

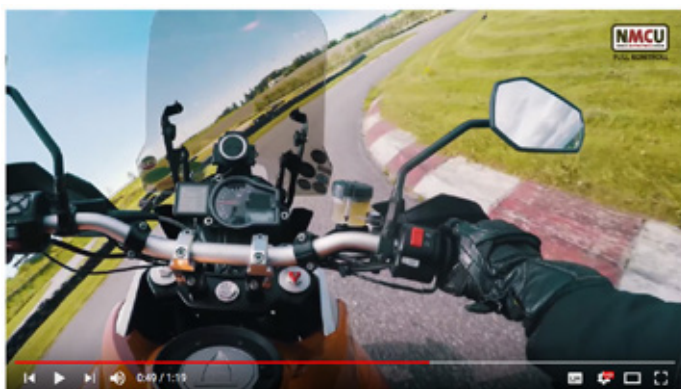
DIN GUIDE TILL SÄKRARE MC-KÖRNING



Full Kontroll + Bra Tänkt
Sid 1-15 Sid 16-32

FULL KONTROLL

Du har en unik skrift i dina händer. Den är en gåva från motorcyklister till motorcyklister. Skriften Full Kontroll är ideella organisationers unika satsning på utbildning för trafiksäkrare MC-förare. Full Kontroll är framtagen av Norsk Motorcykel Union, NMCU, och har genom åren blivit den självklara instruktionsboken om hur man kör motorcykel. Körtekniken för motorcykel är densamma i hela världen, därför har Full Kontroll översatts till flera språk. Nu finns Full Kontroll även filmatiserad. Filmen är ingen action-rulle, tvärtom. Den är långsam och grundlig och tänkt att användas som självstudier för alla som vill utveckla sin MC-körning. Filmen är 45 minuter lång och uppdelad i 27 delar. SMC uppmanar alla motorcyklister att både läsa denna skrift och titta på filmen. Du hittar filmen på: www.svmc.se/fullkontroll. Där finns även skriften Full Kontroll översatt till finska, engelska, arabiska och originalspråket norska.



Att köra motorcykel handlar först och främst om livsglädje, om att vara på väg, att möta vänner, att utnyttja samspelet med motorcykeln på slingrande vägar, känna kraften i accelerationen och suget i nedlägget, eller frihetskänslan på väg mot okända mål. Vi är drygt 300.000 motorcyklister i Sverige. Varje vår myllrar vi yrvaket ut på vägarna, färdiga att avnjuta en ny säsong. Mer än 99 procent av oss kommer lyckligt hem, men inte alla. Motorcykelkörning är en krävande aktivitet och ett litet förarfel kan orsaka stor skada. Olyckan kunde ha undvikits om bara små saker hade gjorts annorlunda. Faktiskt visar det sig att många motorcykelförare går omkull i situationer där motorcykeln lätt hade kunnat hjälpa dem helskinnade igenom händelsen. Istället stör föraren motorcykeln genom felaktiga handlingar.

I en farlig situation reagerar vi människors instinktivt. En blixtnabb reflex för att undvika skada. Handlingar sker innan vi hinner tänka oss

för. På motorcykel kan en sådan instinktiv reaktion paradoxalt nog leda till att faran istället ökar. Exempel på detta är att stelna till eller att låsa blicken.

Som tur är kan riktiga reaktioner övas in för att övervinna instinkterna. Denna skrift ska hjälpa dig med just detta. Den sätter fokus på effektiv och precis körteknik, hjälper dig att förstå motorcykelns fysik och ger dig konkreta övningar som du kan träna på varje gång du är ute och kör. Med systematisk övning kan du lära dig att övervinna instinkterna och låta motorcykeln göra det som den är bra på.

Vi vet att många motorcyklister regelmässigt reagerar fel, men klarar sig därför att de kör med god marginal - eller har tur. Man agerar i god tro. På så sätt etableras felaktiga beteendemönster. Dessa kan vara livsfarliga i en kritisk situation. Det är rimligt att anta att många av olyckorna med motorcykel, sker som en följd av instinktiva felhandlingar. Medvetet arbete för att lära in precis körteknik, och därigenom övervinna instinkterna, kommer att ge dig mer körglädje och mindre problem.

Att ändra ovanor och beteendemönster kräver tålamod. Det krävs ödmjukhet för att inse att man kanske har gjort fel och en del envishet för att systematiskt öva. Belöningen är ökad körglädje och större trygghet. Ta väl vara på skriften – och använd den!

Självklart är inte enbart en körteknisk kompetens tillräckligt för att bli en duktig förare. Det är mycket annat du också måste kunna och förstå för att bli en säker motorcyklist. Sådan kunskap finns i andra läroböcker - till exempel i elevernas läroböcker i MC-utbildningen. Men i dessa har precis körteknik inte fått mycket plats. SMC har därför översatt NMCU:s skrift för att du skall kunna träna på egen hand och öva in ett riktigt beteendemönster. Alla tvåhjuliga motorcyklar – oavsett utseende – styr, bromsar eller accelererar efter samma principer. Därför är rätt körvanor lika viktiga på en glidare som på en sporthoj.

SÅ HÄR ANVÄNDER DU "FULL KONTROLL"

Skriften "Full Kontroll" är uppbyggd som en handbok eller uppslagsbok.

Först förklarar vi de fysiska krafterna som inverkar på motorcykeln och varför den är konstruerad som den är. På grund av de fysiska lagarna är en del körtekniker mer effektiva än andra. Eftersom detta inte är en lärobok i fysik, har vi förenklat saker så de blir mer begripliga och du lättare förstår vad som rent fysiskt sker när du svänger, bromsar eller accelererar med en motorcykel.

Vi beskriver de körtekniska momenten och sätter samman dem till en enhet. Till de körtekniska momenten finns övningar som du kan praktisera när du är ute och kör.

Motorcykeln är ett precisionsinstrument som följer varje kommando du ger, men du måste ge den exakta kommandon. Lösenordet är kommunikation. Därför är det viktigt att förstå hur motorcykeln fungerar optimalt.

I den här skriften inför vi några nödvändiga begrepp som kan vara nya för dig. För att förstå vad vi menar är det viktigt att du lär dig dessa begrepp.

En motorcykel kan egentligen bara göra tre saker; styra, accelerera och bromsa. Vart och ett av dessa begrepp har därför fått ett eget kapitel. Körtekniska kunskaper är en nödvändig förutsättning för att bli en skicklig förare, men det finns också andra körtekniska förhållanden som du måste känna till för att bli en säker motorcyklist. I kapitlet "Andra körtekniska förhållanden" nämner vi kort några områden som du bör skaffa dig kunskap om. Om du vill veta mer om dessa får du söka dig till andra läroböcker.

LITE PRAKTISK FYSIK

Vad är det egentligen som får motorcykeln att hålla sig upprätt? Hur styr den och varför svänger den när den lutar? Bland motorcyklister finns det tyvärr få bra svar på dessa frågeställningar. De flesta svar är ungefärliga förklaringar baserade på känslomässiga upplevelser. Det är en av orsakerna till att många ger sin motorcykel oprecisa - ja rent av felaktiga - kommandon. Vi skall i detta kapitel försöka förklara några av de fysiska krafter som är viktiga att förstå, för att kunna samarbeta med cykeln.

AKTIV BALANS

Motorcykeln har bara två stödpunkter mot marken och håller sig inte upprätt när den står still. Du har kanske sett trialförare som håller balansen i det oändliga även om cykeln står still? Det är alltså möjligt, men vi skall inte gå in närmare på den typen av akrobatik här, utan vi fokuserar på det som händer i fart.

Har du provat att balansera en hammare på högkant med skaftet i handflatan? Vad gör du när hammaren börjar luta åt vänster? Du flyttar handen åt samma håll, alltså åt

vänster. På så vis flyttas hammarens kontaktpunkt mot underlaget (din hand) till tyngdpunkten igen och därmed återfår den balansen.

På samma sätt balanserar du en motorcykel i fart. När cykeln lutar lite åt ena sidan, och du vill att den skall styra rakt fram, använder du styret till att flytta

cykelns kontaktpunkt mot underlaget. I praktiken innebär detta att du svänger lite åt det håll cykeln lutar, tillräckligt så att hjulen "stys in" under cykelns tyngdpunkt igen. Därigenom återfås balansen på nytt. Effekten av styrningen ökar med ökad hastighet – ett litet styrsrslag flyttar hjulen i sidled mycket snabbare i 90 km/tim än i promenadtakt.

EGENBALANS OCH RIKTNINGSSTABILITET

Har du tittat på road racing på TV? Då har du kanske lagt märke till att förarlösa motorcyklar, stabila som projektiler, ibland fortsätter rakt fram på egen hand efter att förarna har blivit avkastade. Huvudorsaken till detta fenomen finner vi i styrgeometrin. Motorcykelns styraxel lutar så att dess förlängning träffar marken en bit framför framhjulets kontaktpunkt mot underlaget (se fig. 1). Avståndet mellan dessa två punkter kallas försprång. Framgaffelns

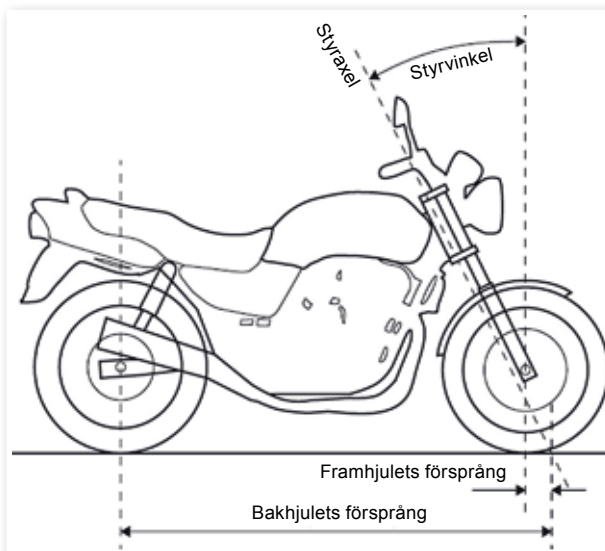


fig. 1 Egenbalans: Framgaffelns geometri är en förutsättning för egenbalans och riktningss stabilitet.

geometri är en förutsättning för egenbalans och riktningss stabilitet.

För att själv se hur detta fungerar kan du ställa dig grensle över din motorcykel med båda fötterna stadigt i marken. Prova sedan att luta cykeln lite åt ena sidan. Tänk på att stödja den ordentligt med låret så att den inte välter. Släpp styret och se vad som händer. Om friktionen mellan däck och underlag inte är för stor kommer framhjulet att vridas åt samma håll som du lutar cykeln. I fart blir effekten av detta att cykeln på egen hand, utan hjälp av föraren, kommer att försöka styra in under tyngdpunkten när den råkar luta åt ena eller andra hållet och på så vis bidrar den till att upprätthålla sin balans och riktningss stabilitet.

Många vill säkert hävda att den så kallade gyroeffekten också är viktig för cykelns egenbalans. Gyroeffekten är den stabiliserande kraft som uppstår när ett hjul roterar och som medför ett motstånd mot sidlänges vridning. Detta är i och för sig riktigt, men hjulens gyroeffekt är liten i förhållande till effekten av motorcykelns styrgeometri.

HUR SVÄNGER EN TVÅHJULING?

I förra avsnittet förklarades hur styret, framgaffeln och framhjulet faller åt höger när du lutar motorcykeln åt höger, frampartiets geometri får framhjulet att svänga när cykeln lutar.

Men det finns ytterligare en orsak till att en lutning får framhjulet att svänga. Till skillnad från bildäck är motorcykeldäck runda i profilen. Omkretsen är därmed större längs mittlinjen än vid däckets kant.

Tänk dig två koniska glas hopsatta vid glasens överkant. (se fig. 2) Visst liknar glasens sidor motorcykeldäckets profil? Lägg ett av glasen

på sidan så att det liknar ett motorcykeldäck under nedlägg och ge det sedan en knuff. Du kommer att upptäcka att det svänger istället för att rulla rakt fram. Orsaken är att sidan med störst omkrets (glasets överkant) rullar längre för varje varv. På samma sätt fungerar ditt framdäck som påverkar framhjulet att svänga åt samma håll som motorcykeln lutar.

Framgaffelns geometri och däckets runda profil gör att en motorcykel automatiskt svänger när den lutar.

BALANS I SVÄNG

Newton har lärt oss att en kropp som inte påverkas av några krafter kommer att

fortsätta med konstant fart och kurs. Är den i rörelse fortsätter den rakt fram. Står den still kommer den att förbli stillastående. Påverkas den däremot av någon kraft kommer den att ändra riktning och/eller fart.

Tänk dig en motorcykel i fart, sedd rakt bakifrån. När motorcykeln är upprest är kontaktpunkterna mot underlaget rakt under tyngdpunkten. Detta innebär att tyngdkraften pekar rakt ner genom kontaktpunkterna och motkraften från underlaget pekar rakt uppåt genom tyngdpunkten. Cykeln är i balans.

När motorcykeln lutar, till exempel åt höger, är tyngdpunkt och kontaktpunkt inte längre rakt över varandra. Tyngdkraften och motkraften från



fig. 2 Hjulets omkrets är mindre vid däckets kant. Framgaffelns geometri och däckets runda profil gör att en motorcykel automatiskt svänger när den lutar.

underlaget pekar fortfarande rakt ner respektive upp, men förbi varandra, förskjutna i sidled. Om det inte hade funnits en påverkande kraft i motsatt riktning skulle cykeln ha fallit till marken.

Men, som tidigare förklarats, innebär även lutningen att cykeln svänger. När motorcykeln svänger, ändras kurs, exempelvis åt höger, finns det enligt Newton en kraft riktad åt höger. Denna sidokrafts angreppspunkt ligger i däckens kontaktyta mot underlaget och

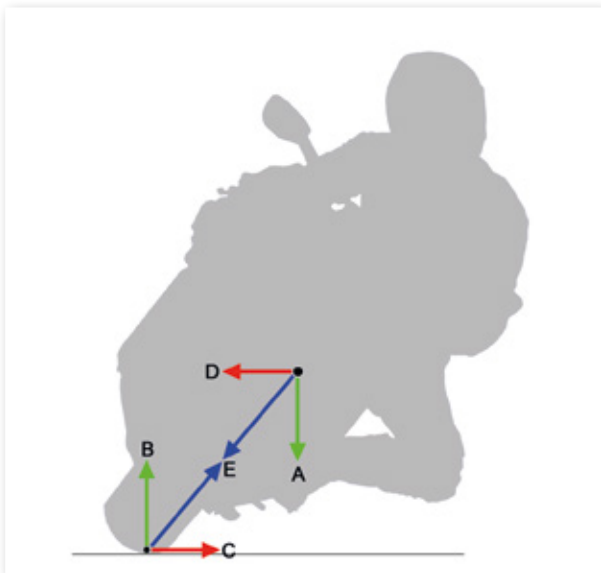


fig. 3 Krafter vid sväng. När sidokraften försöker tippa cykeln åt vänster och tyngdkraften försöker tippa cykeln åt höger, tar ut varandra - är cykeln i balans.

eftersom dessa är längre ner än tyngdpunkten påverkar de motorcykeln att tippa åt vänster (som innebär att den rätar upp sig). När sidokraften försöker tippa cykeln åt vänster och tyngdkraften försöker tippa cykeln åt höger, tar ut varandra - är cykeln i balans. (se fig. 3).

I balans och med konstant hastighet kommer motorcykeln att svänga i en perfekt del av en cirkel. Hade det inte varit för att du måste kontrollera gaspådraget kunde du ha släppt styret och bara åkt med på turen.

Grön pil A: Tyngdkraften

Grön pil B: Motkraft från underlaget

Röd pil C: Sidokraft som angräper i däckens kontaktyta mot underlaget

Röd pil D: "Centrifugalkraft", en upplevd kraft till följd av sidoaccelerationen i sväng

Blå pilar E: Summan av krafterna, lika med balans

HUR PÅBÖRJAS EN SVÄNG?

För att få framhjulet att styra i den riktning du vill svänga måste cykeln alltså först lutas. Denna lutning, eller nedlägg, är en absolut förutsättning

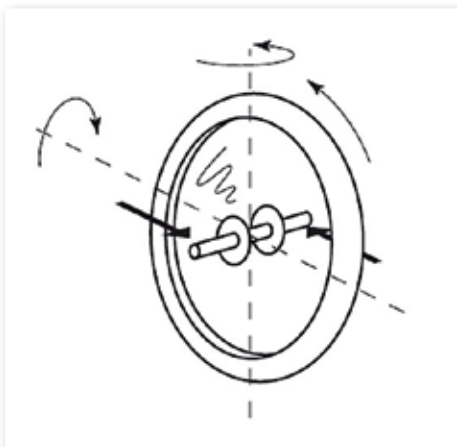


fig. 4 Gyroskopisk precession. När hjulet svänger åt vänster kommer det att reagera genom att tippa åt höger.

för att kunna göra en sväng med en motorcykel. Så, om du är rädd för att lägga ner cykeln är du i själva verket rädd för att svänga. Lite otrevligt om vägen skulle göra en böj, eller hur?

Hur får du då cykeln att luta åt rätt håll? Du kan göra det genom att använda din egen kroppsvikt. Vi vill betona att detta är ett långsamt och ineffektivt sätt att styra som ger långa, tröga "banansvängar".

Ett mycket mer exakt och effektivt sätt att få en kursändring är att ge ett kort fränkskjut på styret på samma sida som du vill svänga åt. Denna rörelse, som kallas motstyrning, gör att framhjulet styr bort från den önskade svängens riktning. Framhjulets kontaktpunkt mot underlaget rör sig bort från linjen

som resten av cykeln följer. Detta får motorcykeln att rotera runt sin egen tyngdpunkt, vilket gör att den lutar inåt i svängen. Fint, eller hur? Vi får också lite hjälp av gyrokrafterna i denna motsatta styrrörelse. Prova själv genom att ta av framhjulet på din trampcykel. Ta tag i hjulaxeln och håll hjulet framför dig på raka armar. Få hjälp med att snurra det i färdriktningen. Flytta hjulet lodrät upp och ner, det går lätt eller hur? Prova nu att svänga hjulet åt vänster som om du vred styret på motorcykeln åt vänster. Märker du att hjulet reagerar med en kraftig lutning åt höger? (se fig. 4) Detta fenomen kallas gyrokopisk precession.

Om du påbörjar svängen genom att ett kort ögonblick styra åt motsatt håll, uppnår du alltså omedelbart det nedlägg du behöver för att ändra kurs åt rätt håll.

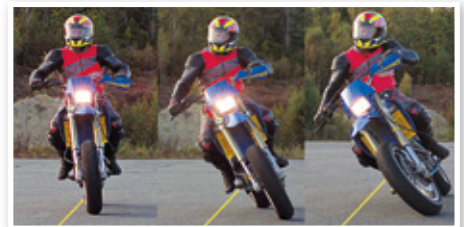
MOTSTYRNING

Motstyrning innebär alltså att du för ett kort ögonblick faktiskt inte styr åt det håll du skall, utan åt motsatt håll. Denna korta motstyrning gör att motorcykeln lägger sig ner åt det håll du vill svänga. Vi har tidigare förklarat att denna nedläggning är en förutsättning för att kunna göra en sväng med ett tvåhjuligt fordon.

Själva motstyrningen genomför du genom att skjuta eller trycka på styret på samma sida



Motstyrning. Skall du svänga åt höger, ger du styret ett litet tryck på höger handtag.



Motstyrning. Ett exakt tryck på höger styrhandtag och cykeln väller över åt höger.

som åt det håll du tänker svänga. Skall du åt höger, ger du styret ett litet, bestämt tryck framåt på höger handtag. Skall du åt vänster ger du motsvarande tryck framåt på vänster handtag. Detta tryck kallar vi i fortsättningen att ge ett styrkommando.

Medveten motstyrning är överlägset det mest effektiva sättet att styra en motorcykel. Mycket mer exakt än den långsamma kroppsviktstekniken där du får cykeln att svänga genom att luta dig inåt i svängen.

Du kan alltid använda motstyrning för att få motorcykeln att ändra riktning, förutsatt att den rör sig framåt i mer än promenadtakt. Det är däremot mycket viktigt att du lär dig dosera den kraft du använder när du trycker på handtaget. I normala hastigheter är det tämligen lite kraft som behövs för att åstadkomma en dramatisk kursändring.

När du går in i en sväng kommer sidokrafterna att försöka tippa cykeln utåt och på så sätt hålla den upprätt. För att motverka detta måste vi ha en lika stor kraft som försöker tippa den inåt. Därför lägger du ner cykeln så att tyngdkraften hjälper dig genom att försöka tippa den inåt. När dessa två krafter är i balans går tvåhjulingen stabilt och fint genom svängen. Motstyrningen ser till att du når det nödvändiga nedlägget snabbt och exakt. Resultatet blir att du använder väldigt lite vägsträcka för själva kursändringen och du får en noggrann svängpunkt.

Tänk dig att du skall in i en högersväng. När du kommer till svängpunkten ger du ett kort och exakt tryck framåt på höger handtag. Detta styrkommando får hjulet att svänga aningen åt vänster under ett kort ögonblick. Resten av cykelns massa vill, på grund av trögheten, försöka fortsätta rakt fram medan framhjulet drar åt vänster. Detta lutar över cykeln åt höger, en förutsättning för att kunna svänga åt höger. Framgaffelns vinkel och försprång ser till att framhjulet först riktas framåt och sedan lutar cykeln åt höger. Motorcykeln hittar själv en perfekt balans mellan tyngdkraften och sidokraften så att nedlägget blir stabilt. En perfekt, känslig harmoni mellan krafterna som verkar utåt och inåt. Fantastiskt, eller hur?

Kom ihåg följande: Ju högre din fart är, desto starkare blir framgaffelns självstabiliserande egenskaper och cykeln upplevs mer tungstyrd. Det innebär att när farten ökar måste du använda ett lite kraftigare kommando för att få cykeln

att styra dit du vill. I kapitlet "Styrning" skall vi fördjupa oss mer i detta.

Vi rekommenderar att du börjar träna in motstyrning som din enda styrteknik. Då får du efterhand en körrutin som du kan använda i alla situationer. Skall du göra en snabb kursändring eller en undanmanöver är motstyrningstekniken den absolut mest effektiva.

ACCELERATION ELLER BROMSNING I KURVA

Det är ett faktum att en motorcykel rätar upp sig eller driver utåt när du accelererar ut ur en kurva. Varför? Om krafterna som försöker tippa motorcykeln inåt och utåt tar ut varandra (är i balans), kan cykeln fortsätta sin sväng i det oändliga. Ger vi gas kommer motorcykeln att accelerera och sidokraften som försöker tippa cykeln utåt kommer att öka. Motorcykeln rätas därmed upp och styr ut ur svängen.

Det är även ett faktum att en motorcykel rätar upp sig och driver utåt när du bromsar med framhjulsbromsen i en kurva. Varför? I en sväng, till exempel åt höger, kommer centrum av däckets anläggningsyta mot vägen att ligga till höger om styraxelns förlängningslinje neråt. När man bromsar kommer bromskraften som angriper i angreppsyntans centrum att försöka vrida hjulet, gaffeln och styret åt höger. Cykeln styr alltså mer åt höger och lutningsvinkeln ändras. I ett nedlägg åt höger innebär detta att cykeln rätar upp sig.

LITE OM FJÄDRING OCH STÖTDÄMPNING

Fjädring och stötdämpning skall ge oss komfort när vi sitter på cykeln men deras huvuduppgift är mycket viktigare än så.

Däcket är som en boll. Det studsar, och det studsar bra. Tänk på vad som händer när ett rullande däck träffar en ojämnhet i vägen. Det kläms ihop och trycks sedan ut igen med våldsam kraft, en kraft som kastar hjulet uppåt.

Fjädrarnas jobb är att ta upp energin i det studsande hjulet och gradvis bromsa ner det så att stöten inte fortplantar sig till resten av motorcykeln. Sedan skjuter fjädern tillbaka däckets ned på vägen igen så att du återfår väggreppet.

Enbart fjädrarna är inte tillräckligt för att kontrollera rörelserna upp och ner, svängningarna skulle bara fortsätta om det inte fanns något som lugnar ner dem. Hydrauloljan i stötdämparna bidrar till att kontrollera energin i studsens när hjulet är på väg uppåt och förhindrar även att hjulet studsar ned igen. När hjulets rörelse uppåt har stannat är fjädern sammanpressad och skjuter hjulet nedåt igen med i stort sett samma kraft som då ojämnheten i underlaget sköt det uppåt. Stötdämparen bromsar hastigheten på hjulets färd nedåt och ser till att det kommer lugnt ned på marken igen.

Hjulet tvingas alltså att i största möjliga mån hålla sig på vägen där väggreppet finns

vilket i sin tur gör själva cykeln lugn och stabil. Det skulle inte vara helt ofarligt, men du borde nästan prova en cykel utan stötdämpare bara för att lära dig värdesätta det arbete de utför.

Det finns ytterligare en viktig stötdämpare som antingen kan stabilisera cykeln eller oroa den. Nämligen du själv. Vinden ruskar och drar i dig när du kör. Gupp får din kropp att svaja och röra sig. Sitter du stelt och håller hårt i styret överförs alla dessa rörelser till cykeln och gör stötdämparnas arbete besvärligare. Att sitta lugnt och avslappnat är därför mycket viktigt. I avsnittet "Sittställning" går vi närmare in på detta.

"INSTINKTIVA FELREAKTIONER"

Med instinktiva felreaktioner, eller överlevnadsreaktioner, menar vi här de omedvetna reaktioner du panikartat har när du blir rädd. De uppstår reflexmässigt utan tanke och utan att du planerat dem. Människokroppen är inte skapad för att köra motorcykel, utan är skapad för att gå eller springa. Genom evolutionen har vi blivit försedda med en rad reflexer som skall skydda oss och som utlöses blixtnabbt. Ett exempel är att du helt automatiskt blundar när något kommer farande mot dina ögon. Ett annat exempel är att du snabbt rycker åt dig handen om den råkar nudda eller komma i närheten av något riktigt varmt. Dessa omedvetna reflexer kan rädda dig från att bli skadad. Det lömska är att en del instinktiva reaktioner kan vara livsfarliga när vi kör motorcykel. Instinktiva felreaktioner är en väsentlig orsak till att det händer motorcykelolyckor. Ofta förvärrar dessa reaktioner en situation som du lätt hade tagit dig helskinnad ur om du bara hade varit medveten om vilka fel du gjort. Var och en av dessa instinktiva reaktioner har tyvärr kraft nog att koppla bort förnuftet.

En av de vanligaste felreaktionerna är att du i en pressad situation skjuter motorcykeln från dig med raka armar för att skapa avstånd till, och skydd mot problemet. Du blir stel av rädsla. Detta är precis tvärtom hur du effektivt styr en motorcykel, nämligen med avslappnade armar och sänkta axlar. Känner du igen dig? Det har hänt oss alla!

En annan felreaktion är att när du blir rädd, stirrar du stelt på hindret som du vill undvika att träffa. Det är med motorcyklar som med andra "vapen", de träffar gärna det du siktar på. En sådan blicklåsnings är sannolikt orsak till många olyckor. Denna instinktiva felreaktion kan till exempel komma när du känner att du har för hög



fart in i en kurva, eller när en bil plötsligt inte följer väjningsplikten.

Ytterligare en instinktiv felreaktion är att, av plötslig rädsla för att tappa väggreppet, paniksläppa gasen när du accelererar genom en kurva. En sådan reaktion ger ungefär samma effekt som att bromsa med bakbromsen, du riskerar att få sladd eftersom motorn tvärbromsar bakhjulet. Ett annat resultat blir att du överför mycket belastning till framhjulet vilket gör cykeln tungstyrd.

Hur kan vi då lära oss att övervinna dessa nedärvda instinkter och hantera problemet? Det finns egentligen bara tre lösningar:

- Att alltid vara medveten om att problemet finns.
 - Lära känna de situationer som utlöser rädslan och därmed också felreaktionerna.
 - Öva in exakt körteknik så att korrekta körrutiner går före dina instinkter.
- Du är inte ensam om att bli rädd ibland. Erfarna körlärare och instruktörer har för länge sedan identifierat panikrädslan som får svetten att bryta fram på många motorcyklisters pannor:
- Du blir plötsligt rädd för att inte klara svängen.
 - Upplevelsen av för hög fart in i en kurva.
 - Mer nedlägg än du känner dig trygg med.
 - Plötslig oro om väggreppet är tillräckligt.
 - Ett hinder i vägen.

Använd denna kunskap positivt. Oavsett om faran är verklig eller inbillad så är felreaktionerna ett instinktivt sätt att försöka rädda dig eller begränsa skadorna. Inga av dem är emellertid i harmoni med motorcykelns fysiska egenskaper eller principerna bakom en exakt körteknik. I följande kapitel skall vi titta på hur du kan inarbeta tekniker som är användbara, och med hjälp av dem övervinna instinkterna.

EXAKT KÖRTEKNIK

Körtekniken vi beskriver utgår från motorcykelns fysiska egenskaper. Tekniken ger dig god kontroll över fordonet. Inarbetad som en korrekt körrutin ger denna kompetens körglädje och säkerhet. Med korrekta körrutiner menar vi väl in tränade handlingsmönster som efterhand blir automatiska och utförs reflexmässigt när du behöver dem mest.

Vi vet att många motorcyklister uppfattar sig själva som duktiga även om de gång på gång gör fel som hindrar motorcykeln att göra sitt jobb. De upplever att det går bra och då är väl allt i sin ordning? Med låga krav och mycket tur kan det mesta gå bra. Det betyder inte nödvändigtvis att det du gör är rätt utan snarare att du har en ocean av marginaler. I och för sig bra. Trots allt, hedersordet "erfarenhet" kan faktiskt betyda att du har använt lång tid till att inarbeta felaktiga körrutiner och handlingsmönster som kan fungera tillfredställande till vardags, men som kan innebära problem i en besvärligare situation.

Goda råd och tips från andra motorcyklister kan vara värdefulla, men de kan också vara ineffektiva och föra dig på villovägar. Bristen på bra fackböcker om motorcykelåkning är en av grundorsakerna till att det finns så många antaganden och så lite konkret kunskap om körteknik. Kōrskoleutbildningen har antagligen inte heller gett dig den körtekniska kompetens som behövs i en besvärlig situation på landsvägen.

DE KÖRTEKNISKA MOMENTEN

För att noggrant kunna beskriva körtekniken måste vi införa några begrepp som kan vara nya för dig. För att få fullt utbyte av texten och övningarna bör du ta god tid på dig att lära dig de ord som eventuellt är obekanta.

MOTSTYRNING/STYRKOMMANDO

Motstyrning är det mest effektiva sättet att styra en motorcykel. Du ger ett kort och bestämt tryck på styrhandtaget på den sida som du vill svänga åt. Du ger ett styrkommando. Skall du svänga åt höger trycker du på höger handtag. Du svänger alltså ett kort ögonblick åt motsatt håll än dit du egentligen vill svänga. Detta flyttar cykelns kontaktpunkt mot underlaget utåt från svängens centrum så att cykeln snabbt uppnår önskad lutningsvinkel och därmed svänger. För detaljer och fysikaliska principer, gå tillbaka till kapitlet "Lite praktisk fysik".

SVÄNGPUNKT

Det är den punkt där du väljer att ge styrkommandot som får cykeln att lägga sig ner i kurvan.

FÖRANKRING

Motstyrning kräver att du trycker på styrhandtaget. För att styrkommandot skall ge

en exakt rörelse av styret och inte bara skjuta din kropp bakåt måste du ha fäste någonstans. Prova bara att ställa dig med benen ihop och sidan mot en vägg. Lyft armen och ge väggen ett litet tryck. För att inte ramla är du tvungen att snabbt sätta ut benet som är längst från väggen. Du måste förankra dig. På motorcykeln är motsatta fotpinnen den mest naturliga förankringspunkten.

För att få precision i styrkommandot känner du efter så att du har fotpinnen under foten, spänner lårmuskulaturen som vid en liten frångående och överför denna kraft till motsatt styrhandtag. I normalsvängen kommer nog tryck-tramp mer att upplevas som en känsla än ett användande av råstyrka, men i högre farter, för att inte tala om i en nödsituation, behöver du verkligen använda muskelkraft för att kunna ge ett ordentligt styrkommando.

FÖRANKRINGSPUNKTER

Exakthet i manövreringen kräver att du har god kontakt med cykeln utan att du klamrar dig fast. Du behöver förankringspunkter. Fotpinnarna, sadeln och tanken är dina viktigaste förankringspunkter. Genom att medvetet använda dessa kan du åstadkomma effektiva styrkommandon och kontrollerad bromsning, och samtidigt vara lös och ledig i överkroppen, armarna och händerna.

GASKONTROLL

När du lutar en motorcykel uppstår ett samband som du måste ta hänsyn till. Däckets omkrets är mindre ut mot kanten. Däcket måste alltså snurra snabbare för att cykeln skall hålla samma fart och därför måste du öka gasen lite för att undvika att cykeln motorbromsar.

Gaskontroll innebär alltså att



Gaskontroll. Viktbelastningen förflyttas från framhjulet till bakhjulet.

du omedelbart efter styrkommandot ger lite gas. Detta gör att viktbelastningen flyttas från framhjulet till bakhjulet och motorcykeln upplevs som mer lättstyrd. Dessutom ser detta lilla gaspådrag till att gaffel och bakdämpare

rätar ut sig och återgår till normalposition, något som är en förutsättning för att cykelns dämpning skall kunna arbeta optimalt med att hålla hjulen mot marken på ojämnt underlag. Dessutom ger en hoptryckt dämpning mindre markfrigång, eller hur?

Kommer du ihåg att vi skrev om hur motorcykeln balanserar i jämvikt mellan sidokraften och tyngdkraften i en sväng? En sådan balans förutsätter jämn fart och konstant lutningsvinkel. Medveten gaskontroll ger cykeln denna jämna fart. God förankring säkrar konstant lutningsvinkel. Tillsammans ger detta maximal stabilitet och väggrepp genom svängen. Du vet så väl när det stämmer, för det ger en jublande känsla av trygghet och full kontroll, och håller de instinktiva felreaktionerna borta.

I nästa kapitel skall vi använda dessa körtekniska moment till att beskriva en körteknik som ger dig kontroll över de tre saker en motorcykel kan göra: Styra, bromsa och accelerera. Men innan dess måste vi titta på en del andra förutsättningar du bör känna till och behärska för att lyckas.

SITTSTÄLLNING OCH FÖRANKRING

Din sittställning är helt avgörande för att kunna ha god kontroll över motorcykeln. Felaktig sittställning kan förstöra cykelns möjligheter att hjälpa dig ut ur en nödsituation. När du kör in i en situation, till exempel en kurva, måste du vara förberedd på att tackla det som dyker upp. Du måste vara förberedd både mentalt och fysiskt, sätta kroppen i beredskap och inta en sittställning som ger dig möjlighet att handla rätt.

FÖRANKRING

Sittställningen påverkar styrning, bromsning, kursstabilitet, stötdämpning, markfrigång och viktframskjutning vid acceleration. Felaktig sittställning kan medföra att du inte får



Sittställning och förankring. Trampdynorna på fotpinnarna, avslappnade armar med böjda armbågar, löst grepp i styret och kroppen lätt framåtlutad.

gjortkan göra den manöver du önskar, eller att motorcykeln inte kan utföra sitt uppdrag.

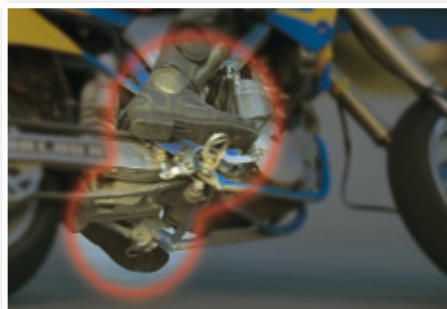
Exakt styrning uppnår du genom att ha dina trampdynor på fotpinnarna, eller fötterna helt på fotplattorna om du har sådana, avslappnade armar med böjda armbågar, löst grepp i styret och kroppen lätt framtutad. En undanmanöver blir bara effektiv om du är förankrad och har rätt kropps- och armställning. Du måste ha avslappnade armar och ett avslappnat grepp om handtagen för att cykeln skall vara kursstabil. Gör du detta rätt, känner du att du egentligen inte hade behövt hålla i styret alls om det inte vore för att du också måste kontrollera gaspådraget.

Utan att hålla emot tryck-tramp går mycket av kraften i ett styrkommando åt till att skjuta kroppen bakåt och åt sidan. Lätt framtutad kan du spänna mag- och ryggmuskler, ha ett tryck på yttre fotpinnen och effektivt överföra kraften till styret. I vanliga svängar är styrkommandot enbart ett mjukt, sensuellt tryck, men ju högre farten blir, desto mer kraft kräver styrkommandot.

SITTSTÄLLNING I KURVA

När du närmar dig svängpunkten förbereder du dig genom att inta korrekt sittställning och förankrar dig i motorcykeln. Vid svängpunkten ger du styrkommando, ett kort tryck på styret precis så kraftigt och länge att motorcykeln får det nedlägg du önskar. Du behåller trycket på yttre fotpinnen, vilket ger stabilitet eftersom kroppens förankringspunkt i cykeln kommer längre ner. Dessutom stör du cykeln mindre medan den arbetar.

Stötdämpare och fjädrar bär både din och cykelns vikt, och ibland även vikten av passagerare och bagage. Det blir ibland rent av för mycket för dämpningen. Om du dessutom till exempel träffar ett gupp, en död grävling eller en sten på vägen och du inte klarar att styra undan bör du resa dig lite på fotpinnarna, om det är möjligt på din motorcykelmodell. Med detta uppnår du tre viktiga saker: Du förankrar kroppsvikten lägre, knäna fungerar som stötdämpare och din kropp håller sig still även om cykeln hoppar våldsamt. På så vis återvinner du snabbt kontrollen och undviker att klamra dig fast i styret.



Sittställning i sväng. Trampdynorna på fotpinnarna och tryck på yttre fotpinnen.

SITTSTÄLLNING VID BROMSNING

Kursstabiliteten påverkas av sittställningen. En avslappnad ställning, med lediga armar och ett löst grepp om styret är avgörande.

Moderna motorcyklar har mycket bra bromsar, men fel sittställning och felaktig bromsteknik kan förstöra mycket. Vid hård inbromsning är förankring och blick avgörande. Löst grepp i styret och lösa armar krävs för att cykeln skall bromsa på bästa sätt och så rakt som möjligt. Detta kräver god förankring vid fotpinnar och tank. Spänn musklerna i bål och rygg så att du inte behöver stödja dig med stela armar mot styret. Annars riskerar du att få en instabil kurs och en motorcykel/cykel som gärna vill ställa sig på framhjulet.

UPPMÄRKSAMHET OCH ANVÄNDNING AV BLICKEN

Det är inte av naturen givet att kunna använda ögonen korrekt, men detta kan övas upp. För att ha full kontroll måste du ha överblick. Vara uppmärksam på alla viktiga element i situationen framför, vid sidan av och bakom dig, så att du inte blir överraskad.

Att vara uppmärksam är något annat än att bara titta. Om du fokuserar på en punkt framför dig kan du med lite övning ändå ha en klar bild av vad som händer i resten av ditt synfält, utan att behöva flytta blicken. När du kör genom en kurva med blicken riktad långt fram, för att se vägens sträckning, är det fortfarande möjligt att se kantlinjen ytterst i synfältet. Du kommer att uppmärksamma om du närmar dig kantlinjen, eller fjärmar dig från den, utan att behöva rikta blicken ditåt.

Den del av synfältet där du ser skarpt kallas fokus. Resten av synfältet är oskarpt, men du uppfattar rörelse, ljus och form ändå. Ögat är faktiskt mer känsligt för rörelse och ljus i området utanför fokus. Denna del av synfältet kallas periferiseendet. När periferiseendet registrerar en rörelse – kanske en bil på en sidoväg eller en älg i skogskanten – riktas fokus genast dit. Detta är en reflex. Det händer innan du hinner tänka. Det kallas ögats varningsreflex.

BRED UPPMÄRKSAMHET OCH AKTIV ANVÄNDNING AV BLICKEN

En duktig motorcyklist sitter inte och väntar på att ögats varningsreflex skall väcka honom. Du måste aktivt vara på jakt efter viktig information i trafikbilden. Du måste leta med blicken långt fram för att ta reda på vilka faktorer som är viktiga för vad som kommer att hända under de följande sekunderna. Dessutom måste du,

med hjälp av backspeglarna, hålla reda på vad som händer bakom dig.

Med fokus måste du identifiera allt som är relevant.

Du måste flytta blicken, leta aktivt efter betydelsefulla saker. Ju längre fram du arbetar, ju färre ögonrörelser behöver du och spar därmed på krafterna.

När du har identifierat de punkter eller faktorer som är relevanta för dig vet du var de befinner sig och kan övervaka dem med din uppmärksamhet utan att fokusera synen direkt på dem. Sådana punkter kallas referenspunkter. Det kan vara ett barn på vägen, en bil som står på en sidoväg eller utfart, saker du måste förhålla dig till. Referenspunkterna kan också vara den svängpunkt du har valt, kantlinjen eller en grusfläck på asfalten. Med bred uppmärksamhet kan du förhålla dig till dem, ha kontroll över dem, utan att titta direkt på dem.

Du måste träna upp dig i att bli duktig med blicken. Att aktivt jaga information, framför, bakom och på sidorna. I god tid leta fram de faktorer i trafikbilden som är relevanta för dig. Följa dem medvetet och uppmärksam. Upp-täcka om något ändrar sig. Arbeta långt fram, göra dig medveten om referenspunkter och följa dem uppmärksam.

Att använda bred uppmärksamhet är mycket mindre arbetsamt än att vara tvungen att fokusera på varje enskilt element. Det är därför nyutbildade förare fortare blir trötta än rutinerade förare.

FART OCH UPPMÄRKSAMHET

När farten ökar blir det svårare att ha överblick. Alla de faktorer du måste ta hänsyn till kommer väldigt snabbt mot dig. Tappar du överblicken, kommer de farliga instinktsreaktionerna fram. Du kan bli desorienterad och reagerar med blicklösning, tunnelseende eller paniskt irrande blick.

Det är en självklarhet att du ska anpassa farten så att du hinner se allt du behöver för att kunna behålla den nödvändiga överblicken. Mängden av saker du måste förhålla dig till är med och avgör hur hög fart du kan hålla. Dessutom måste du naturligtvis kunna stanna för omedelbara faror.

ANVÄNDNING AV BLICKEN I KURVA

Många motorcyklister väljer en för tidig svängpunkt och riskerar därmed att skära svängen eller att korrigera mitt i den. Andra ger styrkommando på en lämplig punkt men styr inte tillräckligt effektivt och upplever då att motorcykeln inte svänger ordentligt. Båda delar kan utlösa rädsla och olycklig felhantering.

Det är två viktiga saker du måste bli medveten om vid kurvtagning. Var du skall starta svängen och, inte minst, vart du skall styra. Välj svängpunkt i god tid. När du närmar dig den flyttar du blicken in i svängen, dit du skall. Låt periferiseendet hålla kontroll på sväng-



Användning av blicken i kurva. Blicken flyttas innan du når svängpunkten.

punkten. När du ger styrkommandot måste du veta vart du är på väg. Därför måste blicken flyttas innan du når svängpunkten. Med bred uppmärksamhet vet du när du nått svängpunkten även om du har blicken riktad in i svängen. Träna på detta.

Det kan vara svårt att låta cykeln styra rakt fram ända tills du når svängpunkten. Instinkterna vill försöka få dig att svänga i samma ögonblick du riktar in blicken i svängen. Detta är den instinktiva "kör dit blicken pekar" reaktionen. Träning, och att bli medveten om användningen av periferiseendet hjälper dig att motverka denna reaktion.

HUVUDETS VINKEL

Synen är viktig för balansen. Kroppen förhåller sig till horisonten och är van vid att huvudet hålls nästan vågrätt för att uppfatta omgivningen korrekt och kunna hålla balansen. När du bromsar eller accelererar vet du hur viktigt detta är. Du har säkert upplevt att blicken sänks när du bromsar hårt. Det är svårt att hålla perfekt balans när kroppen blir desorienterad.

I en kurva är huvudets vinkel mycket viktig. När du lägger ner cykeln i svängen måste du hålla huvudet ungefär vågrätt för att kunna ha god kontroll och bra överblick. Kontrollera att du faktiskt gör detta när du är ute och kör.

STYRNING

Du är på väg in i en kurva. På svängpunkten ger du ett exakt styrkommando, följer upp med gas, behåller tryck på yttre fotpinnen och slappnar av igen. Resten går av sig själv. Cykeln går som på räls genom svängen. Underbart, eller hur? Men hur är det möjligt?

Svaret är medveten svängteknik. Tekniken utgår från fysiken och motorcykelns konstruktion, och inövad som ett naturligt körbeteende

ger detta precision, kontroll, trygghet, säkerhet, körglädje och glädje över att känna att man bemästrar något.

För att kunna bemästra kurvtagning måste du öva, öva och åter öva. I en sväng pumpar kanske adrenalinet lite extra och de instinktiva felreaktionerna ligger på lur. Riktiga körrutiner är det viktigaste vapnet mot sådana instinktsangrepp.

"DEN IDEALA SVÄNGEN"

Tänk dig att du kör din egen motorcykel och är på väg fram mot en kurva. Du förbereder och genomför svängen på följande vis:

Förberedelsefasen

1. Inta korrekt sittställning
2. Anpassa farten och välj växel
3. Välj svängpunkt
4. Lägg vikten på den yttre fotpinnen
5. Precis före svängpunkten, flytta blicken dit du skall styra
6. Släpp bromsen mjukt

Styrfasen

7. Ge styrkommando på svängpunkten

Gaskontroll

8. Dra på lite gas så att motorn varvar jämnt
9. Lösa armar, behåll trycket på yttre fotpinnen
10. Öka gasen jämnt och försiktigt genom hela svängen

Utgångsfasen

11. Blicken riktas dit du är på väg
12. Råta upp cykeln med gasen och/eller styrkommando på yttre styrhandtaget



"Den ideala svängen". Motorcyklisten på bilden håller en hastighet av 50-60 kilometer i timmen på en väg som har en hastighetsgräns på 80 kilometer i timmen - alltså ingen "griskörning".

FÖRBEREDELSEFASEN

Denna fas är lika viktig som själva svängen. Inta korrekt sittställning i god tid. Avslappnad överkropp med underarmarna ungefär vågrät och lösa armbågar. Många flyttar stjärten en aning inåt i svängen så att det yttre låret är bra förankrat mot bensintanken. Flytta trampdynorna upp på fotpinnarna.

På väg in mot svängen väljer du svängpunkt, alltså det ställe där du skall ge styrkommando. Du måste anpassa farten innan du når denna punkt. Använd bromsen så mycket det behövs. Bromsa mjukt samtidigt som du växlar ner. Välj den växel som behövs för ett jämnt pådrag genom svängen. Släpp bromsen mjukt. Ett vanligt fel är att släppa bromsen för snabbt vilket stör cykeln precis före svängpunkten genom att framgaffeln snabbt sträcks ut och cykelns framparti höjs.

Bedöm svängens radie och hur mycket kraft som behövs för styrkommandot. Har du lagt svängpunkten för tidigt kommer du att skära för mycket i kurvan och bli tvungen att

"SVÄNGCIRKELN"





korrigera i svängen. Att hitta rätt svängpunkt är en fråga om träning.

När du närmar dig svängpunkten lägger du trycket på yttre fotpinnen. "Kryp in" lite i cykeln och sjunk ihop i överkroppen så att du känner att armarna är avspända och underarmarna nästan vågräta. Precis före svängpunkten, när du vet var den är utan att titta direkt på den, flyttar du blicken dit du är på väg in i svängen.

STYRFASEN

När du kommit fram till svängpunkten ger du styrkommando. Du spänner musklerna mot yttre fotpinnen och skjuter ifrån på det motsatta styrhandtaget. Snabbheten i styrkommandot avgör hur snabbt du kommer att ändra kurs. Normalt ger du ett mjukt, nästan kärleksfullt tryck på handtaget och behåller det tills du uppnått önskat nedlägg. På vått underlag är det givetvis avgörande med mycket mjuka rörelser och försiktiga styrkommandon.

Skall du däremot göra en ordentlig undanmanöver måste du skjuta på snabbt och med större kraft. Då är du fullständigt beroende av god förankring för att få precision och kraft.

GASKONTROLL

Omedelbart efter att du har gett styrkommando drar du på lite gas, vilket är nödvändigt för att undvika motorbromsning. Sedan drar du försiktigt på gas genom resten av svängen. Denna mjuka acceleration överför belastning till bakhjulet så att du uppnår optimal fördelning av belastningen mellan fram- och bakhjul. Målet är att ha lite mer vikt på bakhjulet. Därmed svänger cykeln villigare. Dessutom maximerar du väggreppet eftersom framgaffeln rätar ut sig, får större marginaler att arbeta med och tar därmed bättre tar upp ojämnheter i underlaget.

UTGÅNGSFASEN

När du lagt ner cykeln i en korrekt sväng och har kontroll på gasen är svängen så gott som klar. Låt blicken arbeta långt fram. Börja jobba med nästa delsträcka. Du rätar upp cykeln genom att öka gaspådraget och/eller skjuta ifrån på det yttre styrhandtaget.

KORRIGERINGAR I SVÄNGEN

Som en följd av dåliga körrutiner eller plötsliga förändringar i trafikbilden träffar du inte alltid rätt med styrkommandot. Då måste du korrigera, vilket är helt i sin ordning. Här kan dock

varningsklockorna börja ringa och väcka de instinktiva felreaktionerna. Vid många tillfällen är de redo att överta kontrollen och kanske förvärja situationen.

Det är vid dessa tillfällen det gäller att lita på motorcykeln och på den inövade körtekniken: sjunk ihop i överkroppen så att underarmarna hamnar vågrätt, ha god förankring och ge lite gas. Med kunskap och övning kan du övervinna instinkterna som frestar dig att släppa gasen, råta dig upp och ta ett hårdare grepp om styret.

Även när underlaget är halt skall du ge lite gas i svängen. Att ge lite gas när du är rädd kan säkert upplevas som skrämmande, men du ökar chansen att helskinnad ta dig genom svängen.

STYRÖVNINGAR PÅ VÄG

De körtekniska momenten vid sväng kan du träna på varje gång du är ute och kör. Träna på en vägsträcka du känner till. Börja i så låg fart att du känner dig fullständigt bekväm i svängarna. Övningarna är uppbyggda systematiskt så att du kan sätta ihop de olika körtekniska momenten och träna på dem tills de blir en automatisk körrutin som ger dig flyt. Övningarna består av två delar, de första fem är kurvtagning utan inbromsning före svängen. När du känner att du behärskar dessa kan du börja med den sjätte övningen som även innefattar inbromsning.

ÖVNING 1

Välj en vägsträcka du känner till. Välj en växel som ger dig smidigt drag genom svängen. Fokusera först på din sittställning. Känn efter att överkroppen är avslappnad och att greppet om styret är löst. Armarna skall vara avspända, armbågarna skall kunna svänga fritt. På en motorcykel med lågt styre skall underarmarna vara i det närmaste vågräta. Lägg vikten på yttre fotpinnen innan svängen. Känn efter att du styr genom att pressa det inre styrhandtaget framåt (motstyrning). Känn efter att du förankrar dig i yttre fotpinnen när du ger styrkommandot. Gör allt medvetet.

ÖVNING 2

Bekant vägsträcka igen, låg fart. Träna på att medvetet välja svängpunkt. Sittställning och förankring som i övning 1. Precis innan du kommer till svängpunkten flyttar du blicken in i svängen.

Ge ett styrkommando med förankring i yttre fotpinnen och eventuellt även i tanken.

ÖVNING 3

Gaskontroll. Bekant väg, låg fart. Sittställning, svängpunkt, tryck på yttre fotpinnen och användning av blicken som ovan. Kör först kurvorna med avslagen gas, precis efter att du har gett ett styrkommando. Lägg märke till att cykeln motorbromsar och att farten minskar. Du känner att cykeln är tung att styra.

Upprepa övningen, men nu drar du på lite gas omedelbart efter styrkommandot. Lägg märke till att cykeln nu är mer lättstyrd och i bättre balans. Träna på detta tills det har blivit en vana att ge lite gas efter ett styrkommando.

Nu kan du börja träna på att gradvis dra på gas genom hela svängen. Kom ihåg att välja en växel som ger dig ett smidigt drag. Tänk tillbaka på avsnittet om "Gaskontroll" (denna sida) och det vi skrev om överföring av belastning från fram- till bakhjul. Känner du att cykeln är i balans? Den blir på så sätt villigare att följa med i svängen.

Träna in detta tills det sitter ordentligt. Nu kan du gradvis öka farten, men fortsatt utan att bromsa före kurvan. Känner du leendet komma krypande är du på rätt väg.

ÖVNING 4

Luta överkroppen inåt. För att öka markfrigången i svängen kan du luta dig inåt. Ett bra riktmärke kan vara att i en högerkurva rikta överkroppen mot höger backspegel och hålla knä och lår tätt förankrat mot tanken. I vänster kurva riktar du överkroppen mot vänster backspegel. För olika motorcykelmodeller gäller förstås lite olika metoder, men principen är densamma.

Gör detta i god tid före svängpunkten så att du undviker att störa cykeln. Var uppmärksam på att inte dra i styret.

ÖVNING 5

Filbyte på flerfilig väg. Nästa gång du kör på en flerfilig väg kan du öva styrteknik vid filbyte. Exakt styrteknik ger en konstant riktningsändring. Målet är att få raka linjer mellan styrkommandona. Detta i motsats till de slappa "banansvängar" som man vanligtvis ser. Vid filbyte är det kanske inte direkt fel med "banansvängar", men det är bättre att ta tillfället i akt att träna riktig styrteknik. Utan medveten träning är det svårt att ändra på gamla vanor.

ÖVNING 6

I denna övning skall du kombinera övning 3 och ev. även övning 4 i användning av bromsen. På väg in mot svängpunkten reducerar du farten med hjälp av bromsen/bromsarna. Precis innan svängpunkten släpper du bromsen/bromsarna mjukt. Luta därefter överkroppen inåt. Fortsättningen är som tidigare.

Efterhand kan du öka farten in mot sväng-
en och bromsa hårdare. Träna tills du känner dig komfortabel med hela styrtekniken. Målet är att uppnå en kontrollerad, flytande rörelse.

BROMSNING

Det är i och för sig ingen konst att bromsa, eller att bromsa hårt. Hård inbromsning kan dock utlösa en rad av felaktiga reaktioner hos många motorcyklister. För att ha så god kontroll som möjligt gäller det att ha tränat in goda körrutiner. Korrekt bromsteknik får stopp på din motorcykel effektivt, stabilt och säkert.

HANDBROMS OCH/ELLER FOTBROMS?

Moderna motorcyklar har effektiva bromsar. Många nya modeller har kombibromsar som själva doserar bromsverkan mellan fram- och bakhjul. De flesta motorcyklar som rullar på vägen har dock traditionella bromsar som föraren själv måste dosera rätt verkan på. Frambromsen är så effektiv att den kan stå för merparten av bromsverkan. På alla motorcyklar är handbromsen cykelns huvudbroms, men även bakbromsen är viktig. Därför är det av yttersta vikt att lära sig att dosera bromsningen för att uppnå maximal bromsverkan. Motorcyklar är dessutom olika. Custom- och touringcyklar har mer vikt på bakhjulet. Passagerare och bagage medför också ökad vikt bak.

Du måste lära dig att bromsa din egen cykel, i alla situationer och under alla förhållanden. En lätt bromsning med bakhjulet stabiliserar motorcykeln. Om du bromsar för hårt med bakbromsen finns däremot risk att hjulet låser sig. Det är inte alltid så allvarligt med en bakhjulslåsning som många tror, såvida det inte händer i en kurva där du lutar motorcykeln eller att du spänner armarna och ger styrkom-



Bromsning. Det är ingen konst att bromsa hårt. Men för att ha kontroll måste du ha tränat in goda körrutiner.

mando vilket kan göra att motorcykelns låsta bakhjul börjar sladda. En motorcykel med låst bakhjul fortsätter annars rakt framåt och så snart du släpper på fotbromsen så börjar hjulet att snurra igen. När bakhjulet bromsar med rätt dosering stabiliseras motorcykeln och trycket på framhjulet minskar.

Handbromsen är cykelns huvudbroms. Rädslan för att låsa framhjulet skrämmar dock många från att utnyttja den effektivt. Det är därför viktigt att du lär dig att tryggt kunna dosera bromsverkan på framhjulet. Skulle du få låsning på framhjulet gäller samma sak som för bakhjulet. Det är bara att lätta en aning på bromsen så att hjulet åter rullar och cykeln stabiliserar sig. Svårare än så är det inte

Tänk på att om du har stor erfarenhet av bilkörning och liten erfarenhet av motorcykelkörning kan du riskera att ta med dig bromsreflexerna från bilkörningen. Om du inte är medveten om detta är det lätt hänt att du i en paniksituation trampar fotbromsen i botten vilket i stort sett garanterar låsning av bakhjulet.

SITTSTÄLLNING

Sittställningen är viktig när du bromsar. Ett vanligt fel är att lyfta överkroppen och hålla i styret med raka stela armar. Det gör cykeln instabil och mycket belastning överförs till framhjulet, vilket lättare medför bakhjulssläpp. När du förankrar dig och har avspända armar styr du kroppsvikten in i tank och sadel, 60 – 80 centimeter längre bak och längre ner. Resultatet blir att bakhjulet behåller sin kontakt med marken betydligt längre och att du undviker att överbelasta fjädringen fram. Kläm knäna mot tanken, lät musklerna i ben, mage och rygg ta upp krafterna och avlasta armarna så mycket som möjligt.

Även blicken påverkar stabiliteten, i synnerhet mot slutet av inbromsningen. Det är viktigt att hålla blicken högt och se långt fram.

Har du utfört inbromsningen korrekt kommer du att kunna sitta kvar på cykeln, i balans, tills cykeln stannat och åter höjer upp framgaffeln. Då kan du sätta ner fötterna. Måste du ut med benet innan cykeln stannat fullständigt är du i obalans och har bromsat felaktigt.

DOSERING OCH BROMSTRYCK

Vi koncentrerar oss på frambromsen först. En effektiv inbromsning är beroende av att du snabbt och mjukt uppnår maximalt bromstryck. Väldigt många förare bromsar för lite i början och måste öka trycket mer och mer efterhand. Bromssträckan blir då längre än nödvändigt.

Du måste därför träna på att effektivt använda bromsarna omedelbart efter att du insett att en inbromsning är nödvändig. För att åstadkomma detta måste du dra in handbromsen mjukt och bestämt. Mjukt för att låta fjäderbenen komprimeras kontrollerat. Bestämt för att uppnå en effektiv inbromsning så snabbt som möjligt. Kom ihåg att motorcykeln förflyttar sig

25 meter per sekund i 90 kilometer i timmen. Du har inte råd att slösa en enda sekund!

Ett vanligt fel är att direkt krama till bromsen med våldsamt kraft vilket medför att fjädringen bottnar och framhjulet låser sig. Alltså: mjukt och bestämt. Hur mjukt och hur bestämt? Bara praktisk övning ge dig svaret på den frågan!

Fotbromsen är svårare att dosera. När bromsen låser bakhjulet beror det på hur hårt du bromsar med handbromsen och hur mycket belastning du därmed överför till framgaffeln. Har du en effektiv handbroms kan det som sagt vara en fördel att låta bli att använda fotbromsen eftersom bakhjulets rotation hjälper till att stabilisera cykeln. MEN - lastar du cykeln med passagerare och bagage kommer effekten av fotbromsen att kunna bli avgörande. Du bör därför träna inbromsning både med och utan last och passagerare.

PASSAGERARENS SITTSTÄLLNING

När du bromsar hårt kan passageraren kastas framåt och tryckas mot din rygg. Är inte passageraren ordentligt instruerad om hur han eller hon skall sitta riskerar du att bli träffad i ryggen av en projektil med betydande kraft. Att då avlasta styret och kunna hålla blicken högt innebär en betydande utmaning.

Passageraren skall överföra så mycket som möjligt av sin tyngd till cykeln, så lågt som möjligt. Han eller hon förankrar sig genom att klämma sina knän om dina höfter. Det är viktigt att passageraren även spänner mag-, rygg- och nackmuskler. På så vis hamnar inte belastningen högt upp på din rygg vilket skulle tvinga dig till att ha stela armar. Du undviker också att passageraren tvingar ditt huvud framåt och du får därmed lättare att hålla huvudet högt och se långt framåt.

ABS-BROMSAR

I praktiken betyder ABS låsningsfria bromsar. Tidigare var många emot ABS då man ansåg att en erfaren MC-förare hade en kortare bromssträcka utan ABS. Studie efter studie visar dock motsatsen. Från och med 1 januari 2016 är alla nya motorcyklar över 126 kubik på den europeiska marknaden utrustade med ABS. Den största fördelen med ABS-bromsar är att de gör att du inte låser hjulen i en paniksituation eller i en situation där friktionen är dålig, till exempel vid regn. Bromstekniken för en motorcykel med ABS-bromsar samma som för andra motorcyklar men det är viktigt att du testat och lär dig att utnyttja ABS-bromsarna optimalt när du köper en ny MC. Utvecklingen på området går snabbt framåt och tillverkare har till exempel modeller där man kan bromsa så hårt att ABS-funktionen aktiveras även vid nedläggning i kurva.

BROMSNING I KURVA

I en kurva rekommenderas att inte använda fotbromsen eftersom risken för bakhjulssläpp är stor.



Sittställning vid inbromsning. Kläm knäna mot tanken, låt musklerna i ben, mage och rygg ta upp krafterna och avlasta armarna så mycket som möjligt.

BROMSÖVNINGAR PÅ VÄG

När du bromsar med handbromsen i en kurva kommer cykeln att försöka rätta upp sig, den blir tungstyrd och vill gå rakt fram. För att hålla svängen måste du därför motstyra samtidigt. Detta är den mest effektiva metoden att bromsa farten i en kurva. Det är värt att nämna att du, när du kommit ner i låg hastighet, bör lätta på trycket på styret (motstyrningen) ögonblicket innan du släpper på bromsen, annars är risken överhängande att du går omkull.

Det faktum att cykeln rätar upp sig vid inbromsning kan även utnyttjas vid en annan men svårare bromsteknik: Du bromsar, cykeln rätar upp sig, du kan nu bromsa hårt några meter rakt fram för att sedan släppa på bromsen och styra in i svängen igen.

Fundera på detta: Vid normal körning kan du tillryggalägga hundratals kilometer utan ens att vara i närheten av bromshandtaget. Detta kan göra dig rostig och oförberedd. Du bör därför träna på att bromsa varje gång du är ute och kör. Övning skapar goda körrutiner. För att kunna öva tryggt på vägen måste du försäkra dig om att du inte stör övrig trafik. Tänker du träna på en ren nödinbromsning måste du leta upp ett område utan trafik, ett avstängt område med så gott om plats att det tillåter dig att göra fel.

ÖVNING 1

Medveten träning att använda handbromsen. Bromsberedskap innebär att flytta fingrarna över på bromshandtaget och försiktigt ta in det frispel som finns i bromsen. Träna på bromsberedskap när du är på väg in i en situation där du kan förvänta dig fara. Målet är att du auto-

matiskt skall använda handbromsen först och förkorta din reaktionstid. Träna på att använda handbromsen vid alla hastighetsreduktioner när du är ute och kör.

Gradvis kan du öka bromskraften, till exempel genom att bromsa lite senare på väg in mot en bekant kurva. Öka gradvis. Se till att du känner dig komfortabel och har kontroll över det du gör. Var noggrann med sittställning och blick. Intag bromsberedskap medvetet varje gång du kommer till en korsning där du kan förvänta dig att behöva stanna. Se till så att cykeln är i balans. Är den inte det måste du finslipa sittställningen och användningen av blicken.

ÖVNING 2

Lär känna fotbromsen. Har du en motorcykel som inte stannar effektivt med enbart handbromsen, eller en cykel med mycket av vikten fördelad på bakhjulet, måste du träna på att även använda fotbromsen. Det kan till exempel vara nödvändigt om du kör med passagerare och bagage.

Var medveten om hur mycket du måste trampa för att låsa hjulet i olika situationer. Lås bakhjulet korta ögonblick och släpp därefter upp bromsen. Träna tills du känner dig säker på korrekt dosering. Lär dig att känna när det låser både på torrt och vått underlag. Glöm inte att vara mycket försiktig när du tränar på att bromsa med bakhjulet.

ÖVNING 3

Träna på att använda båda bromsarna. Observera att bakhjulet låser lättare när du även

använder handbromsen eftersom du överför mycket belastning (tryck mot marken) till framhjulet. Fokusera huvudsakligen på att använda handbromsen effektivt. Observera om du samtidigt klarar att dosera fotbromsen korrekt.

Att klara sig med bara handbromsen är det bästa eftersom du då bara har en broms att tänka på om det skulle uppstå en nödsituation. Oavsett hur du gör, är handbromsen den viktigaste och måste prioriteras. Om det ändå är så att din motorcykel har en betydande del av sin bromseffekt på bakhjulet kommer du inte undan, då behöver du träna på att använda även fotbromsen.

ÖVNING 4

Bromsning i kurva. Hitta en kurva du känner till väl, en dag med torrt väglag. Välj en bekväm hastighet så att du har ett bra väggrepp och stora marginaler. Bromsa försiktigt med handbromsen. Lagg märke till att cykeln försöker rätta upp sig och styra rakt fram när du bromsar. Den blir tungstyrd och svänger därmed motvilligt. Därför ska man alltid se till att slippa bromsa i kurvor! Det är alltid bättre att bromsa färdigt innan kurvan. Om hastigheten skulle råka vara för låg vid kurvans början är det ju bara att gasa lite mer och känna det härliga suget ut ur kurvan.

ÖVNING 5

Bromsning med undanmanöver i kurva. Föreställ dig att ett hinder dyker upp i en kurva och du måste bromsa kraftigt. Du är bekant med motorcykelns tendens att rätta upp sig när du bromsar under nedlägg. När du måste bromsa hårt kan du rent av använda dig av denna resningstendens. Kom ihåg att för att kunna använda hela väggreppet till inbromsningen måste cykeln styra rakt fram.

Börja försiktigt både med fart och inbromsning. Bromsa lätt med handbromsen och cykeln rätar upp sig. Bromsa hårt tills du har reducerat farten så mycket du önskar, släpp bromsen och styr åter in i svängen. Känn att när du minskat farten och släpper bromsen så är det lätt att styra in i svängen igen. Var noggrann med sittställningen.

Öka gradvis tills du känner dig bekväm. Gillar du högersvängar bäst börjar du att träna i dessa och när du bemästrar dem så kan du träna i vänstersvängar. Tvärtom om du föredrar vänstersvängar. Kom ihåg att poängen med övningen är fartreduktion och inte nödvändigtvis inbromsning till stillastående.

ÖVNING 6

Bromsning med undanmanöver tränas bäst inom avstängt område. Du kan dock träna i körrutinen när du är ute och kör på allmän väg. Var säker på att du är ensam på vägen. Välj en punkt framför dig på vägen, till exempel en fläck på asfalten. Bromsa försiktigt mot punkt

ACCELERATION

ten. När du närmar dig, släpp bromsen mjukt. Styr undan med ett lätt tryck, rätta upp cykeln med ett nytt tryck i motsatt riktning, och styr tillbaka till ursprunglig kurs. Var noga med att förankra dig på yttre fotpinnen och att ge exakta styrkommandon.

Du behöver även träna rena nödbromsningar, både med och utan undanmanöver. Detta får endast göras inom avstängt område.

Full kontroll under acceleration kräver också kunskap och övning. Ibland kan för lite acceleration vara lika fel som för mycket acceleration.

Vid acceleration ökar belastningen på bakhjulet vilket ger bra väggrepp för fartökning. Samtidigt reduceras belastningen på framhjulet, vilket i sin tur kan ge problem med styrningen och framhjulsluft. Kraften i motorn överförs till marken genom kontaktytan mellan bakdäck och underlag. Denna kraft skjuter cykeln framåt - bakhjulet försöker bokstavligen att köra om resten av cykeln. Trögheten hos cykelns massa håller emot högre upp, vilket ger motorcykeln en tendens att vilja stegra sig. Vid extrem acceleration och stegring kan cykeln slå runt. Självklart ökar stegringstendensen med passagerare och bagage.

SITTSTÄLLNING

Tendensen att cykeln vill stegra sig under acceleration hänger beror på fordonets tyngdpunkt. Sitter du upprest, högt i sadeln, kommer tyngdpunkten att vara högt upp. Vid acceleration kommer massans tröghet bromsa kroppen. Sitter du då högt i sadeln och hänger i styret kommer stegringstendensen att öka.

För att ha kontroll under accelerationen måste alltså sittställningen vara riktig. Sitt långt fram på sadeln. Luta kroppen framåt samtidigt som du förankrar dig på fotpinnarna. Detta flyttar en del av din kroppsvikt nedåt och framåt vilket är åt rätt håll när målet är att förhindra stegring. Armarna skall vara avslappnade, greppet i styret löst och blicken långt fram.

VAL AV VÄXEL

Som du vet har motorcykeln olika mycket drag, beroende på växel och varvtal. På så gott som alla motorcyklar ökar motoreffekten med ökande varvtal genom det mesta av varvtalsregistret. Hög växel, till exempel sexan och ett lågt varvtal ger cykeln en svag acceleration. Låg växel, till exempel tvåan och ett högt varvtal ger en kraftig acceleration.

ACCELERATION VID OMKÖRNING

Korrekt acceleration är avgörande för säkra omkörningar. För svag acceleration kan vara lika farlig som för kraftig acceleration. Du vill



givetvis snabbt och effektivt komma om utan att tappa kontrollen.

Att planlägga omkörningen, se när möjligheten kommer och då utnyttja omkörningssträckan effektivt, är det viktigaste. Ett vanligt fel är att påbörja en omkörning för sent, vilket gör att du hamnar i tidsbrist mot slutet. Ett annat fel är att använda för hög växel så att accelerationen blir för svag. Även det kan ge problem i avslutningsfasen. Ett tredje fel är att vara tvungen att växla under omkörningen. När du växlar tappar du fart och kastar bort både tid och sträcka. Ett fjärde fel är för våldsam acceleration på för låg växel när du svänger ut, vilket kan göra att du tappar kontrollen om cykeln stegrar eller driver utåt. En korrekt omkörning är bra planlagd, börjar så tidigt som möjligt och påbörjad med rätt växelläge.

UT PÅ MOTORVÄG

Oavsett om du skall ut på motorväg, eller en annan väg med mycket trafik, gäller det att hitta en lucka och sedan snabbt komma in i trafiktempot. Ger du för mycket gas när du svänger ut får cykeln en tendens att göra en vidare sväng än du tänkt, vilket gör att du i så fall måste korrigera.

Acceleration ut på trafikerad väg från stillastående kräver att du även lärt dig att slira på kopplingen och kontrollera gasen så

att motorn inte stannar i ett kritiskt ögonblick. För att få god förankring i en sväng från stillastående måste bägge fötterna snabbt upp på fotpinnarna.

ACCELERATIONS-ÖVNINGAR PÅ VÄG

ÖVNING 1

Acceleration på rak väg. När du är på en rak vägsträcka utan trafik kan du träna acceleration och sittställning. Välj olika växlar och bekanta dig med cykelns motorkraft.

Var medveten om din sittställning. När du ger gas, se då till att du lutar kroppen framåt så att du inte blir hängande i styret. Känn efter hur kroppen dras bakåt under accelerationen. Spänn mag- och ryggmuskler för att motverka detta. Överför en del av din vikt till fotpinnarna. Förankra dig genom att klämma knäna mot tanken. Ha avslappnade armbågar och löst grepp om styret.

När det inte är någon annan trafik på vägen kan du också föreställa dig att du skall göra en omkörning. Hitta en punkt på vägen där du vill påbörja omkörningen. Välj en växel som ger dig god dragkraft. Observera och använd blinkers som om det vore en verklig omkörning. Genomför omkörningen och återgå till höger körfält. Glöm inte speglar och döda vinkeln.

ÖVNING 2

Ut på motor- eller huvudväg. Var medveten om val av växel. Observera trafikens rytm. Accelerera snabbt, hitta din plats i luckan och anpassa farten till den övriga trafiken. Var medveten om sittställning och växelval. Det skall vara helt avslappnat och odramatiskt att ta sig ut i trafikströmmen.

Blick, rätt sittställning och växelval är nyckeln.



Acceleration. För att ha kontroll under accelerationen måste sittställningen vara korrekt.

ÖVNING 3

Köra med passagerare och bagage. Instruera passageraren vad denne skall göra vid acceleration. Passageraren kan störa cykeln nästan lika mycket som föraren. Kom ihåg att även passagerarens kropp dras bakåt vid acceleration. Passageraren måste också förankra sig på fotpinnarna och luta kroppen framåt under accelerationen. Lugn, förutsägbarhet och smidighet skapar balans och trygghet.

När motorcykeln är lastad med passagerare och bagage beter den sig annorlunda än när du är ensam. Den är tyngre, accelererar svagare, har högre tyngdpunkt, ökad tendens att stegra och upplevs tyngre att styra. Lyssna noga till vad motorcykeln försöker tala om för dig.

ANDRA KÖRTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN

Att köra motorcykel är en krävande aktivitet. God maskinkontroll är en nödvändig förutsättning för att bli en duktig och trygg förare. Ändå innehåller körteknisk kompetens mycket mer än enbart ren körteknik. Nedan hittar du några kortfattade påminnelser om andra körtekniska förhållanden.

Mer material av denna typ kan du hitta i de läroböcker som används i utbildning av motorcykelförare.

VÄGGREPP

Kontaktytan mellan ett däck som snurrar i cirka 90 km/h och vägbanan är ungefär lika stor som ett tändsticksplån. Friktionen i dessa kontaktytor kallas väggreppet. Torr vägbanan ger bra grepp och våt ger sämre grepp.

Rätt körteknik gäller oavsett väglag men är ännu viktigare på våt väg än på torr. Medveten gaskontroll i sväng försäkrar dig om maximalt väggrepp och hjälper dig övervinna lusten att släppa på gasen när du blir rädd. God förankring på fotpinnarna ger stabilitet och balans.



Lite enkelt uttryckt kan vi säga att du måste lära dig lita på väggreppet. Gör du inte det blir de kommandon du ger cykeln tveksamma. Anpassning av farten är nyckelordet. Med riktig anpassning av farten, kan du i betydligt högre grad lita på väggreppet.

SPÅRVAL OCH PLACERING

Du har frihet/rätt att placera dig var du vill inom ditt eget körfält. Situationen avgör var det är bäst för dig att vara placerad. Det finns inget facit. Du måste själv analysera situationen och komma på vad som är bäst i varje givet ögonblick. Vill du se? Vill du bli sedd? Väntar du på att kunna köra om? Vill du undgå hinder i vägbanan? Detta är frågor du måste ställa till dig själv.

Spårval i kurva är ofta debatterat. Det finns inte heller här något färdigt facit. Placeringen före och i kurvan är beroende av förhållandena och dina behov. Trafikreglerna ger dig utrymme att använda hela körfältet. Du måste skaffa dig fördelar genom att tänka strategisk placering.

Att tänka strategisk placering kan till exempel innebära att ställa dig själv följande frågor:

- Var vill jag köra för att belasta väggreppet minst möjligt (våt vägbanan)?
- Hur kör jag för att få bästa möjliga sikt?
- Kan en mötande bil skära svängen?
- Hur kan jag utnyttja vägens tvärprofil, till exempel hjulspår?
- Kan jag förvänta mig hinder efter kurvan?
- Var i körfältet vill jag vara om jag måste bromsa?

En sak är säker, behärskar du riktig styrteknik är det inte lika dramatiskt att göra ett felaktigt spårval. Behärskar du riktig styrteknik kan du snabbt och precist ändra det ursprungliga spåret.

TRAFIKREGLER

Trafikreglerna ger dig möjlighet att förutse andra trafikanters handlingar. Tänk över detta! Trafikreglerna är alltså inte gjorda för att myndigheterna skall kunna kontrollera din körning. De är gjorda för att skapa förutsägbarhet och ett bra samspel. Förutsägbarhet minskar risken för missförstånd, överraskningar och olyckor. Tänk efter hur förbannad du blir om en bilist inte respekterar väjningsplikten, med andra ord inte uppför sig förutsägbart.

- Är du förutsägbar för andra trafikanter?
- Har du den hastighet bilisten på sidovägen förväntar sig att du skall ha när han skall ut på huvudleden?
- Ger du honom möjlighet att rätt värdera luckan?
- Kom ihåg att du är liten och ser ut att vara längre bort än du egentligen är.
- Hur kommer bilisten att reagera om du håller en hastighet som är mycket högre än den som är vanlig på platsen?

HASTIGHETSANPASSNING

Du måste kunna reagera och hantera det du möter på vägen. Din hastighet avgör om du klarar av det. Hastighetsanpassning handlar om att välja en fart som bland annat:

- Ger dig möjlighet att ha överblick.
- Ger dig möjlighet att upptäcka faror i tid.
- Ger dig möjlighet att stanna när en fara dyker upp.
- Gör det möjligt att lita på väggreppet.
- Gör det möjligt att ha gaskontroll i kurvor.
- Gör det möjligt för andra trafikanter att beräkna avstånd korrekt.
- Tar hänsyn till boende längs vägen.

TEKNISK KONTROLL AV MOTORCYKELN

Motorcykeln är suverän på att köra motorcykel – om den är i god teknisk form. Det hjälper föga hur god förare du än är om cykeln inte är i tekniskt skick att klara sina uppgifter. Gör den tekniska kontrollen till en daglig rutin. Lär dig tolka de signaler cykeln ger dig. Den talar nämligen konstant om hur den mår. Läroböcker och motorcykeltidningar har återkommande material om teknisk kontroll. Läs detta material och praktisera det du lär dig.

Här får du sex enkla och viktiga kontrollpunkter:

- Fungerar hel-, halv-, bromsljus och blinkers?
- Lagligt mönster och rätt lufttryck i däcken?
- Fungerar bromsarna normalt?
- Är kedjan smord och rätt spänd?
- Läckage från bromsar, stötdämpare eller motor?
- Några onormala ljud?

KÖRNING MED BAGAGE

Motorcykelns köregenskaper påverkas av påmonterad utrustning och bagage. Tyngdpunkten hamnar högre upp med bagage. Stegringsrisken ökar. Styregenskaperna ändras. Tungt bagage skall ligga i tankväska eller längst ner i packväskorna. Bekanta dig med motorcykelns köregenskaper när den är fullastad: Styrning, tyngdpunkt, bromsegenskaper och stabilitet. Ta hänsyn till detta under färd. Löst bagage är farligt. Många sätter fast sovsäckar med bagagestroppar ovanpå packväskorna. Det är inte tillräckligt. Det har hänt att sovsäckar har förskjutit sig in i bakhjulet med låsning till följd. Använd både elastiska stroppar och spännband och kontrollera bagaget ofta.

HYRD OCH LÅNAD MOTORCYKEL

Motorcyklar är olika. Du måste lära känna varje cykel för sig. Var ödmjuk och bekanta dig med den främmande cykelns egenskaper. Många olyckor sker på lånad eller hyrd motorcykel. Var restriktiv med att låna ut din motorcykel. Om du själv lånar eller hyr en okänd motorcykel, ta då god tid på dig att lära känna den.



AVROSTNING PÅ VÅREN

Oavsett hur erfaren du är så måste du träna upp smidighet och färdighet på våren. Kroppen glömer mycket under vintern, huvudet också. Ge dig tid att återuppväcka kunskap och färdighet efter vinterdvalan. Repetera inbromsning och akta högerfoten ("bilfoten")! Hitta rätt sittställning. Var extra uppmärksam på vart och ett av de körtekniska momenten. Repetera riskmoment, till exempel bilisternas tendens att inte respektera väjningsplikten, i synnerhet på våren.



Att köra i regnväder. Gaskontroll gäller, även på halt underlag, men du måste använda gasen mjukare och försiktigare.

Tvinga dig själv att köra de första 50 milen mycket långsammare och mer medvetet än du egentligen skulle vilja. Bygg systematiskt upp färdighet och kunskap igen. Kom ihåg att på våren är instinktiva felreaktioner särskilt aktiva.

Eller varför inte delta i någon av SMC Schools kurser? Mer information om utbud hittar du på www.svmc.se/school

ATT KÖRA I REGNVÄDER

I regnväder blir det svårare att se tydligt och väggreppet försämras. Akta dig för instinktiva felreaktioner om du är rädd för att väggreppet inte skulle vara tillräckligt: Lusten att släppa på gasen, frestelsen att räta sig upp och klamra sig fast i styret eller fruktan att ge styrkommando. Alla dessa handlingar gör situationen värre. Gaskontroll gäller även på halt underlag, men du måste använda gasen mjukare och försiktigare.

Ser du dåligt måste farten reduceras. Imma på visiret försvårar uppgiften. Ett gott tips är att montera ett innervisir som ger dig klar sikt. Innervisiret är ett tunt visir som du klistrar på insidan av originalvisiret och som ger en isolerande effekt som förhindrar imma. Det är värt många gånger sitt pris.

Klä dig bekvämt och så att du håller dig torr. Blir du våt och kall blir du stel. Då går det inte att behålla en mjuk körstil. Dessutom kan du tappa koncentrationen om du sitter och fryser.

VART TAR DU VÄGEN SEDAN?

I Spanien finns ett uttryck som säger: "El camino amigo, el camino y nada mas" – "Vägen, min vän, vägen och ingenting annat". Det är också en bra bild på vad vi motorcyklister eftersträvar, nämligen "den fina körupplevelsen". Det är den som är viktigast. Tid, plats, märke, modell, racer eller custom blir underordnat, bara körupplevelsen finns.

Det är därför som SMC har gett ut skriften som du har i din hand. I all enkelhet har ett av våra mål med "Full Kontroll" varit att ge motorcyklister en ännu bättre körupplevelse. Det målet tror vi att vi uppnår bäst genom en ökad körteknisk kompetens. Med kompetens kommer trygghet – och när du är trygg är chansen att du trivs på två hjul mycket större.

Du har fått Full Kontroll av en organisation som har som sin målsättning att "föra motorcyklisternas talan där den enskilde motorcyklisten inte ensam når fram". Det innebär att vi tillsammans med Svemo och med 150 000 medlemmar i ryggen tillvarar dina intressen i maktens korridorer; antingen det är i Riksdagen, på Trafikverket, Transportstyrelsen eller EU-parlamentet. Det kan verka trist, men vi kan lova dig att utan SMC hade din vardag som motorcyklist sett ganska annorlunda ut. Och den hade troligen varit bra mycket tråkigare!



Sveriges MotorCyklister

SMC bildades 1963 och vi representerar i skrivande stund cirka 150 000 motorcyklister. För att kunna fortsätta vårt arbete för svenska motorcyklister, behöver SMC fler medlemmar. Inte bara för att vara en stor organisation som det enda saliggörande, utan därför att storleken ger en större genomslagskraft. Det kostar pengar att ge ut skrifter som "Full Kontroll". Det kostar också pengar att påverka trafikmyndigheter och politiker. Dessutom krävs stora ekonomiska resurser att kunna följa med i vad EU anser om motorcyklar och påverka beslutsfattare. Genom medlemskap i motorcyklister-nas gemensamma europeiska organisationer FEMA och FIM, har SMC en realistisk möjlighet att påverka EU-direktiv och förordningar. Det har vi redan gjort och kommer att göra det igen. Tror du att du hade klarat det ensam? Knappast. Men din organisation klarar det tack vare dig och alla andra medlemmar.

SMC är inte bara en MC-politisk organisation. Vi försöker att ge bra service för svenska motorcyklister på alla sätt. Oavsett om du använder cykeln till att pendla till och från ditt jobb, är touringmotorcyklist, tycker om att tråkla dig igenom hårnålskurvor på en sportcykel eller genomför drömsäsongen utrustad med SMC-boken/SMC-appen som guide på resan.

I dag finns över 325 000 motorcyklar och omkring 260 000 MC-ägare i Sverige. Många av dem har redan upptäckt hur viktigt det är att ha en organisation bakom sig. Är du en av dem som ännu inte är medlem? Då skall du veta att vi har plats för dig också.

Jesper Christensen
Generalsekreterare SMC



VIDAREUTBILDNING AV FÖRARE

Vi vet att en motorcykel har mer att ge än de flesta förare är kapabla till att ta emot. Vi vet hur du bör hantera cykeln för att den skall komma till sin rätt. Vi vet också på vilket sätt vi ska motivera dig till att få ut mer av dina egna och mekanikens resurser.

Genom strukturerad träning och riskmedvetenhet, vill vi ge dig verktyg för att du ska kunna skilja mellan förfarfel och tekniska begränsningar på motorcykeln. Vi vill skapa möjlighet för dig att kunna känna igen faromoment, reagera rätt och hitta ett nytt flyt. Kort sagt bli en tryggare och smidigare motorcyklist som får större utbyte av sin hobby.

Hör av dig! Hos oss kommer du att hitta körglädje, atmosfär, entusiasm och möjligheter till lärande i ett väl beprövat kurskoncept.

SMC bedriver kurser över hela landet varje MC-säsong sedan 1970-talet. Det finns kurser för alla motorcyklister, oavsett vad man har mellan benen. Det finns avancerade kurser på banor och grundkurser på avlysta övningsområden. Läs mer och boka plats på www.svmc.se/school



FULL KONTROLL

Full Kontroll handlar om läsa sig rätt körteknik på MC. Styra, bromsa och accelerera är de tre manövrar som är möjliga att göra på en motorcykel. Körteknik handlar även om att göra rätt val i trafiken. För att kunna göra det måste man också ha grundläggande insikter i hur trafiken fungerar och kunna välja rätt körstrategi. Man måste lära sig reglerna för samarbetet i trafiken och köra på ett sätt som är förutsägbart för medtrafikanter. Och sist men inte minst måste man vara ärlig och köra utifrån sina egna begränsningar. Inom idrotten sägs det att man måste göra minst 1000 repetitioner för att man ska behärska en teknik. Detta gäller även MC-körning. Man måste helt enkelt öva de körtekniska och körstrategiska momenten för att körningen ska bli självklar. Här kan boken och filmen Full Kontroll hjälpa MC-förare att öva på rätt saker.

FULL KONTROLL FINNS PÅ FEM SPRÅK

Boken Full Kontroll skrevs av Norsk Motorcykel Union för 15 år sedan. Den har sedan dess varit den självklara instruktionsboken

om hur man kör motorcykel. Körtekniken för motorcykel är densamma i hela världen, därför har Full Kontroll översatts av SMC och liknande organisationer varför boken nu finns på arabiska, finska, engelska, svenska och norska. Eftersom det saknas läromedel på andra språk än svenska kan Full Kontroll vara en hjälp för körkortstagare och andra som vill öka sina kunskaper om MC-körning och bli en säkrare MC-förare. Trafiksäkerhetshöjande material på hemspråket kan vara en väg till ökad MC-säkerhet.

FILMEN FULL KONTROLL

Under 2017 släppte NMCU Full Kontroll som en film. Filmen är ingen action-rulle, tvärtom. Den är långsam och grundlig och tänkt att användas som självstudier för alla som vill utveckla sin MC-körning. Filmen är 45 minuter lång och uppdelad i 27 delar. Varje del beskriver en körteknisk del i Full Kontroll. Filmen är på norska. SMC uppmanar alla motorcyklister att titta på den.

Filmer och böckerna Full Kontroll hittar du på www.svmc.se/school/Full-Kontroll

Huvudförfattare: Leif Klyve, trafikpedagog på Statens vegvesen Vestfold.

Medförfattare: Gunnar Kubberöd, Wobble Førerutvikling samt trafiklärare, Henry Enoksen, ansvarig för NMCU's förarutbildningskurs på Våler-banan.

Referensgrupp: Jan Fredrik Möller, Hans Vestre, Gjermund Ruud, Dag Öby, Svein Voldseth samt Einar Jensen från NMCU, Erik Haugestad, Anna Andersson och Gorm Windingstad från Wobble Førerutvikling.

Projektsansvarig: Morten Hansen (NMCU).

Tidigare layout och design: Tor Edvardsen (NMCU).

Tekniska konsulenter: Ole Robin Paulsen (NMCU) Knut Ottesen Ingenjör Erik Aanerud (REKON A/S).

Språklig konsulent: Claus Diseth (NMCU).

Citat: Gunnar Kubberöd (Wobble Førerutvikling).

Svensk översättning och textbehandling: Lillemor Floden Magnusson, Maria Nordqvist Patrik Ericsson och Petra Holmlund.

Ny layout: Joachim Sjöström/MC-Folket.

BRA TÄNK



Det räcker inte med att vi motorcyklister måste hantera ett krävande fordon – utan en skyddande kaross runt oss är vi så sårbara att vi i stor utsträckning också måste ta ansvar för andra trafikanters felhandlingar. Därför hävdar SMC att motorcyklister måste vara "en elit bland förarna". En förutsättning för att köra tryggt är att man behärskar en exakt körteknik. Man måste kunna styra, bromsa och accelerera – de tre manövreringar som går att göra på en motorcykel. Detta var temat i Full Kontroll, SMC:s tidigare bok om motorcykelkörning.

En bra körteknik är ändå inte tillräckligt för att bli en trygg motorcyklist. Vi kan väl säga att körtekniken bara är ett verktyg för att kunna genomföra de taktiska och operationella val man hela tiden måste göra ute på vägen. För att kunna fatta rätt beslut måste man ha en grundläggande förståelse för trafiken, några genomtänkta strategier och en bra självinsikt. Från forskningen vet vi att risken för att ta felaktiga beslut minskar dramatiskt när man får lite erfarenhet. Därför har NMCU, Norsk Motorcykel Union, producerat Bra Tänkt och SMC har därefter översatt den. Här har vi samlat det mesta av vad erfarna motorcyklister vet om väg, trafik, motorcyklar, utrustning, och tillbehör. Det är svårt att läsa sig till erfarenhet, men det hjälper antagligen att få några kvalificerade råd med på vägen. Precis som Full Kontroll har Bra Tänkt skapats av motorcyklister för motorcyklister.

Även om Bra Tänkt först och främst riktar sig till nyblivna MC-förare i alla åldrar, tror vi att de erfarna förarna också kan ha nytta av att läsa boken – om inte annat för att kunna nicka igenkännande. En motorcyklist måste kunna behärska både sin motorcykel och det trafikmässiga. Därför rekommenderar vi att Full Kontroll och Bra Tänkt läses i ett sammanhang.



TRAFIKSPELET

Det finns de som sätter likhetstecken mellan att aldrig uppleva farliga situationer i trafiken med att vara en god trafikant. Samtidigt är det dagligen motorcyklister som bara med en hårsnär undgår att dödas, utan att ens veta om att de varit inblandade i en farlig situation. Det är inte bara en sliten klyscha att hävda att köra MC är att tänka MC. Har du inte huvudet med dig i trafiken, är chansen stor att du inte heller får det med dig hem igen.

Att köra motorcykel handlar i högsta grad om att vara aktiv i sin egen transport. Man bör köra med en hög grad av självinsikt och kräva sitt utrymme på vägen och i trafiken. Eftersom vi motorcyklister kör det minsta fordonet måste vår självinsikt och riskmedvetenhet vara desto större.

DEN ORDLÖSA DIALOGEN

Egentligen kan man jämföra att köra motorcykel, eller vilket annat fordon som helst, med att

man deltar i ett spel. Låt oss kalla det för trafikspelet. Ett ovanligt trevligt spel för dem som kan reglerna och gillar att delta. Men för att det ska bli trevligt bör man, i likhet med alla andra spel, känna till spelreglerna. I trafikspelet består det av en blandning av trafikregler och trafikanternas egna oskrivna regler.

Den första kategorin är lätt att förstå, de är trots allt inskrivna i Trafikförordningen och ska fungera som ett gemensamt arbetsverktyg i trafiken. Trafikreglerna har kommit till för att skapa förutsägbarhet. Inte minst ger de dig möjligheter att förutse handlingar hos de andra trafikanterna. Trafikreglerna skapar förutsägbarhet och en möjlighet för samspel. Förutsägbarhet reducerar risken för missförstånd, överraskningar och olyckor.

Tänk bara på hur arg du som motorcyklist blir när en bilförare inte respekterar väjningsplikten – med andra ord inte uppför sig förutsägbart. Man använder till exempel inte blinkers bara för att det är fastställt i en paragraf. Man använder blinkers för att ge en signal till de andra trafikanterna om att man har planerat att svänga till höger eller vänster.

Men oavsett om du använder blinkersknappen eller inte så sänder du som motorcyklist ut signaler till de andra trafikanterna. Till exempel när det gäller förhållandet till fart. Det är väl helt okay att du kanske tycker att fartgränserna är för låga och att det sinkar dig. Men du kan likafullt inte upphäva dem och skapa dina egna regler som de andra trafikanterna inte förstår.

För att kunna vara en aktiv deltagare i trafikspelet är det viktigt att tala ett språk som alla förstår. Om man inte uppfattar och förstår de signaler som givits, är det lätt att bli utanför och överspelad. Då måste man lägga mycket koncentration på annat än att utföra själva förarjobbet.

Ett bra exempel på sådant utanförskap, i det vi kan kalla ett trafikspel för att komma vidare är flygledarna på Charles de Gaulle-flygplatsen i Paris. De pratar konsekvent franska till de franska piloterna – även om det officiella flygspråket är engelska. Det gör att alla övriga piloter som inte förstår franska blir utestängda från stora delar av det avancerade trafikspel som sker i luft- rummet över den franska huvudstaden.

I grund och botten handlar det om teamwork. Om man förstår att läsa spelet kan man rädda både sitt eget skinn och skinet på medspelarna. Det är faktiskt så att de handlingar du utför i trafiken också påverkar de andra spelar-

VARANNAN MOTORCYKLIST SOM DÖDAS
GÖR DET I EN KOLLISION MED ANNAT FORDON

SE OSS!

WWW.SE OSS.NU



Sveriges MotorCyklister

nas handlingar. Därför är det klokt att ge tydliga signaler och aktivt invitera till den ordlösa dialogen. Med ordlös dialog menar vi inte att ge fingret till kaxiga taxichaufförer eller att försöka uppföstra män med hatt.

På den tyska Autobahn upptäcker man olika extremvarianter av trafikspelet. Du byter inte plötsligt fil om du i backspegeln ser att en illröd Ferrari kommer i tvåhundrafemtio kilometer i timmen i den andra filen. Det är i själva verket inte nödvändigtvis bara de andra trafikanternas ansvar att ta hänsyn till andra. Kom ihåg att du som oskyddad motorcyklist är den som har mest att tjäna på en mer förlåtande trafikmiljö.

Att se och bli sedd är i grund och botten detsamma som att förstå och bli förstådd. Ett bra exempel på att bli sedd och förstådd är när du närmar dig ett övergångsställe där någon har planerat att gå över. Då är det klokt att sänka farten, gärna överdrivet, i god tid innan övergångsstället. Då signalerar du med all möjlig tydlighet till fotgängarna att du har uppfattat situationen och att du har tänkt släppa över dem.

Det finns motorcyklister som kör med en filosofi att "om de andra inte märker att jag finns så är jag ganska nöjd och om jag ska påverka trafikbilden så ska det vara i positiv bemärkelse". En i grunden ganska ädel tanke, men om den ska fungera i praktiken måste man känna till både de skrivna och de oskrivna reglerna. Dessutom måste man hela tiden vara noga med att invitera de andra trafikanterna till att vara med i den ordlösa dialogen. Men man skall ändå aldrig ta för givet att det fungerar varje gång.

Kort sagt, det är inte smart att tvinga de andra trafikanterna till oväntade handlingar för att du själv inte hade gett dem tillräckligt klara besked om vad du hade tänkt göra.

Även om det från början kan verka som om du har fri väg - där du har placerat dig för att göra

en omkörning av en långtradare - kan det likafullt hända att en bil plötsligt dyker upp i mötande körfält. Då är du utelämnad till att lastbilschauffören, som är observant på situationen, bromsar upp och låter dig smita in framför hans grill.

Men det motsatta kan också hända. Många motorcyklister har upplevt aggressiva bilförare som i stället för att visa hjälpsamhet, trampar gasen i botten och nekar att släppa förbi dig.

PÅ RÄTT PLATS I RÄTT TID

En av huvuduppgifterna för en motorcyklist är att förstå och uppfatta riskerna. Från körkortsutbildningen minns du kanske ett begrepp som "körprocessen". Den handlar om att se, uppfatta, avgöra och handla. För att kunna handla måste du ha intagit handlingsberedskap.

Handlingsberedskap kan till exempel vara att du när du uppfattar något farligt, automatiskt flyttar över två fingrar till handbromsen - utan att släppa av på gasen. I realiteten har du egentligen inte gjort något alls, men du har likafullt på ett effektivt sätt satt dig själv i beredskap.

Handlingsutrymme är den säkerhetsmarginal eller säkerhetszon du som motorcyklist behöver för att kunna korrigera dina eller andras eventuella felhandlingar. Utan handlingsberedskap skaffar du dig inte tillräckligt handlingsutrymme.

Erfarna motorcyklister vet instinktivt vad de ska göra i de allra flesta situationer och är hela

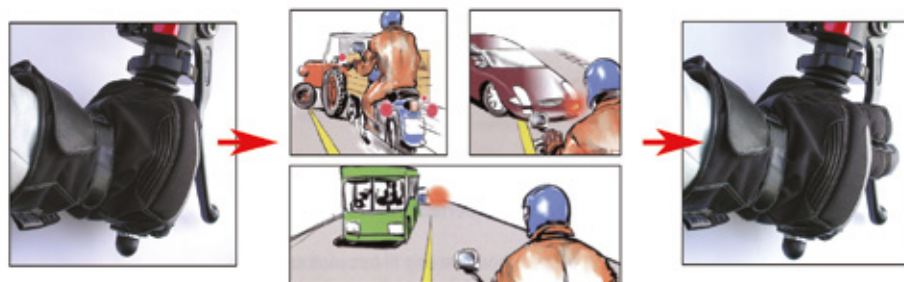
tiden uppmärksamma på att ha tillräckligt med plats och tid för att kunna utföra nödvändiga åtgärder. Kom ihåg att något så grundläggande som bromsberedskap sitter lika mycket i huvudet som i de två till tre fingrar du har placerat på bromsen. Bromsberedskap ger dig en tidsfördel och tid är utrymme.

För att kunna skapa handlingsutrymme bör du kunna styra motorcykeln dit du vill. Med andra ord: Ju sämre teknik du har, desto mindre utrymme har du förmåga att skaffa dig. De flesta anar instinktivt hur de ska göra för att vara på rätt plats i rätt tid. Detta är utan överdrift livsviktigt för en motorcyklist.

Därför bör du se till att du alltid har möjlighet att kunna utföra de handlingar du själv vill, och inte låta andra bestämma vad du ska göra. Ledordet här är bra sikt, säkerhetsavstånd samt tid och utrymme för att kunna reparera egna eller andras felbedömningar och felhandlingar.

Att ligga och slicka baklyktorna på bilen framför dig, för att sen vråla förbi, är till exempel ganska dumt. Det hindrar andra att delta i trafikspelet. Motorcykeln är i grunden ett flexibelt och lättmanövrerat fordon, men får ofta för litet handlingsutrymme av de andra trafikanterna. Oavsett hur stor och viktig du än känner dig på cykeln, kommer du som motorcyklist alltid att vara den svagare parten. Gilla det eller inte, sådan är verkligheten. Inte ens en GuldWingeförare, uppstoppad som en Michelinigubbe, kan räkna med att klara sig i ett omilt och oväntat möte med en långtradare utan att få skrämor både i självtilliten och på ekipaget. Att det tidvis kan uppstå överraskande situationer på vägen fick innevärnarna i en liten svensk ort uppleva för några år sedan. Då fick de nämligen sin första rondell, byggd efter vägkonstens alla ingenjörregler och med en tjugig stenskulptur tronande i mitten. På öppningsdagen var självklart lokaltidningen på plats och frågade en bilist vad hon tyckte om stans första rondell. Hon svarade: "Jo, den är jättefin. Men det är väldigt trångt när du möter andra bilar".

Som nybliven motorcyklist kan det kanske vara svårt att förstå att de andra trafikanterna inte ser dig. Men trafikspelet försiggår tyvärr inte alltid efter reglerna. Därför är det viktigt att vi motorcyklister ser till att vi alltid gör oss så synliga som möjligt för de andra trafikanterna. Bland annat gäller det vår placering på vägen.



Du kör i höger körfält på en motorväg. Plötsligt bestämmer du dig för att byta fil, men istället för att bara kasta dig ut i den andra filen, ger du gas och placerar dig långsamt ut mot mittlinjen. Här ligger du några sekunder för att dubbelkolla den döda vinkeln och byter sen körfält. Tänk vilken skillnad det utgör för chauffören i bilen i vänster körfält. Ett sådant uppförande skapar förutsägbarhet och synlighet som både du och de andra trafikanterna tjänar på. Ett annat bra exempel är att placera sig långt ut till vänster i körfältet för en "blind" högersväng för att skaffa sig en siktfordel.

En genomtänkt körstil gör att man har chansen att göra alternativa manövrar, och kan i nödfall iscensätta den berömda plan B. Men du har inte en chans i världen att ens tänka på plan B om du inte har satt dig i beredskap – eller om du saknar nödvändiga körfärdigheter.

BRA ATT SE DIG

Om man bortser ifrån de tiotusentals mopeder i Saigon och Bangkok och skotrarna i Rom, är det faktiskt lätt att bortse från motoriserade tvåhjulringar i den dagliga trafikbilden. Trots att motorcyklarna egentligen är väl synliga blir de förbluffande ofta osedda av bilisterna. Det betyder: Självlklart syns vi – men ändå inte.

En av grunderna till att bilförarna inte ser motorcyklarna är att en motorcykel inte uppfattas som något hot för bilisten i samma utsträckning som exempelvis en långtradare gör. Det är med andra ord inte medvetet som motorcyklisten inte blir sedd. Två klassiska situationer där motorcyklar gärna blir osynliga för bilförarna är när bilen ska svänga till vänster eller ska köra ut på en huvudväg.

Om inte du själv ser till att göra dig synlig i förhållande till de andra trafikanterna, kan du heller inte räkna med att de ska se dig. Att ligga mitt bakom en långtradare är till exempel en dålig idé, både när det gäller att bli sedd och när det gäller sin egen sikt. Är du inte synlig har du automatiskt försummat något av ditt handlingsutrymme.

Placeringen på vägbanan är av stor säkerhetsmässig betydelse för motorcyklister och man gör sig större än man faktiskt är genom att ha rätt placering. Man behöver inte vara atomfysiker för att räkna ut att ett objekt som rör sig i förhållande till bakgrunden har större chans att bli upptäckt än ett som håller sig stilla. Om du har ett akut behov att bli sedd är det ett smart drag att förflytta sig i sidled på vägbanan. Med det menar vi inte att köra karusell, utan långsamma pendelrörelser från sida till sida. När du ligger bakom en bil är det viktigt att se till att bilföraren ser dig i sina speglar. Försök att köra på ett sådant sätt att du alltid blir sedd, antingen i sidospiegeln eller i backspegeln.

Reflexväst är inte längre bara förbehållet vägarbetare och poliser utan används idag av många motorcyklister i tron att de lättare ska

bli sedda. Självlklart skadar det inte att använda en sådan väst, men den kan också inge en falsk trygghet. Ofta är det bara du själv som ser att du har en väst på dig, där du sitter bakom höga kåpglas och göms bakom rejäla tankväskor.

Det finns motorcyklister som förlitar sig på helljus för att bli sedda, där andra istället tycker att det bara är idioti. Helljus, såtillvida det inte bländar andra, kan vara bra att använda vid till exempel omkörning av en kö. Men förvänta dig inte att alla bilisterna upptäcker dig av den orsaken. Vi lever inte i en fulländad värld och måste därför snällt förhålla oss till de trafikanterna som vid varje tillfälle utgör den trafikbild vi befinner oss i.

LÅNGSAMTGÅENDE KÖ

Det är oerhört tråkigt att ligga och hindras av en kö. Att slippa kökörning är för många en bidragande orsak till att man från början valde att köra motorcykel istället för att sitta i en trång och varm bil. I Sverige är det inte förbjudet att manövrera sig mellan bilarna som står/kör i kö i samma riktning. Det kan vara en vågad sport som kräver ett rejält mått av både goda nerver och god körteknik samt en hög uppmärksamhetsnivå. God balansförmåga är en av de första förutsättningarna för att lyckas. Det är både farligt och pinsamt att plötsligt tvingas lägga cykeln över motorhuvu på bilen till höger eller vänster om dig, bara för att du inte klarade av att hålla balansen. En tumregel är: Se långt fram med kontroll på koppling och gas.

Var också uppmärksam på att det snabbt kan heta till lite extra i skallen på bilförarna som sitter i kön.

Räkna inte med att alla bilister ser dig i backspegeln, tvärtom. Det finns dock bilister som ser dig och låter dig få den plats du behöver för att träckla dig förbi.

Ska du köra mellan filerna måste du vara helskräp både framåt och bakåt. Det är inte osannolikt att det finns fler motorcyklister som har tänkt detsamma som du, och dessutom för att forcera bilkön också gärna vill köra förbi dig. För oerfarna kökörare är det helt klart att rekommendera att lägga sig i hjulspåret efter en annan cykel och låta den bana väg

Köörning är säkrast att göra i låga hastigheter. Skillnaden mellan din och köns hastighet bör inte vara högre än 10 km/h. Då har du chans att göra en bedömning av din omkörning för varje fordon du kör om. När trafiken rullar på i 60 kilometer i timmen inom en 50-zon är det direkt dumt, för att inte säga förbjudet att syssla med liknande aktiviteter. Kom ihåg att det inte är skamligt i att ligga i kö – men tidskrävande och väldigt, väldigt långtråkigt!

Oavsett vad en del anser så är kollektivfältet inte en frizon där motorcyklister kan göra vad de vill. Stockholm är en av de städer i världen som tillåter motorcyklar i vissa kol-

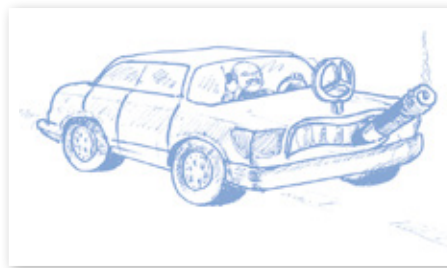


lektivfält, men man är sällan ensam där. En sak är de andra trafikanterna som har sin rättmätiga plats där, som bussar och taxi. En helt annan sak är de bilister som insisterar på att låna av kollektivfältet när det passar dem. De har en tendens att kasta sig in i kollektivfältet – liksom för att dölja att de gör något olagligt. I rusningstid går trafiken i kollektivfälten oftare snabbare än trafiken i övrigt. De som kör i kollektivfältet är också de som först får kontakt med påfarterna från höger.

Det har blivit en allt vanligare uppfattning bland motorcyklister att dubbel spårllinje ska anses som en egen motorcykelfil. Några anser att passera en sådan linje är en bagatell i det stora hela, men den mötande trafiken har inte nödvändigtvis samma uppfattning. Men du har din fulla rätt – där det inte är skyltat med omkörningsförbud – att köra förbi andra fordon i samma körfält, så länge du inte korsar spårllinjen.

BILISTERNA

Det finns en utbredd myt bland motorcyklister att alla bilförare är dumma och dåliga att köra. Men i lika hög grad som teorin är känd är den också





fel. Erfarna motorcyklister upplever faktiskt sällan eller aldrig att bilförarna inte tar hänsyn. Det hänger självklart ihop med att MC-veteraner tar hänsyn för att ge sig själva handlingsutrymme, som i hög grad hjälper till att eliminera farliga situationer. Med andra ord: De förväntar sig det oväntade och att inte alla följer spelreglerna.

Det är däremot lätt att vända upp och ner på denna problemställning. Vem har väl inte upplevt att också motorcyklister kan vara med och skapa oväntade och farliga situationer för de övriga trafikanterna? Som motorcyklist kan man göra bilisterna farliga och rädda genom att till exempel plötsligt bara blåsa förbi bilen utan att dessförinnan ha gett minsta förvarning. Ett lika irriterande faromoment kan vara fyra äldre herrar på var sin japansk customcykel som insisterar på att ligga i 70 kilometer i timmen på 90-väg för att njuta av utsikten. I en sådan situation kan du vara säker på att det kokar rejält under topplocket på långtradarchauffören som har ont om tid och som ligger bakom och inte kan komma förbi.

I stort sett handlar det om något så enkelt som att sätta sig in i andra trafikanters situation och ha vad man med ett fint ord kanske kan kalla för trafikempati.

Några sätter likhetstecken mellan att aldrig uppleva farliga situationer i trafiken med att vara en god trafikant. Samtidigt som andra hävdar att vara en god trafikant är att aldrig bli överraskad över de faror som kanske dyker upp. Om du hela tiden känner att du hamnar i farliga situationer på vägen beror det med största sannolikhet på dig, och inte på de andra trafikanterna. Eller som en av våra bekantas farfar så precis, och med en hög grad av självinsikt, formulerade det: "För varje gång jag var ute och körde bil verkade det bli fler och fler idioter på vägen – ända tills jag en dag förstod att det var jag som var idioten".

Bilisterna är i majoritet i trafiken och de har faktiskt all rätt att vara där. Som motorcyklist utgör du i viss mån ett hot för dem. Vi på två hjul har inte någon skyddande kaross runt oss och måste i hög grad ta ansvar för bilisternas eventuella felhandlingar. Därför kan det vara klokt att lära sig att känna igen handlingsmönstret för olika typer av bilförare. Även om det är lite för enkelt att stoppa in olika bilister i fack – man med hatt, polsk minibuss, tysk campingturist och tuffingar i sportbilar – måste man alltid

förhålla sig till dessa chaufförer och på ett eller annat sätt klara av att kommunicera med dem.

Att vara i trafiken är lite som att tippa. Det finns några säkra, men ibland kan det vara klokt att helgardera. En sak som man i regel kan vara säker på är att de sämsta chaufförerna märks. Signaler som gör att du ska vara på din vakt är: ojämn hastighet, vinglig och osäker körning vid påfart till motorväg. Gör inga försök att uppföra sådana förare med att tuta eller genom att använda ofina handrörelser. Styr istället undan och låt dem få utrymme.

Oavsett hur irriterande det än kan uppfattas så finns det oftast en orsak till att bilen framför dig kör sakta. Det kan vara ett långsamtgående fordon, som exempelvis en traktor, eller andra objekt längre fram på vägen som gör att bilen framför dig har sänkt farten. Rådjur är gott på middagsbordet, men är mindre uppskattat



som en kletig sörja på vägbanan.

När du kommer ikapp ett långsamtgående fordon är det också viktigt att vara observant på att det snabbt kan ändra riktning, svänga av vägen eller stanna helt. Försök att se efter tecken som snart kan tyda på sådant uppträdande. Väljer du att passera ett sådant fordon kan det därför vara farligt att bara blåsa förbi i full fart. Minska hellre på gasen och kör sakta förbi.

Som deltagare i trafikspelet är kommunikation mellan de olika trafikanterna och trafikgrupperna viktig. All forskning, statistik och studier visar att majoriteten av kollisioner mellan bil och motorcykel vållas av ouppmärksamma bilförare. Men det hjälper inte att bilförarna har det juridiska ansvaret när det är vi som hamnar på sjukhus. Därför måste vi motorcyklister också ta ansvar för bilförarnas felhandlingar. Om du inte gör det kan konsekvensen till och med vara dödlig.

Ögonkontakt kan vara bra, men det fungerar dåligt med mörkt visir. Titta om bilen uppför sig på ett sätt som kan tyda på att bilföraren har uppmärksammat dig. Om en bil står stilla men tydligt är i färd med att svänga ut på vägen, kan det vara klokt att kasta en blick på hjulen. Finns det någon rörelse/vridning på framhjulen så är det ett säkert tecken på att något är på väg att hända. Läs inte blicken bara på en punkt. Skaffa dig i stället en totalbild över situationen genom att använda det vi kallar för bred uppmärksamhet.

I HUVUDET PÅ EN MOTORCYKLIST

TA KOMMANDOT

Att köra motorcykel kan på många sätt liknas vid backhoppning. Det är aktiviteter som inte kan genomföras på ett halvhjärtat sätt. Du kan inte hoppa lite i hoppbacken på Lugnet i Falun. Antingen hoppar du, eller så hoppar du inte. Man måste våga göra det som är riktigt. På motorcykel kan du till exempel inte välja att bara lägga ner cykeln lite, om situationen kräver fullt nedlägg. Vi har redan konstaterat att en motorcykel är ett flexibelt och lättmanövrerat fordon. Men det hjälper föga att den i grunden är konstruerad för att vara lättmanövrerad, om du inte enkelt klarar att manövrera den dit du vill att den ska gå. Eller kanske ändå viktigare, att undvika att cykeln går dit du absolut inte vill att den ska gå.

Utan tvekan är det många gånger svårt att avgöra vem som egentligen kör med vem eller vem som faktiskt har kommandot: Motorcyklisten eller motorcykeln?

Ett bra exempel på en situation där du måste vara duktig på att ta beslut är om du kommer i måttlig fart genom ett bostadsområde och ett barn plötsligt dyker upp på vägen framför dig. Du ser barnet, uppfattar att det är en farlig situation, tar beslutet att något måste göras, verkställer en handling, bromsar in hårt och styr undan. Du tar herraväldet.

Men man kan inte genomföra de rätta taktiska valen om man inte har handlingsberedskap. Utan handlingsredskap – ingen handling. Handlingsredskapen är en precis och effektiv körteknik. Du kan planera väldigt mycket – men inte allt!

När din hjärna är fullt upptagen av att ta emot och bearbeta all information har den inte kapacitet nog att tänka på körtekniken. Den måste fungera av sig själv. Därför måste körtekniken vara noga inövad som naturliga arbetsvanor. Det är du som ska tala om för din motorcykel vad den ska göra. Men nästan lika viktigt är det att inte störa när den utför de manövreringar du har valt. Lyssna också till signalerna du får från cykeln och gör något innan den börjar protestera.

Det är inte bara när farten är hög, och de potentiella farorna kan ge ett dödligt utfall, som man bör lära sig att hantera. Tänk dig att du ska köra in på en full färja. Motorcykeln är packad till max, det är varmt under hjälmen, färjemanskapet stressar dig och körrampen är brant och hal. Hela situationen känns allt annat än bekväm. Men du kan inte välja att bara köra lite in på färjan. Du måste våga göra det som är riktigt och ta herraväldet över situationen.

Lika obehagligt kan det vara att köra in på en träffplats på toppen av en grusbacke. Klarar du inte att köra uppför backen i ett drag så

står du på näsan. Men genomför du det du från början hade planerat är chansen större att det går bra.

Att ta herraväldet handlar också om att ha en motorcykel som du klarar av att bemästra. Det är en relativt utbredd missuppfattning att om man köper sig en R-cykel så blir man automatiskt lika bra på att köra som Valentino Rossi.

Givetvis väljer man en cykel med hjärtat, men det är minst lika viktigt att man också har huvudet med sig. Är du kortväxt bör du i början undvika den högsta offroadcykeln. Men det finns också sätt att kringgå sådana fysiska hinder. Ganska många cyklar kan i högre eller mindre grad modifieras och det finns massor av "bolt-on-kit" att köpa som gör att du kan anpassa cykeln efter dina behov.

Du ska inte strunta i att köpa drömcykeln därför att den kanske är krävande i överkant. Motorcykel handlar först och främst om känslor och du blir aldrig nöjd med något som du uppfattar som en kompromiss. Ingen MC är farlig så länge du är medveten om vad du håller på med och tar med i beräkningen att cykeln kanske är ett nummer för stor eller aningen för snabb.

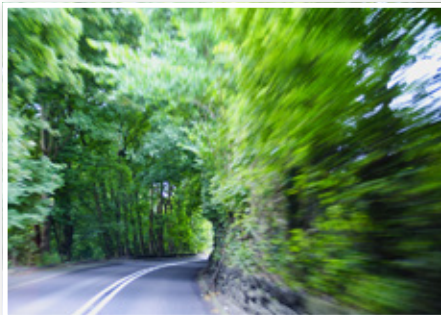
Några använder som undanflykt för att inte lära sig körteknik att de kör så försiktigt och så få mil per år att de inte behöver kunna så mycket eller att de bara kör en customhoj. Sådana argument håller självklart inte. Alla MC-förare måste lära sig rätt körteknik och våga använda den och man måste träna. Körkortet är bara en tillåtelse att få övningsköra på egen hand!

STEL AV SKRÄCK

Vädret är bra, vägen är fin och din fart är skön och komfortabel, en situation där du på alla sätt egentligen bara njuter. Men så kommer du in i en kurva och får plötsligt en känsla av att den är skarpare än du från början trott. Den instinktiva känslan av fara är så påträngande att du blir fullständigt handlingsförlamad. Blodet försvinner direkt från huvudet. Armarna och ryggen blir helt stela. Det känns som om någon skulle ha kört upp ett spett i din ryggrad och din blick är låst på det träd du absolut inte vill träffa!

På något sätt gick det i alla fall bra, men på nästa rastplats är du tvungen att stanna för att lugna ner dig. Detta är inte en unik situation förbehållet nybörjare, utan sannolikt något som de flesta motorcyklister upplevt många gånger. På motorcykelspråk sammanfattar vi dessa medfödda instinktiva reflexhandlingar, som egentligen skall skydda oss för faror, med tre ord: *Stel av skräck*.

Ett annat namn på dessa reaktioner är instinktiva felhandlingar. Reflexhandlingar som automatiskt kommer utan att du tänker över eller planlägger dem. Människokroppen är egentligen inte byggd för att köra motorcykel. Den är byggd för att gå eller springa. Genom evolutionen har vi blivit utrustade med en rad reflexer som är till för att skydda oss och som slår till



blixtsnabbt när vi förnimmer fara. Du blundar till exempel helt automatiskt när något kommer farande mot dina ögon. Och nuddar du vid något hett rycker du kvickt till dig handen.

Detta är omedvetna reflexer som kan rädda dig från att bli skadad. Det skvallrar emellertid om att några av dessa instinktiva handlingar kan vara livsfarliga när vi kör motorcykel. Instinktiva felhandlingar är en betydande orsak till att det sker motorcykelolyckor. Ofta förvärrar dessa handlingar en situation som du lätt hade kunnat komma helskinnad ur om du bara hade varit medveten om vad du gjorde fel. Alla dessa instinktiva överlevnadsreaktioner har dessvärre kraft nog att driva bort förnuftet och lämna oss åt paniken.

Hur ska vi då lära oss att övervinna dessa medfödda instinkter och istället hantera problemet? Det finns egentligen bara tre lösningar: För det första att hela tiden vara medveten om att problemet finns. För det andra att lära sig att känna igen de situationer som utlöser paniken och därmed också felhandlingarna. Och för det tredje att öva och öva på precis körteknik, så att de inlärda vanorna kontrollerar dina instinkter.

ATT VARA I FARTEN!

Den kick man kan få av att köra motorcykel är för många själva grunden till att man från början valde denna aktivitet som sin personliga adrenalininjektion, istället för att exempel-



vis hoppa fallskärm eller bestiga berg. Men om målet med att köra motorcykel är att framhäva sig, finns aldrig rätt tid och plats. Att "showa" är inte synonymt med att behärska, och mycket buller betyder inte att du har full kontroll – snarare tvärtom.

Sådan körning resulterar som regel bara i att man hindrar cykeln att göra sitt jobb. Och något av motorcykelns jobb är att ge dig den otroligt sköna känslan att du kontrollerar den.

Men om det bara är ingången på nästa kurva som gäller har du redan passerat en gräns (och då pratar vi inte om fartgränser). Man kommer in i ett psykologiskt tillstånd där man kan mista känslan av tid och rum vid en extrem fokusering på uppgiften. Det är närmast som att vara i en slags tunnel och samtidigt som det kan vara den underbaraste känslan så kan det vara läge att vara observant. Det är faktiskt när allt stämmer som det samtidigt bör ringa en varningsklocka någonstans långt inne i din hjälm. Erfarna motorcyklister vet vad de bör göra när dessa varningsklockor börjar ringa och klarar av att bryta innan det är för sent. De mest uppriktiga av oss kan gott erkänna händelser som denna:

"Vi låg två cyklar efter varandra och vi hade glatt oss väldigt över några speciella kurvor lite längre fram på vägen. Men plötsligt så bromsar cykeln framför mig ner, precis före första kurvan. Jag tänkte, vad i hela världen sysslar han med? Växlar ner, drar på gas och var på väg att köra förbi då även jag upptäcker traktorn med en lång högaffel som var i full färd med att svänga över vägen".

Fart handlar, i likhet med många andra aspekter som rör motorcykelkörning, om att välja tid och plats. Varför inte testa bankörning till exempel? Det är lätt att bli frestad att öka tempot när trafiken framför dig ligger tätt och chanserna till den ena omkörningen efter den andra finns. Men kom ihåg att det alltid är något som stoppar dig till slut. Dynamiken i en sådan situation kan illustreras av en sann historia, som absolut inte är unik:

"Jag var på väg norrut i den täta söndagstrafiken som låg i jämt 90 ända tills en bilist sänkte farten till 88 och jag tog mig elegant förbi honom. Men då farten i kön gradvis ökade till nästan 100 fortsatte jag att köra förbi, efter teorin om att; så tar jag den, så tar jag den, så tar jag den... Till slut körde jag så hänsynslöst att jag inte vågade stanna vid nästa bensinstation för att fylla bensin. Jag tyckte helt enkelt att det skulle vara pinsamt att kanske träffa någon av dem som jag nyss hade kört om".

ACCEPTERA EN DÅLIG DAG

Vissa dagar kan man ha känslan av att hela motorcykeln är skev. Att 70 kilometer i timmen uppfattas som 120 – att allt skakar, vibrerar och knakar och att bromsarna inte verkar som de ska. Dagar då man trycker på knappen till tu-



tan istället för blinkers och alla kurvor plötsligt känns som stela, oövervinnerliga fyrkanter.

Självklart kan det ju hända att det faktiskt är något fel på din cykel. Men lika ofta sitter dessa obestämbara känslor bara i ditt huvud. Detta är definitivt inte dagen för att hålla på med en krävande körning.

Prova inte heller att psyka dig själv med att säga att "ta i – kör på – detta måste du klara – du kunde det ju igår – det går bra". Faktiskt gör det ofta inte det. Resultatet blir i bästa fall bara stela armar och höga skuldror. Sådana dagar är det bara att lita på körtekniken du har lärt dig och ta det som en lugn tur istället.

Det kan sitta långt inne att erkänna att man har en sämre dag på motorcykeln. Men alla, även professionella förare, upplever det någon gång emellanåt. Ibland vet man det redan när man rullar ut cykeln från garaget. En magkänsla att detta inte är dagen är en känsla du gör klokt i att inte ignorera. Det behöver inte vara någon speciell anledning, men vi vet att starka sinnesstämningar kan utlösa fenomenet. Därför är det inte klokt att använda motorcykeln för att avreagera sig om man till exempel har bråkat på hemmaplan.

TEKNIKÅNGEST

Teknikångest har den fördelaktiga egenskapen att den oftast slår till när du minst har användning för den. Dessutom förstärks den ofta i samband med stress, regn och mörker. Det känns definitivt inte roligt att ligga på tyska Autobahn i 200 kilometer i timmen och plötsligt börja ängslas sig för om kedjan kommer att gå i bitar eller om du skruvade åt framhjulsbulten tillräckligt.

Teknikångest är distraherande och tar bort koncentrationen från de arbetsuppgifter du har som förare. Den bästa medicinen mot en sådan ångest är att ofta att själv kontrollera cykeln.

Det är lätt att förstå att man inte orkar sätta sig in i hur alla finesser fungerar när du köper dig en ny tvättmaskin eller en mobiltelefon. Men det är en väsentlig skillnad på tvättmaskiner och mobiltelefoner jämfört med en motorcykel. Det

värsta som kan hända vid felaktig användning av tvättmaskinen är att dina vita T-shirts blir röda, och det spelar väl egentligen inte så stor roll om du kan hela menyn på din nya mobiltelefon.

Det är annorlunda med en motorcykel, där det i ordets rätta betydelse kan vara livsfarligt att inte lära sig hur den fungerar och hur den ska skötas. Även om du saknar intresse för tekniska saker måste du läsa igenom cykelns instruktionsbok och lära dig de mest elementära delarna för att hålla fordonet i ordning. Några exempel är att kontrollera oljenivån, samtliga ljus, lufttrycket i däck (när de är kalla) och att se till att kedjan är smord och har rätt sträckning.

Det är inte bara när instruktionsboken säger att man ska göra service som cykeln behöver översyn. Den behöver ses över med jämna mellanrum. Kontrollera också viktiga bultar och muttrar efter att du har haft cykeln inne på verkstad. Det finns tyvärr exempel på att verkligt professionella motorcykelsmekaniker inte alltid har gjort ett så grundligt jobb som man skulle önska.

Med en cykel som du själv vet är i perfekt skick förstärks också den goda körupplevelsen.

DET ÄR ALLTID NÅGOT I VÄGEN

Gilla det eller inte, men vi har det vägnät vi har, och det måste vi (över)leva med. Det är trots allt skillnad på farliga vägar och dåliga vägar. Dåliga vägar måste vi leva med, farliga vägar måste vi rapportera. Det kan du göra genom att ringa Trafikverkets telefon 0771-921 921 eller använda digital rapportering på www.trafikverket.se eller www.svmc.se

Även om vi inom SMC gör det vi kan i kontakten med vägmyndigheterna för att vägmiljön ska bli så bra som möjligt, är vi ändå tvungna förhålla oss till den befintliga vägen - om vi inte vill stanna hemma.

VÄGFÄLLOR

Det betyder att vi måste lära oss att tackla lösgrus på våren och efter lagningar, sprickor i asfalten, blödande asfalt och såphalt dieselspill. Därför är det viktigt att du som motorcyklist lär dig att känna igen signalerna på dessa



vägfällor så att du inte drabbas av panik när de helt oväntat, dyker upp. De mest observanta har nog redan räknat ut att det återigen handlar om att inta handlingsberedskap. Alla så kallade vägfällor är inte lika farliga som de verkar i början.

Självklart är det obehagligt att upptäcka att någon har lagt ett lass med grus precis när du är på väg att lägga ner cykeln för en fin sväng. Men det viktigaste är att aldrig stelna när du upptäcker sand och grus på vägbanan. Faktiskt är det ofta så att den bästa lösningen är att inte göra någonting alls. Det är garanterat bättre grepp längre fram och din cykel har större stabilitet än du tror. Titta dig ur faran med låga skuldror och blicken långt fram. Den instinktiva överlevnadsreaktionen i en sådan situation är att trycka alla bromsar i botten. Men det leder oftast till raka motsatsen av det du hade tänkt dig. Vid en sådan felhandling bromsar du omkull dig redan innan du kommit fram till gruset.

Typiska exempel på var man kan räkna med att hitta grus och sand på vägbanan är vid utfarter från gårdar och industriområden, i korsningar och på småvägar efter mycket regn, på våren när sanden från sandbilarna ännu inte är borta från vägbanan, lösgrus som inte sopats bort efter lagningsarbeten och från stödremor i innerkurvor. Längsgående sprickor och hål i vägbanan är inte heller något som får motorcyklister att jubla av glädje. Men här gäller också mycket av detsamma som för grus och sand. Först och främst bör du inte panikbromsa. Det är nämligen dumt att träffa ett hål i vägbanan med låst framhjul. Lite gas är i en sådan situation är det bästa. Då är inte fjädringen komprimerad när du träffar hålet. Precis som i många andra situationer är det också vid dessa tillfällen bäst att inte hindra cykeln att göra sitt jobb.

Motorcyklister som rest i Östeuropa kan berätta om gator där brunnslöcken har stulits och sålts som skrot. Så vitt vi vet är det få svenska motorcyklister som har blivit stoppade av ryska avloppsbrunnar. Men det är otroligt vilka hinder i vägen man kan forcera, bara man inte blir stel av skräck. Som denna man: *"Jag körde på motorvägen genom Karlstad, och trafiken flöt i drygt 90 kilometer i timmen. Plötsligt faller det av en pall från lastbilen framför mig. Det gick så fort att det inte var tal om att reagera*





alls. Jag insåg instinktivt att den pallen måste jag bara köra rakt över. Och det var precis vad jag gjorde. Stötdämparna på cykeln fick sig självfallet en rejäl omgång stryk. Men det var också allt."

I samband med omasfaltering av vägar blir ofta den gamla asfalten upphylad och det är många av oss som har känt eller inbillat oss att cykeln uppför sig som gelé på ett sådant underlag. Detta är trots allt mer en psykisk uppfattning av situationen än en reell fara. Tidigare hyvlade man upp vägen så att det blev djupa långsgående spår, men idag använder man ytterligare en teknik som lämnar ett väffelaktigt mönster. Det gör att det har blivit mindre farligt att köra på den typen av underlag. Var smidig och ledig med en god förankring i fotpinnar, sadel och tank och låt cykeln göra sitt jobb, så blir avhyvlat väg faktiskt helt problemfri att ta sig fram på.

Hala vägar är tyvärr inte något som bara finns under den kalla årstiden. Dieselspill kan på ett ögonblick omvandla de torraste sommarvägar till skridskobanor för motorcyklar. Det finns många sätt att upptäcka dieselspill på och det kan vara bra att lära sig några varningssignaler att vara uppmärksam på. I den första rondellen efter en bensinstation kan du med ganska stor säkerhet anta att det kan vara halt. Diesel har den egenskapen att du kan känna lukten av spillet innan du upptäcker det på väg-



banan. Detta gäller till exempel i branta backar där lastbilar läcker oförbränd diesel ut genom avgasröret. Riktigt krokiga vägar har också ofta tendens till att vara utsatt för dieselspill från den tunga trafiken.

Men även utan olje- och dieselspill kan det bli fruktansvärt halt också på sommarvägarna. Speciellt vid det första regnet efter en period av tork eller på vägar med ny beläggning. En god förankring i cykeln, kombinerat med lösa och lediga armar är en odiskutabelt viktig poäng även här, som i de flesta andra potentiellt farliga situationer.

Andra exempel på hala vägfällor är vägmarkeringar, järnvägsspår och djurgaller. Självfallet vet alla att det är dumt att ge gas på ett järnvägsspår och att det bästa är att sikta mellan zebraränderna på ett övergångsställe när du måste bromsa.

HÅRIGA VÄGFÄLLOR

Ett annat främmande element som kan skapa farliga situationer på vägen är djur. Från skogens konung och neråt i storlek har de en tendens att ofta vara på fel ställe vid fel tidpunkt. Som tidigare sagts är inte trafikskyltar och andra påminnelser i trafiken något som myndigheterna satt upp för skojs skull. Där älgskyltar finns uppsatta kan du vara tämligen säker på att det finns ett älgstråk. Tidigt på morgonen och i skymningen är de mest aktiva perioderna för älgen. Man bör vara observant på älgfaran dygnet runt, speciellt om det är en skyltat områdessträcka.

Älgen är inte en lagspelare du kan lita på. Att älgen har upptäckt dig betyder ändå inte att den har tänkt undvika kontakt. Det finns många exempel på att älgar på vägkanten faktiskt har gått till angrepp mot bilar och motorcyklar. Kom också ihåg att

en älg kommer sällan ensam. Oavsett vad du måste hitta på när du upptäcker en älg på vägen, lås framför allt inte blicken på djuret. Det du tittar på träffar du!

Små djur, som katter och grävlingar, utgör en mindre fara för motorcyklister än man kanske skulle kunna tro. Självkärl är det på alla sätt obehagligt att köra över en katt eller ett annat litet pälsdjur i 90 kilometer i timmen, men det är i alla fall bättre än att bromsa, köra omkull eller köra av vägen.

UT PÅ EN TUR

FÄST GREPPET

Om väggreppet i stort sett blir ett tema för din körning på vanlig väg har du av allt att döma redan överskridit en del gränser. Även om kontaktytan som finns mellan däcken på din cykel och vägen inte är större än några få kvadratcentimeter, är det viktigt att lita på väggreppet. Därför att det är viktigt att våga göra det som är riktigt. Samtidigt ska man kunna ge sig medan man kan och det går bra. Och använd alltid en körteknik som utmanar väggreppet så lite som möjlig – bestämt men mjukt.

För att du över huvud taget ska kunna börja lita på att du alltid har ett tillfredsställande väggrepp måste cykeln ha bra däck. Däck är en färskvara, och även om det kan vara flera millimeter kvar av mönsterdjupet innan de *måste* bytas, är ett gammalt däck likafullt totalt obrukbart om det har suttit för länge på cykeln och gummit blivit hårt.

Med väggrepp menar vi egentligen den friktion som uppstår mellan däcken och underlaget. All kraft ska gå genom dessa båda kontaktytor och om en av faktorerna inte är optimal så hämmas kraftöverföringsprocessen radikalt.

Sammanfattningsvis så kan vi säga att varm och torr vägbanor ger bra grepp, medan kalla och våta vägbanor ger sämre grepp. Likafullt kan en mjuk och korrekt körteknik kompensera mycket av det sämre väggrepp du kan riskerar att ha på våt och kall mark. Det är dumt att köra av vägen bara därför att du inte litade tillräckligt på väggreppet. Om du väljer att lita på väggreppet vågar du också göra det som är riktigt, att ta i precis så kraftigt som situationen kräver.

Det kan kännas obehagligt att uppleva det man på motorcykelspråk brukar kalla för ett släpp. Men som regel är det inte farligt – även om det kan kännas så när du sitter med hjärtat i halsgropen. Oftast slirar hjulen bara några få millimeter innan däcken åter suger tag i underlaget.

Däck behöver värme för att fungera optimalt. Ett gott exempel på detta är racing där man alltid



använder däckvärmare före loppet. Med andra ord: Ju närmare optimal arbetstemperatur desto bättre väggrepp får du. Även i regn och kyla blir vanliga däck tillräckligt varma, men kom ihåg att körning i sådant väder också påverkar väggreppet på annat sätt i negativ riktning. En annan medverkande faktor som har med däck att göra är lufttrycket. För lite luft kan göra ett splitter nytt däck oanvändbart efter bara några få mil. Dessutom kan fel lufttryck få stora konsekvenser på hur cykeln beter sig på vägen. För lite luft i framhjulet gör cykeln otroligt tungstyrd.

Helt nya däck har en hal vaxyta som måste nötas bort för att de skall fungera som de ska. Kör mycket försiktigt de första tio milen efter ett däckbyte eller rugga ytan innan du använder däckets så är du säker.

REGN OCH MÖRKER

Det är bara att inse det först som sist: Om du inte kan att köra i regnväder så är chanserna för att få någon speciell avkastning på investeringen i motorcykeln i Sverige relativt marginell. Vi har



alla upplevt att man snabbt stuckit iväg på en tur i det finaste sommarväder man kan tänka sig för att lika fort bli överraskad av regn.

Det kan faktiskt vara helt okay att köra i regn om både du och cykeln är riktigt utrustade. Med riktiga kläder och bra däck kan regnväder bjuda på verkligt fina körupplevelser. Några gånger kan turen inte genomföras, men som med så mycket annat handlar också att köra motorcykel i dåligt väder, om planering. Imma på visiret och en strid ström av regnvatten ner i nacken är sällan trevligt. Men imman kan du undvika genom att till exempel använda imfria innervisir eller andra liknande produkter. Och man kan faktiskt hålla sig rätt så torr i ganska många mil i regnväder med riktig och bra utrustning.

Ändå är det nog några som drar sig för att sticka iväg ut på en tur när regnet öser ner. Men regn och mörker är ofta mer en psykisk än en fysisk fara när det gäller motorcykelkörning. Om hela din fokusering används till att förbanna regnet och mörkret kan det vara betydligt farligare än de två andra faktorerna tillsammans.

En sak ska man vara säker på. När regnet forsar och sikten är i det närmaste noll är bra körteknik helt avgörande. Kom bara ihåg att alla körtekniska moment ska genomföras mjukt och försiktigt.

MED PASSAGERARE OCH BAGAGE

Det är otroligt vad man kan packa med sig på en motorcykel. Men knepet är att komprimera och tänka smart – både när det gäller vad du faktiskt behöver för turen och på vilket sätt du placerar det på cykeln.

Har du väskor på motorcykeln använder du självklart dessa för packningen. Men om du satsar på löst bagage är det viktigt att det blir bra förankrat. En sovsäck eller packrulle som plötsligt ramlar av och kommer in i bakhjulet är ett oönskat sätt att avsluta en motorcykeltur på.

Det finns idag ett bra urval av bagagelösningar att köpa som passar för motorcykelanvändning. En sjömanssäck för MC-användning är en både smart och vattentät lösning för att få med sig det du behöver. Dessutom finns de i nästan alla storlekar.

Även om det kan verka som om de som har designat din cykel helst hade sett att du fäster löst bagage som säckar, bagar och liknande med elastiska band, är det bannlyst. Använd istället packremmar som du kan köpa i sportbutiken eller på en bensinstation.

Oavsett vad du packar i är det viktigt att inte överbelasta cykeln. En i vanliga fall väl fungerande motorcykel kan snabbt mista alla sina köregenskaper vid felaktig packning och placering av bagaget.

ATT VARA TVÅ

Det är oftast trevligt att ha med sig en passagerare på resan. Några tycker till och med att motorcykeln blir mer stabil av att köra med en passagerare på medan andra känner att de har tillräckligt med sig själv och motorcykeln.

Idealet vore att din allra första passagerare var en erfaren motorcyklist. Denna person vet hur motorcykeln uppför sig. På samma sätt är det viktigt att låta oerfarna få lov att lära sig att vara passagerare. Du har ju trots allt själv använt tid till att lära dig att köra motorcykel.

Du måste vara uppmärksam på att motorcykelns köregenskaper förändras med en passagerare på. Du får större totalvikt och en förskjuten tyngd- och balanspunkt, ökad belastning på stötdämparna och en större massa att bromsa ned. Dessutom måste du vara medveten om att när ni är två på cykeln så är det faktiskt baksätet som bestämmer. Inte nödvändigtvis i valet av färdväg men när det gäller pauser och inte minst fart och körsätt.

Det finns all anledning till att köra lite försiktigt på den första turen. Du har kanske varit passagerare själv en gång? Då vet du passagerarens upplevelse av att inte ha kontroll och hur beroende man är av att kunna lita på föraren.

Om du inte klarar fysisk kontakt med andra är det inte att rekommendera att köra med passagerare. Om man inte har en stor Electra Glide eller liknande är det faktiskt inte speciellt gott om utrymme för två vuxna människor på en motorcykel. Ni måste – antingen ni vill eller inte – sitta tätt tillsammans och du som förare bör anstränga dig att accelerera, bromsa och att växla så mjukt som möjligt. På så sätt slipper också hjälmarna att kollidera så ofta.

Erfarna passagerare utvecklar undan för undan en egen teknik för hur de ska sitta, och inte minst hålla sig fast. Några väljer att sitta med händerna på knäna, medan andra håller sig fast i föraren eller i förarens kläder. Oavsett hur man väljer att sitta och hålla sig fast är det viktigt att passageraren aktivt använder lären för att klämma sig fast.

Passageraren måste också ha fått information om hur en motorcykel lägger sig ner i svängarna och att han/hon då måste följa chauff-



förens rörelser men överlåta till föraren att styra. Ett gott gammalt trick är att passageraren tittar över förarens vänstra skuldra i vänstersvängar och över höger skuldra i högersvängar.

Det är självklart trevligt att kunna ta med sig sin partner på motorcykelturen, men det är också viktigt att se till att man inte står som singel igen när turen är över. Ska du köra med passagerare är det viktigt med en viss form av förutsägbarhet och att man i förväg är överens om vad man har tänkt sig. Som förare har du ett stort ansvar och du vill förmodligen att passageraren ska känna sig trygg och bekväm. Passageraren måste därför få vara med och bestämma. Lyssna och respektera deras signaler och tag alltid reda på passagerarens motorcykelerfarenhet innan ni sticker iväg. Det är inte roligt att upptäcka att passageraren upplever motorcykelåkning som olustig redan i första rondellen efter Kiefjärjan.

Även om det kanske kan verka lite för enkelt för de flesta måste man faktiskt börja med det grundläggande som till exempel hur man stiger av och på cykeln. Det finns ingenting som dämpar stämningen lika mycket som när man måste starta utflykten med att försöka lyfta upp en 2-300 kilos motorcykel från gruset. Hos erfarna förare och passagerare är som regel en liten nick tillräckligt för att säga att kusten är klar för att gå av eller på cykeln. Föraren bör alltid först sätta sig på cykeln innan passageraren tar plats.

När ni väl har kommit ut på vägen är det också bra att kunna ge signaler om vad du som förare har tänkt göra. En lätt klapp på läret till passageraren före en omkörning eller en snabb acceleration är ofta tillräckligt för att baksätet ska veta vad som är på gång. Att köra med en oerfaren och kanske samtidigt ouppmärksam passagerare kan snabbt påverka både cykelns köregenskaper och inte minst dig som förare. Det är till exempel inte så klokt av passageraren att försöka att sträcka ut stela muskler mitt i en kurva. Men samtidigt är det viktigt att låta passageraren få lov att flytta sig på cykeln. Tänk bara på hur du själv med små rörelser och förflyttningar av rumpa, ben och fötter hela tiden rör dig.

Dessutom har passageraren en annan viktig uppgift, att vinka till mötande motorcyklister och visa hela världen att man njuter av sin utflykt!

BARN PÅ MOTORCYKEL

Det går inte att bortse från att all form av motorcykelkörning innebär en viss risk. Det är också för det mesta mer krävande att ha ett barn som passagerare än en vuxen människa. Därför är det föräldrarna eller andra vårdnadshavare som måste avgöra om man ska ta med barn på motorcykelutflykt eller inte. SMC ska inte blanda sig in i dessa beslut och kan varken rekommendera eller avråda någon att ha med sig barn som passagerare.



SMC känner heller inte till någon forskning inom området, så därför bygger våra råd och tips enbart på motorcyklisternas egna erfarenheter.

Trafikförordningen tillåter barn på motorcykel oavsett ålder. Lagen säger också att barn över sju år måste ha en godkänd hjälm. Hjälmkravet gäller också för barn i sidovagn. Dessutom bör barnet ha lika bra skyddsutrustning som den du själv använder.

Ska man ha med sig barn på längre motorcykelutflykter är sidvagn ett väldigt bra alternativ – särskilt om man vill ha med sig mindre barn. I sidovagnen kan barnet spännas fast i en barnstol och förses med kex, saft, dataspel och ritböcker, något som gör turen väldigt mycket mer intressant för barnen och inte minst mindre slitsam för dig som vuxen.

På en motorcykel bör barnet nå ner till fotpinnarna och kunna hålla i sig. Om benen



inte är tillräckligt långa brukar det vara möjligt att flytta upp fotpinnarna. Barn på motorcykeltur har lätt för att somna. Några väljer därför en lösning där de spänner fast barnet i föraren med en specialgjord sele som man kan köpa i många motorcykelbutiker. Det olämpliga i en sådan lösning är att barnet kan bli den vuxnes airbag vid en omkullkörning. Många väljer därför istället att köra med ett bälte med handtag som barnet kan hålla sig fast i. Det finns också ett specialgjort barnsäte som spänns fast vid motorcykelsätet. Det är också till stor hjälp om cykeln är utrustad med en toppbox så att barnet har något att luta sig emot bakåt. Intercom är ett hjälpmedel för att hela tiden ha kontakt med barnet och kolla att den lille har det bra. Motorcykelturer med barn måste alltid planeras och genomföras på barnets villkor. Det betyder bland annat att dagsetapperna inte är för långa. Ta täta ras-

ter där det läggs in roliga aktiviteter som att äta glass och leka. I vissa europeiska länder finns åldersgräns för barn på MC och sidovagn, något att tänka på inför utlandsresan.

BESVÄR MED UTRUSTNING

Av motorcykelutrustningen är det bara hjälmen som det är lagkrav på att använda. Men många hävdar att ryggskyddet är nästan lika viktigt som hjälmen. För många motorcyklister är det lika otänkbart att sätta sig på cykeln utan ryggskydd som det är att köra iväg utan hjälm.

Att sticka ut på en motorcykeltur kan liknas lite med att ta en tur med längdskidor på fjället. De flesta människor vet att man behöver en bra och riktig utrustning på en skidtur. På samma sätt är det också med motorcykelkörning. Men kom ihåg att utrustningen du väljer ska passa både till din kropp och till den tur du ska ut på. Du blir inte lös och ledig i armarna om du är som en stoppad korv under utrustningen.

Många tänker att det är bra att redan från början köpa en utrustning som är lite för stor. Vi bor ju trots allt i ett land där det snabbt kan bli kallt, och från barnsben är vi vana vid att klä på oss lager på lager av kläder. Men den teorin håller inte i när det gäller motorcykelutrustning. Är du rädd för att frysa är det bättre att du köper dig en varm ytterjacka. Stoppning och andra skydd i utrustningen är placerade där de är för att skydda utsatta ställen på kroppen om olyckan skulle vara framme. Har du för stora MC-kläder förskjuts skydden om du faller av motorcykeln.

Du behöver inte köpa den dyraste utrustningen men ofta finns det ett samband mellan pris och kvalitet på grejerna.

En evig diskussion bland motorcyklister är vad som är bäst, skinn eller textil. Den som kör motorcykel i alla väder kommer nog att trivas bäst med kläder i textil, inte minst av bekvämlighetsskäl. Dessutom är textilkläder med membran helt klart mer komfortabla när temperaturen kryper ner i det röda fältet och regnet öser ner. Kör du i skinnkläder måste du som regel ha en extra jacka tillgänglig, och regnar det måste du stanna för att ta på regnkläder.





Men man behöver inte gå längre än till roadracingsmiljöer för att förstå att skinn är mer förnuftigt ur säkerhets-synpunkt. Textilkläder har sämre slitenskaper än skinn om du åker kana längs asfalten.

En sak man ska komma ihåg när det gäller textilkläder är att membranet i dessa plagg är beroende av temperaturskillnader för att fungera. Om det är kallare på insidan av jackan, stöveln, eller handsken än det är på utsidan tränger vatten-garanterat igenom. Därför är det inte smart att värma sådana handskar på motorn när du tar paus i regnväder. Försök också att undvika att ta med våta textilgrejor inomhus om du bara ska ta en kopp kaffe och en snabb bensträckare.

Handskar ska inte bara hålla dig varm om händerna. De har också en viktig säkerhets-mässig funktion. Om du undrar hur det är att stå på näsan utan handskar kan du testa att öppna bildörren i 50 kilometer i timmen och lägga handflatan på asfalten. Då får du svaret. När du ska köpa motorcykelhandskar ska de helst ha en böjning som liknar den du får av att hålla i styret. MC-handskar är faktiskt inte avsedda för att användas till att hålla värmen på kyliga promenader utan för att fungera på motorcykel, och inget annat.

Meningarna går dock isär om vad man bör ha under. Medan några konsekvent väljer siden, ull eller bomull är det andra som väljer funktionsunderställ, speciellt om man ska köra i varmt väder.

I val av hjälm är det viktigaste att hjälmen passar ditt huvud. Hjälmen ska sitta riktigt



trångt. Vid köp och test av hjälm finns några tumregler att hålla sig till. Hjälmen bör sitta så tätt att den inte rör sig speciellt mycket i sidled på ditt huvud. När hakremmen är spänd ska du inte kunna dra av den framåt.

Medan det till exempel i USA säljs så kallade motorcykelhjälm som är märkt med "only for looks", är alla hjälmar som säljs över disk i Sverige godkända och CE-märkta. Även om det kanske kan se ut på det sättet ibland – i förhållande till fantasifull och färgrik design – så är hjälmen inte något som man primärt använder för att se bra ut. Ändå kan det vara smart att välja en något mer uppseendeväckande färg än matt svart för att öka synbarheten.

Något du bör ta hänsyn till när du ska investera i en ny hjälm är hur lätt det är att byta visir. Visiret är förbrukningsvara. Du kör med mörkt visir på dagen och byter ut det till ett klart visir när det blir mörkt. Därför är det bra om det är enkelt att byta visir på hjälmen! Om man kör mest i kyliga Norden kan det från början kanske verka lite onödigt att bry sig om att hjälmen har bra ventilation. Men en god ventilation i hjälmen kommer, förutom att hålla ditt huvud kallt, faktiskt också att förhindra imma.

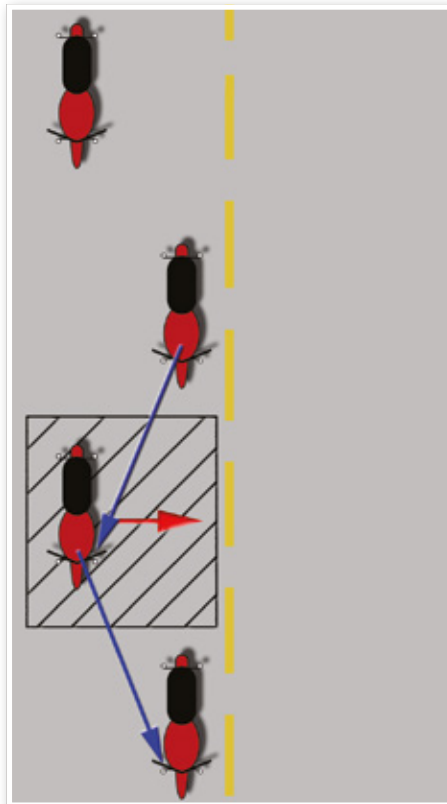
MOTORCYKELKÖRNING I GRUPP

Det är sommar, det är sol och det är söndag och du ska ut på en gemensam tur med vänner. En riktigt trevlig aktivitet som emellertid snabbt kan bli en mardröm om man inte tar hänsyn till erfarenhetsgraden hos dem som är med på turen. Att köra många motorcyklar i följe är trevligt men det kräver disciplin och aktsamhet. Vi har alla olika körstilar och tempo. Det som är lugnt och odramatiskt för en erfaren motorcyklist kan verka farligt och stressande för en som är oerfaren och grön.

Vid körning i grupp gäller det att vara ärlig när det gäller sin egen prestationsnivå. För många nyblivna motorcyklister kan en körning tillsammans med erfarna motorcyklister bli en enda lång aha-upplevelse och verka som en utlösande faktor för att verkligen lära sig att köra motorcykel. Men det kan lika lätt bli det omvända om man töjer sina egna gränser för långt.

De erfarna vill gärna veta erfarenhetsnivån strax innan man drar iväg. Det är du själv som är ansvarig för din egen körning. Även om ni kör i grupp är det inte följ ledaren som är regeln. Föraren på cykeln framför dig kan göra fel. Det är också viktigt att vara tuff nog för att säga ifrån om farten blir för hög. Kanske fråga; "beror det bara på mig, eller körde vi väldigt fort i de sista kurvorna"?

Det är inte ovanligt att nybörjare tänker att "eftersom jag inte har så mycket erfarenhet är det väl bäst att lägga mig sist". Det är helt fel! Den som ligger sist måste köra nästan dubbelt så fort som förtruppen på grund av "dragspelseffekten". Oerfarna förare ska



därför köra så långt fram i formationen som möjligt, helst precis bakom ledarcykeln. Först och sist i formationen ska vara erfarna motorcyklister, en ledare och en kökarl eller "akterlanterna". De bevakar att hastighetsnivån är rätt och att alla hänger med.

På många sätt är gruppkörning lite som när jaktpiloter utövar formationsflygning. När förhållandena tillåter det kör man varannan cykel innerst och ytterst i en zick-zackformation (se illustration).



Man kan då ligga tätare, eftersom avstånden till cykeln precis framför dig ändå blir tillfredsställande. På detta sätt blir det dock lite besvärligt för bilar att bryta formationen och man slipper onödiga omkörningar.

Även om man kan ligga tätt så kör inte för nära den framförvarande, och kör under inga omständigheter upp jämsides av denne. Området vid sidan av cykeln ägs av denne och det kan snabbt bli behov av att byta spår till exempel för att passera cyklister och fotgängare. Varje år skadas och dödas motorcyklister som kört i grupp och kört in i varandra då de legat för nära och något oförutsett inträffat. Det är en tragedi för alla inblandade; kompisar, klubb- och familjemedlemmar.

Håll spåret och platsen i fältet, undvik att vingla från sida till sida. Håll jämn fart och undvik ryckig körning. Avstånd till cykeln framför och bakom dig kan kollas genom att man ska kunna se varandra i speglarna. Byter cykeln framför dig spår i formationen, byter du också spår.

På krokiga vägar, och där förhållandena på annat sätt avgör, kör du med individuellt spårval och med bra avstånd till framförvarande.

När du kör förbi, kom ihåg att det kommer någon bakom dig. Kör snabbt förbi och sakta inte av på en gång när du har passerat, utan gör plats för dem som kommer efter dig. Kör inte förbi ryckigt och rivigt utan kör jämt och beräkna goda marginaler.

Använd backspeglarna aktivt. Ser du att cykeln bakom kommer på efterkälken, så håll igen och låt en stor lucka bildas framför dig så att cyklarna längre fram har chans att upptäcka att någon blivit efter. Bevaka att cykeln bakom dig ser var formationen kör när ni kommer fram till en korsning. Tala om i förväg när du av en eller annan orsak måste lämna gruppen under körningen.

Det kan hända att formationen kommer till en ovanligt kurvig och trevlig vägsträckning. Några av de erfarna motorcyklister som ligger sist vill kanske köra förbi så att de kan köra i eget tempo. Släpp fram dem, och fortsätt i ditt eget tempo. Är du oerfaren så försök inte att haka på – de andra får hellre vänta på dig lite längre fram. Släpp fram an-

dra trafikanter. Om en stor grupp motorcyklister kör i en lägre hastighet än den skyltade bör de lägga sig på rad längst ut till höger och släppa förbi fordon som vill förbi. En regel i trafikspelet är ju att samspela och detta kan annars skapa onödig irritation bland våra medtrafikanter.

ALLTID BEREDD

BRA PLANERING

Motorcykelkörning blir alltid gemytligare och tryggare om du har hittat några bra körstrategier. Strategi är ett ord som från början kanske kan verka något pretentiöst, men översatt till vardagsspråk kan det helt enkelt bara kallas för att ha en bra plan och att du är väl förberedd.

Planering ger trygghet och tänker du strategiskt vet du mer vad du ger dig in i. Ju mer du vet om vad du kan förvänta dig, desto bättre rustad är du för att tackla överraskningar under utflykten. Det är inte bara yrkesgrupper som militärer, piloter och sjöfolk som måste ha klara strategier för sin verksamhet. Också motorcyklister bör ha en överordnad plan. Inte bara en plan för vart man ska och hur man ska komma dit, men också en plan för hur man ska uppträda om det uppstår oväntade situationer under resan. Ju mer detaljerade och genomtänkta planer du har, desto lättare är det faktiskt att avvika från dem när saker inte går som man har tänkt sig. Med andra ord: Har du klara körstrategier är det lättare att genomföra taktiska val under resan.

En viktig del i denna process är att skaffa sig så mycket information som möjligt om den resa man ska ut på och lägga de strategiska planerna utifrån den. En stressad motorcyklist är osäker och då är det lätt gjort att göra taktiska missar och fel.

Har du däremot noga gått igenom resvägen i förväg och vet namn på huvudgator och vilka kända byggnader och parker du ska passera kan du ganska snabbt korrigera när du märker att du kört fel. Då blir du mycket mindre stressad och chansen för att göra fel minskar. Bonusen är att du till och med kan få

se lite av Hamburgs stad.

Karta eller GPS är grundläggande hjälpmedel för att hitta fram och minska stressnivån vid felkörning.

Oavsett hur bra du har läst kartan och hur mycket du har memorerat motorvägsavfarterna i ditt huvud kan det faktiskt hända att du är på väg att missa den avfart du hade tänkt ta. Då är det viktigt att ha tagit ett strategiskt val om hur du förhåller dig i en sådan situation. Istället för att i panik försöka korsa det som finns av spärrlinjer och trafik på motorvägen är det bättre att tänka att "det kommer ju en ny avfart". Och det är inte nödvändigtvis en katastrof att köra fel. Många motorcyklister kan berätta att de bästa upplevelserna de har haft på två hjul har varit när de kört fel.

När man planerar kan det vara klokt att ta sina egna styrkor och svagheter med i beräkningen. Känns det obekvämt att köra i tät trafik är det en bra strategi att lägga tidpunkten för körningen så att man undviker rusningstiden i en storstad. Det bästa kan till och med vara att hitta en alternativ rutt utanför staden. Även om den kanske är längre kan det hända att den också kan vara en mycket trevligare väg.

Om man inte tycker om höjder och ska till Italien är det en väldigt lång omväg att köra runt Alperna. Det är självklart jobbigt att hitta en väg genom Alperna där det inte är många hundra meter rätt ner, men det går och det är en klok och bra strategi om man har höjdskräck.

Innan etapperna på Europaturen är det smart att gå igenom resvägen i förväg och lägga tydliga minneslappar om viktiga motorvägsavfarter, vägnummer och andra hållpunkter i kartfickan på tankväskan. Även om man kör med kartan på tanken är det inte alltid så lätt att tolka kartan när regnet öser ner eller när marschfarten är 130 plus. En strategiskt placerad lapp med stickord är lättare att se. Eller också väljer man att lita på en GPS som är anpassad för motorcykeln.

Det är dumt att testa hur långt man kan köra på sista droppen bensin. Därför bör en del i körstrategin vara att tanka innan motorn börjar hosta. Av en eller annan orsak är detta faktiskt en situation som oftast uppstår när det regnar, är mörkt och du garanterat inte ens vet i vilket väderstreck närmaste bensinstation ligger. En tom tank är inte bara opraktisk, det kan i värsta fall betyda ett rejält avbrott i reskassan.

UNDER SADELN PÅ MOTORCYKELN

- Skivbromslås
- Miniflaska med kedjespray
- Reparationssats med CO-patroner för däck
- Snabblim i plastpåse
- Bagagestopp
- Pappersnäsdukar
- Originalverktyg
- Engångshandskar
- Tejprulle



VIKTIGA ÅRTAL I SMC:S HISTORIA

För motorcyklisterna i Sverige har SMC lyckats slå tillbaka en hel del förslag som annars fått katastrofala följder för alla som vill köra hoj.

- **1963** SMC bildas av ett gäng entusiaster från hela landet.
- **1970** Gränsen för lätt MC ändras från 75 kg till 125 kubik.
- **1971** SMC stoppar ett förslag om maxfart på högst 70 kilometer i timmen MC.
- **1973** SMC drar igång de första avrostningarna.
- **1975** Hjälmlagen införs, något som SMC kämpat för.
- **1976** SMC stoppar Rapport 13, som ville förbjuda alla MC över 250 kubik.
- **1979** Försäkringssamarbete med Holmia inleds som gett oss års-, chopper- och offroadförsäkringar och SMC-rabatt.
- **1982** SMC stoppar ett förslag om åldersgräns på 20 år för MC över 600 kubik.
- **1989** Nya rättvisare försäkringsklasser blir äntligen klara för motorcyklar.
- **1996** SMC stoppar förslag om höjd åldersgräns för 125:an.
- **1998** SMC deltar i bildandet av en gemensam europeisk MC-organisation FEMA.
- **2000** Accisen för MC slopas och förslaget om enhetsskatt hamnar i papperskorgen.
- **2004** Trygg-Hansa säger upp försäkringssamarbetet med SMC efter 25 år. De första sporthojskurserna genomförs. Kontrollbesiktning för MC gleasas ut, en fråga som SMC drivit under några år.
- **2005** SMC inleder ett samarbete med Folksam. SMC startar kurser med CSS.
- **2006** En helt ny profil för SMC och MC-Folket tas fram i samarbete med företaget Bangalore. En ny hemsida föds.
- **2007** SMC flyttar till Borlänge. Hoj-X har 1500 glada resenärer. Vägverket föreslår registreringsskylt fram på MC.
- **2008** SMC presenterar MC-Visionen 1.0. CEN beslutar att ta fram en europeisk räckesnorm för MC. Den negativa olyckstrenden för dödade motorcyklister vänder. SMC:s Rättsfond skapas.
- **2009** SMC deltar i arbetet med en gemensam MC- och mopedstrategi i Sverige. Riskutbildning införs för A-behörighet och SMC deltar i arbetet att ta fram riskutbildningen. Medlemsantalet pekar uppåt igen och dödsolyckor på MC fortsätter att sjunka.
- **2010** SMC ser till att förpassa hotet om registreringsskylt fram till papperskorgen. Samarbete med BilSport & MC Specialförsäkring inleds. Riksdagen avslag förslag om registreringsskylt fram. SMC polisanmälde Trafikverket och ansvarig entreprenör för vållande till annans död. SMC startade Se Oss-kampanj. Motorcyklister pekas för första gången ut som oskyddade trafikanter i vägsäkerhetslagen. SMC inleder samarbete med MCM kring Mälaren Runt.
- **2011** Gränsen för provfordon tung MC sänktes från 700 till 595 kubik efter elva års kamp. Skadefonden skänker 175 000 kronor till Kriticos operation i USA. SMC skrev ett nytt avtal med Trafikverket om säkrare vägmiljö.
- **2012** "MC-kulturen är en förebild för resten av trafiksäkerhetsarbetet" uttalades av Claes Tingvall. Efter 15 år nöjande från SMC monterades tre undergirdningsskydd på räcken. Efter tre års kamp blev dragkrok på MC tillåtet.
- **2013** SMC fyllde 50 aktningssäva år vilket firades hela året! SMC köpte en egen fastighet i Borlänge. SMC-appen lanserades. Uppdrag Granskning sände två avsnitt om MC-olyckor på hal asfalt, i bägge programmen var SMC delaktiga och fick mycket uppmärksamhet. En hållbarhetsredovisning togs fram. Efter påtryckning från SMC beslutades om mindre registreringsskyltar på MC och moped klass I.
- **2014** SMC passerar 70 000 medlemmar. SMC vinner tvist om MC-olycka på grund av grus mot Trafikverket. MC-Visionen 2.0 presenteras. VTI genomför studie, på uppdrag av regeringen, om könsskillnad i godkännande för MC-prov - ett klart resultat av påverkan från SMC.
- **2015** Transportstyrelsen ändrade manöverdelen i körprov för MC i syfte att fokusera mer på körning i trafik och göra provet mer jämlikt. Hetsig debatt sedan en lista med 30 förslag riktade mot motorcyklister presenterats av Trafikverket. Infrastrukturministern säger i riksdagen ett klart nej till ägaransvar på MC vid hastighetsöverträdelser i ATK. SMC presenterar studien "Definition för ett säkert räckes för motorcyklister" i riksdagen och på konferenser. Samarbete inleds med försäkringsbolaget Svedea.
- **2016** SMC och Svemo förstärker samarbetet. 9 MC-ister dör i räckesolyckor vilket ger Sverige en unik bottenplats. Trafikverket börjar sänka hastigheten på 426 mil väg trots kraftiga protester från i stort sett alla remissinstanser, inklusive SMC. P-avgift införs för MC och moped klass I i Stockholm trots intensiv kampanj.
- **2017** FIM-rallyt arrangerades i Sundsvall. Riksdagen beslutade att uppmana regeringen att ta fram en strategi för säkrare vägar, även motorcyklister. P-avgiften för MC och moped i Stockholm överklagades med bidrag från SMC. Det blev ingen fördubbling av fordonsskatten. SMC skrev dokumentet "Säkrare vägar och gator för motorcyklister" som beskriver hur vägmiljön kan säkras för MC. SMC beställer en friktionsmätning som visar att grus och diesel på torr belagd väg ger friktion motsvarande vinterväglag, långt under den gräns Trafikverket kräver. Trafikverket skärper kraven för sopning av grus efter snabelagning på större vägar och för friktion på beläggningsskarvar. Svemo ansluts till SMC och SMC till Svemo och därmed också Riksidrotten.
- **2018** Höga avgifter för MC-parkering infördes i Stockholm, Malmö och Lund. Nationell och lokala kampanjer inför valet. Stockholms stad lovat översyn av P-avgifterna. Hållbarhetsredovisning publiceras och ett helt elnummer görs av MC-Folket. 50 MC-ägare fick bidrag till köp av elmotorcyklar innan det slopades i december. MC och moped får köra i samtliga miljözoner. Inga åtgärder för säkrare räckes för MC trots beslut i riksdagen. Ingen ATK införs som fotar MC bakifrån. SMCs kurser certifieras och får europeisk kvalitetsstämpel. Råd och Riktlinjer 3.0 ny ledstjärna i SMC:s kursverksamhet.
- **2019** Stockholms stad sänkte P-avgifterna. Het debatt och 56 remissvar om hastighetssänkningar. Rekordlåga dödstal på tvåhjulig MC. SMC går med i nationell databas för att fånga upp olyckor vid vägarbeten. SMC skickar ut 70 000 ex av skriften "Säkrare vägar och gator för motorcyklister".
- **2020** Pandemin corona/covid 19 gör att hela världen stannar upp och förändras. SMC:s kurser stängs ner några månader, alla resor utanför Sverige ställs in liksom Mälaren Runt, Riksträffen och årsmötet med SMC Weekend. Årsmötet blir digitalt. Alla aktiviteter coronasäkras liksom arbetet vid kansliet. P-avgifterna slopas i Stockholm under pandemin hela året. SMC svarar på mängder av remisser rörande sänkt hastighet från 90 till 80 km/h. Kubikgränsen sänks för provfordon A2. SMC överklagar beslut att utesluta oss från STRADA och får delvis rätt i domstol. Fortsatt låga dödstal på MC.

BRA TÄNK

Huvudförfattare: Pål Andreassen
Projektsansvarig: Morten Hansen (NMCU).
Tidigare layout och produktion: Morten Hansen och Tor Edvardsen (NMCU).
Foto och illustrationer: NMCU och SMC

Svensk översättning och korrektur: Lillemor Floden Magnusson
Svensk bearbetning: Maria Nordqvist
Ny layout: Joachim Sjöström/MC-Folket

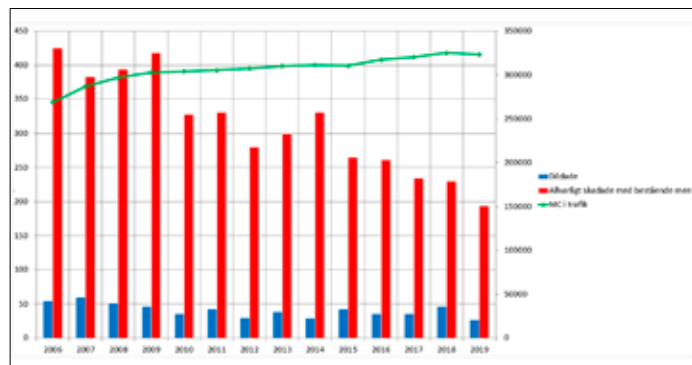
KONTAKT

Sveriges MotorCyklister
Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
Tel: 0243-669 70.
Web: www.svmc.se
E-post: info@svmc.se

AKTUELLA FAKTA OM MC-OLYCKOR

Statistiken på dessa sidor är hämtade från Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor på tvåhjulig mc och från STRADA dit polis och sjukvård rapporterar trafikolyckor. Statistiken från Trafikverket är helt ny för i år.

Antalet motorcyklar i trafik har nästan fördubblats under de senaste 20 åren. Dödsolyckorna har legat i stort sett konstant eller minskat. Antalet allvarligt skadade har sjunkit betydligt under de senaste tio åren.



Källa: Trafikverkets djupstudier, STRADA och Vägtrafikregistret 2006-2019.

VILKA ÄR DET SOM OMKOMMER PÅ MC?

Drygt 95 procent är män och knappt fem procent är kvinnor. Medelåldern på de omkomna är drygt 40 år och ökar vilket speglar den ökande medelåldern på svenska MC-ägare, 54 år (SMC medlemmarna är i snitt 51).

VANLIGASTE OLYCKSTYPEN

Singelolyckorna är vanligast både i dödsolyckor och allvarligt skadade. De följs av olyckor i korsningar där kollisioner med andra fordon inträffar. I bilden visas både dödade och allvarligt skadade (sjukhusrapporterade olyckor).



Källa: Trafikverkets djupstudier 2014-2019.

VANLIGASTE VÄGARNÄ

Tre fjärdedelar av dödsolyckorna på motorcykel sker på vägar där hastighetsgränsen är under 80 km/t. Nästan hälften inträffar på vägar med hastighetsgräns 60-80 km/timme. Det handlar alltså om det mindre kurviga vägnätet som samtidigt har relativt låg trafik och därmed inte prioriteras då det gäller vägunderhåll.

Det vanligaste krockvåldet i singelolyckor med dödlig utgång är räckan. I omkring 10 procent av alla dödsolyckor har motorcyklisten krockat med ett räck.

Tidigare studier visar att snitthastigheten vid olyckor ligger mellan 48-55 km/t. De flesta räckesolyckor sker på motorvägar och 2+1-vägar med hastighetsgräns 100-120 km/h. Räckena står nära körbanan

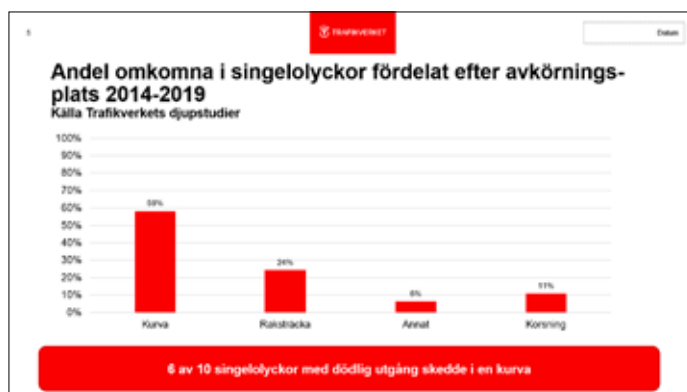
vilket gör att hastigheten inte hinner sjunka innan krocken. Sannolikt är därför hastigheten vid räckesislag högre. En australisk studie visar att medelhastigheten i dödliga MC-räckeskollisioner var 100,8 km/t.



Källa: Trafikverkets djupstudier 2014-2019.

VAR SKER SINGELOLYCKOR?

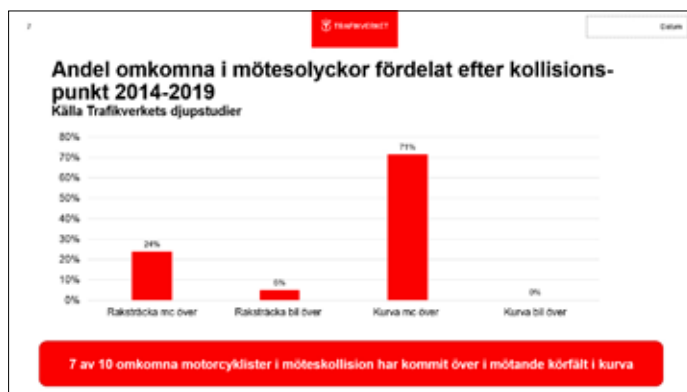
Hälften av alla dödsolyckor är singelolyckor. Singelolyckor beror på en mängd faktorer som hög hastighet, bristande kompetens och felaktig körstrategi. Sex av tio singelolyckor sker i en kurva, en fjärdedel på raksträckor och elva procent i korsningar.



Källa: Trafikverkets djupstudier 2014-2019.

MÖTESOLYCKOR

Omkring fem procent av dödsolyckorna är möten. Mötesolyckorna är vanligast i kurvor då MC-föraren kommer över i fel körbana vilket sannolikt beror på samma faktorer som ovan, nämligen hög hastighet, bristande körkunskaper och felaktig körstrategi.



Källa: Trafikverkets djupstudier 2014-2019.

KOLLISIONER MED ANDRA FORDON

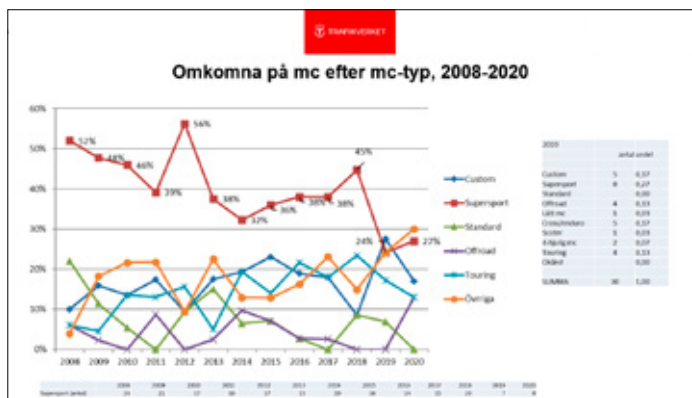
Fyra av tio dödsolyckor är en kollision. De flesta kollisioner mellan motorcyklar och bilar sker i korsningar i dagsljus. I en majoritet av olyckorna har det andra fordonet kört ut eller svängt vänster i en korsning. Statistik från försäkringsbolag visar att i mellan två tredjedelar och 90 procent av olyckor med fler fordon än en motorcykel var det andra fordonet vållande. Olyckorna där motparten vållar olyckorna handlar om fordon som svänger vänster, gör U-sväng och kör ut i en korsning. I ett antal olyckor har motorcyklisten påbörjat en omkörning innan korsningen. MC-föraren bedömts ha överskridit hastighetsbegränsningen i sju av tio korsningsolyckor.



Källa: Trafikverkets djupstudier 2014-2019.

MC-TYPER I DÖDSOLYCKOR

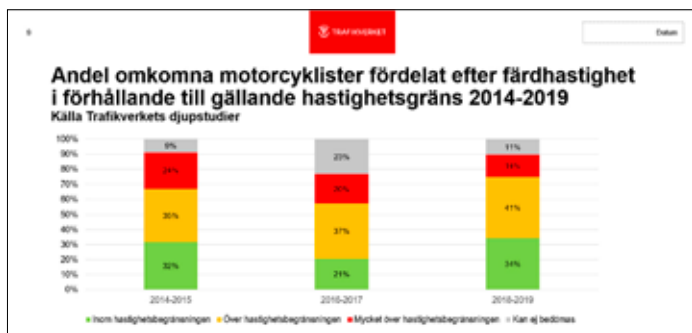
Vilka MC-modeller som är inblandade i dödsolyckor varierar mellan åren. Supersportmotorcyklar utgör omkring fem procent av MC-beståndet men står för en betydligt högre andel av dödsolyckorna. Custom-hojar utgör 28 procent av beståndet men har en lägre andel av dödsolyckorna.



Källa: Trafikverkets djupstudier 2008-2020.

BEDÖMD HASTIGHET

I cirka 40 procent av olyckorna bedöms motorcyklisten ha kört inom hastighetsgränsen. I en majoritet av dödsolyckorna bedöms föraren ha kört över begränsningen.

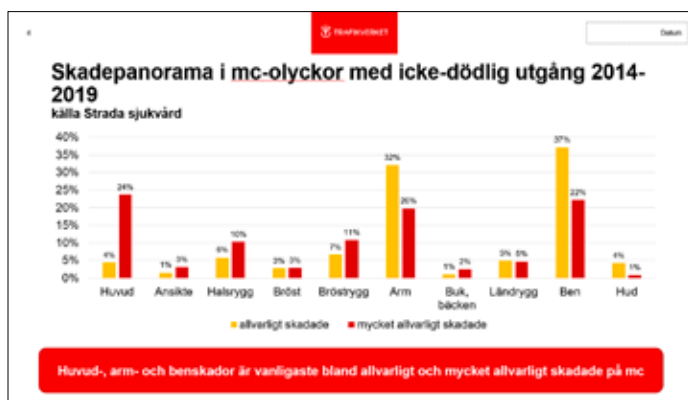


Källa: Trafikverkets djupstudier 2014-2019.

VANLIGASTE SKADORNA BLAND ALLVARLIGT SKADADE MOTORCYKLISTER

Trafikverkets sammanställning bland de allvarligt skadade/mycket allvarligt skadade i MC-olyckor visar att de vanligaste skadorna sker på ben och armar. Huvud- och bensador ger de allvarligaste olyckorna.

En australisk rapport baserad på verkliga MC-olyckor visar att användning av skyddsutrustning ger en betydligt mindre risk för sjukhusvård. Om skyddsutrustningen dessutom innehåller godkända skydd minskade risken ytterligare för skador. Även om motorcyklister använde kraftiga stövlar, utan skydd, minskade det skaderisken betydligt jämfört med att använda skor. Samma förhållande gäller MC-handskar. Även de modeller som saknar skydd är bättre än inga handskar alls. Studien visade också att omkring en fjärdedel av skyddsutrustningarna slets sönder vid kraschen. En majoritet av svenska motorcyklister är medvetna om fördelar med personlig skyddsutrustning och använder alltid heltäckande skyddsutrustning utöver den lagstadgade hjälmen.

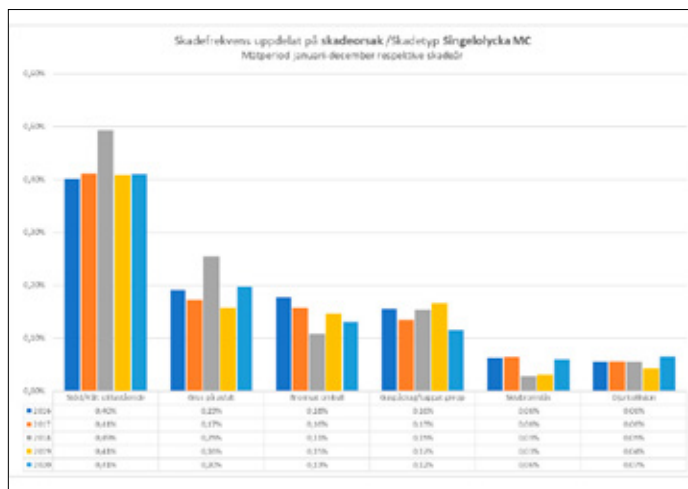


Källa: STRADA sjukvård 2014-2019.

SKADETYPER FÖRSÄKRINGSÄRENDEN

Om vi bara tittar på "singelolyckor" som skadetyper så kan den i sin tur delas upp i flera kategorier. Det här är information från försäkringsbolaget Svedea men det ser troligtvis ungefär likadant ut från de andra bolagen.

Den i särklass vanligaste försäkringsskadan sker vid stillastående eller i väldigt låg fart. Man tappar motorcykeln, kör iväg med skivbromslåset eller glömmer att fälla ut sidostödet. Snittkostnaden för en sådan skada är cirka 18 500 kronor. Tänk efter innan du parkerar, kör iväg och träna balans i lågfart.



Källa: Svedea.

Det finns mängder av statistik om allt som rör MC på SMC:s hemsida.

ALLVARLIGA TRAFIKBROTT VID DÖDSOLYCKOR

SMC har under ett antal år uppmärksammat att en stor del av de som dödas på tvåhjulig MC inte är motorcyklister, det vill säga de har inget A-körkort och de äger inte en motorcykel.

Under perioden 2011-2019 saknade hela 30 procent av de omkomna MC-förarna körkort. I den gruppen var 71 procent påverkade av alkohol och/eller droger. Hela 78 procent av de körkortslösa körde en motorcykel som var avställd/oförsäkrad/oregistrerad/stulen. Hälften i gruppen som saknade körkort ägde motorcykeln de körde vid dödsolyckan.

Tyvärr återfinns problematiken även bland de svårt skadade. Under 2020 saknade 43 procent av dem som dog på MC giltigt körkort. 24,4 procent av de som skadades svårt 2013-2018 saknade MC-körkort. 41 procent av dessa ägde inte motorcykeln de körde på vid olyckstillfället och 21 procent av motorcyklarna bland gruppen körkortslösa var belagda med körförbud.

Denna bild stämmer inte överens med de studier SMC gjort bland medlemmar där 100 procent har körkort, ytterst få kan tänka sig att köra påverkad och nästan ingen lånar ut sin motorcykel.

DÖDADE PÅ TVÅHJULIG MC 2011-2019 (325 DÖDA)		
	Utan körkort antal (%)	Med körkort antal (%)
Antal	98 (30%)	227 (70%)
Medellålder	32,73	45,21
Alkohol	23 (23%)	18 (8%)
Promille snitt	1,698	1,13
Droger	29 (30 %)	10 (4%)
Både alkohol/droger	18 (18%)	3 (1 %)
Totalt alkohol/droger	70 (71 %)	31 (14%)
Utan hjälm	23 (23%)	10 (4%)
Ägare	51 (52%)	196 (86%)
Avställd/oför/körförb	52 (53%)	9 (4%)
Cross/enduro	13 (13%)	1 (0,05)
Stulen MC	10 (11%)	0
Män (förare/pass)	95 (97%)	214 (95%)
Kvinnor (förare/pass)	3 (3 %)	12 (5%)

Källa: Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor 2011-2019, STRADA, Vägtrafikregistret.

ANDRA OMSTÄNDIGHETER KRING MC-OLYCKOR

Nästan alla dödsolyckor på MC sker i dagsljus på torr asfalt. Få dödsolyckor bedöms ha berott på brister i vägbanan. Då det gäller MC-olyckor i allmänhet är grus på belagd väg den vanligaste bristen. Snittkostnaden för en olycka på grus är cirka 40 000 kronor enligt försäkringsbolaget Svedea. Statistik i STRADA visar att nästan en fjärdedel av MC-olyckorna med skadade motorcyklister utanför tätort beror på grus. Oftast finns gruset i kurvor och korsningar, det vill säga på de platser där flest MC-olyckor sker.



Källa: STRADA sjukvård.





**Sveriges
MotorCyklister**

Gamla Tunavägen 30

784 60 Borlänge

0243-669 70

info@svmc.se

www.svmc.se

