



Uffes guide till MC-världen



*Med råd & rön och fullt med
erfarenhetsmässiga halvsanningar*

© Ulf Sahlström 2003



SAHLSTRÖM



MEDIA

Edition 5

Innehållsförteckning

Personlig utrustning	3
Historier ur livet	8
Första hjälpen vid mc-olyckor	9
Regn	11
Typer av motorcyklar.....	13
Landsvägs- och gatkörning.....	16
Terrängkörning / enduro	22
Teknik.....	23
Säkerhetskontroll	29
Begagnatköp.....	30
Försäkringar.....	30
Lås & stölders.....	30
Packning på motorcykel.....	31
SMC.....	32
Slutord	32
Till sist... ..	32
Revisionshistoria	33
Erkännanden	33
Om författaren	33

Uffes guide till MC-världen

Med råd & rön och fullt med erfarenhetsmässiga halvsanningar

Jag har kört MC sedan 1989 och samlat på mig en hel del erfarenheter i de mest skiftande sammanhang, både positiva och negativa, somliga dyrköpta. Förvisso finns det många som har betydligt mer erfarenhet bakom styret och dessa skall man lyssna på. Motorcyklister blir inte gamla och erfarna av tur allena, kom ihåg det! Här följer hur som helst en del grundläggande regler, åsikter och subjektiva omdömen om det mesta som berör oss motorcyklister.

Personlig utrustning

Det finns bara en sak som Svea rikes lag föreskriver att man måste ha på sig när man kör motorcykel: hjälm. Så vi börjar väl där.

Hjälm

Det finns några olika typer av hjälmar godkända för mc-bruk. Vilken man vill använda är i stort upp till var och en, men vissa passar bättre till olika ändamål än andra. De finns i hur många stilar och färgteckningar som helst och i prisklasser från en spottstyver till en halv förmögenhet.

1. Integralhjälm

En klassisk integralhjälm omsluter hela huvudet och har en öppning för ögonen som täcks av ett öppningsbart visir. Denna hjälm ger ett gott skydd från väder och vind och har vanligen ganska låg ljudnivå.



2. Jet-hjälm/öppen hjälm/pilothjälm

Kärt barn har många namn. Jet-hjälmen saknar integralhjälmens hakskydd och tillåter därför bäraren att dricka utan att ta av den och underlättar konversation. Den kan förses med skärm och/eller visir. Pga sin öppnare design blir det oftast mera vindbrus än en integralhjälm.



3. Öppningsbar integralhjälm (flipfront)

Kombinerar jet- och integralhjälmens bästa sidor: i stängt läge ger den samma skydd som en integralhjälm, men när hakintegralens lossas och fälls upp så har man plötsligt en jethjälm. Dock med fruktansvärt vindfång ovanför huvudet, så man bör inte köra med öppnad integral. Den här sortens hjälm väsnas mer än den vanliga integralhjälmen p g a skarven som uppstår mellan hakpartiet och hjälmen och bildar turbulens. Liksom jethjälmen är den modellen bra ifall någon skulle behöva ge en mun-mot-mun metoden.



4. Crossintegral

Inom motocross och enduro används ett mellanting av 1 & 2. Den liknar i grunden mest en jethjälm med lång skärm och en fast hakintegral som dock sticker ut litet längre än typ 1-integralen. Crosshjälmarna är mycket bättre ventilerade än landsväghjälmarna eftersom man blir varm när man sportar. Den ger nästan inget ljudskydd alls. Till denna hjälm används separata glasögon mycket lika alpina skidglasögon. Skärmen är bra för att stoppa lera från framförvarande hoj och för att skugga på de dammiga glasögonen vid motljus.



Oavsett vilken typ man väljer skall hjälmen när den är ny sitta så hårt att det är snudd på obekvämt. Det skall inte gå att vrida runt den på huvudet eller under några omständigheter gå att kränga av den med knäppt hakrem. Stoppningen ger med sig allteftersom man använder hjälmen och efter några års bruk kan man vara tvungen att använda en hjälmhuva för att återfå bra passning igen. Gör dock skillnad på en trång hjälm och hjälm och en som har fel form. Hjälmarna kommer liksom huvuden i olika former, och en person med runt huvud kommer aldrig att få en oval hjälm att passa perfekt.

Hjälmhuva kan vara bra att använda även till nya hjälmarna. Det är nämligen bra mycket lättare att tvätta en sådan än en hjälm, även om man köper en hjälm vars inredning går att ta ur och tvätta. Nackdelen är förstås att det blir varmare i hjälmen med den extra isoleringen.

En hjälm som fallit i marken skall anses som förbrukad, och detta gäller oavsett om du hade den på dig när du körde omkull eller bara tappade från styret. Det som tar upp energin i hjälmen är frigitstoppningen innanför skalet, och till skillnad från skalet så fjädrar den inte tillbaka. Skulle man fortsätta använda hjälmen och ha otur att trilla på samma punkt så får skallbenet ta upp fjädringen istället. Inte bra. Kassera en hjälm genom att slå en yxa i den och klipp av hakremmen så ingen annan frestas att använda den!



Visir till hjälmarna finns förstås också i otaliga utföranden:

Klara visir är att föredra generellt då de fungerar dygnet runt. Komplettera med solglasögon om det är för ljust ute.

Mörka visir kan vara sköna soliga dagar men är livsfarliga i mörker.

Gula visir ger en kontrastökning i skymning och nederbörd, men kan framkalla åksjuka hos känsliga personer.

Imfria visir är bra men fungerar i regel bara till en viss gräns. Mer om det på annan plats.

Reptåliga visir är nästan standard men undantag finns. Bra om man vill tvätta visiret några gånger.

Repade visir kan förbättras genom att polera dem med möbelpolish, exempelvis Pledge.

Till crossglasögon finns två sorters hjälpmedel för att hålla sikten fri: Roll-off's och tear-off's.

Roll-off är en lång transparent plastfilmrulle som man monterar i speciella hållare framför glasögonen och sedan matar fram ny, osmutsad film allteftersom man kör. Är det riktigt skitigt får man då bara en smal siktsträng.

Tear-off är lösa engångsglas som man monterar utanpå glasögonen i set om 10 e d. Dem sliter man av ett i taget när man inte ser längre och får då ett komplett nytt siktfält till skillnad från roll-offen. Dock har man ju bara 10 att tillgå.

Ställ

Heltäckande kroppsbeklädnad är bra av flera skäl: dels skyddar den mot skrapor vid en eventuell kullkörning och dels så skyddar den mot drag. Det sistnämnda är inte alls oväsentligt. De leder som lämnas exponerade för aldrig så ljum sommarvind kommer att bli stela och ömma om man kör en stund eller vid upprepade tillfällen. Sedan bör stället också innehålla ordentliga CE-godkända skydd för att ta hand om den värsta smällen när man slår i backen eller kanar in i trottoarkanten. Mer om skydd på annan plats.

Ställ finns i två huvudvarianter: skinn och textil.

Skinnställ

Skinns är det traditionella materialet för mc-kläder. Det är väldigt nöttåligt och tål därför att kanas på även längre sträckor på asfalt (dock inte i all oändlighet). Det är dock skillnad på skinn och skinn, vissa klarar sig mycket bättre än andra till synes likvärdiga (känguruskinn är slitstarkt bl a). Tänker man kana långt bör man ta ur fodret om det är av syntetmaterial, annars bränns det fast mot huden. Skinn är ett naturmaterial och andas därför bra, och om man smörjer in det med lämpliga oljor regelbundet så blir det relativt vattenavstötande, tillräckligt för att klara duggregn ungefär.

Skinnställ görs vanligen med tight passform. De blir bokstavligen en andra hud, och det är bra för då sitter skydden kvar på rätt plats när man börjar kana och rulla. Nackdelen med den tigha passformen är att det blir besvärligt att få med sig plånböcker och telefoner etc.

Men det är inte alla skinnställ som är tigha. Customåkare väljer ofta den western-inspirerade looken med skinnjeans och en snyggt skuren skinnjacka. Dessa har alltför sällan vettiga skydd, och skinnet är tunt och tål inga längre åkningar längs asfalten. Undantag finns dock.

Knäpuckar hittar man på många raceställ och sitter på utsidan av knät. Om man lägger ner duktigt kan man med litet övning släpa knät i backen (och varför man vill göra det kan du läsa om i kapitlet "[extrem kurvtagning](#)"). Med hårdplastpuckar ytterst så gör det inget utan de byts bara ut när de börjar ta slut, precis som bromsbelägg. Det finns numera puckar innehållande metallpulver som gnistrar häftigt när man slipar dem...

Textilställ

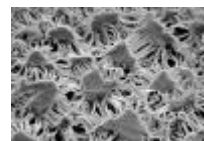
Med textilställ avses vanligen vattenavstötande kläder sydda för mc-bruk. Man talar ofta om "Gore-Tex-ställ", men Gore-Tex® är bara ett fabrikat på membran bland många tekniska lösningar för att åstadkomma vattentäta ställ som fortfarande andas. Däremot är min högst personliga åsikt, baserad på egna och många kamraters erfarenheter, att Gore-Tex är det enda som fungerar i längden. Alla plagiat och varianter visar sig antingen inte tåla hårt regn, eller långvarigt regn, eller flera säsongers användning, eller andas sämre ju längre man använder det. Framtiden får utvisa om det kommer något nytt material som matchar originalet. För att få kallas "vattentätt" måste ett material klara 50 mbar vattentryck. Som jämförelse åstadkommer man ca 400 mbar tryck om man ställer sig på knä. Gore-Tex tål 80000 mbar eller 80 meters djup. Gore-Tex lämnar 10 års funktionsgaranti vid normal användning, och av egen erfarenhet vet jag att det nästan stämmer också. Gore-Tex går dessutom att reparera om man ändå skulle nöta hål på det, och det mår bara bra av att tvättas ofta.

Men Gore-Texmembranet i sig är bara en sladdrig film som måste ha en bärare i form av vanligt tyg, och det är det tyget som svarar för nötskyddet vid en vurma. Nästan uteslutande används Cordura®-väv av olika kvaliteter då den är robust och slitstark, men inte ens den tål lika mycket slitage som skinn. Det gör däremot Kevlar® och Shoeller® Dynatec / Keprotec och detta hittar man därför ofta på utsatta punkter som axlar, armbågar och knän. Så skall man kana långt är det bra att antingen försöka kana enbart på armbågar och knän eller byta belastningspunkt oavbrutet... Skinn är bättre att kana på!

Textilställ sys i regel som överdragsställ, dvs man har plats för kostymen eller jeansen under stället. Det finns också massor med fickor för allt man vill ha med. Det här är inte odelat positivt: ett luftigt och rymligt ställ tillåter skydden att röra sig och de sitter kanske inte där de behövs när de behövs. På vissa modeller kan man dra åt skydden i efterhand och det är bra. Många pinaler i fickorna är farligt när man trillar omkull. En mobiltelefon i innerfickan kan enkelt knäcka ett par revben, och nycklar i byxfickorna ger fula märken i höftbenet. Det är ur säkerhetssynpunkt bättre att lägga sina saker i en topbox eller tankväska.



Fakta om Gore-Tex: membranet är endast 0,01 mm tjockt och innehåller 1,4 miljarder porer/cm². Varje por är 700 gånger större än en vattenmolekyl (ånga) men 20000 gånger mindre än en vattendroppe (många molekyler). Transpirationen kan därför leta sig ut medan regnet inte kan ta sig in. För att ångan skall kunna leta sig ut krävs det dock att temperaturen på utsidan är lägre eftersom termodynamikens lagar strävar efter



att utjämna skillnaderna. Skulle det vara varmare utanför plagget går alltså fukten åt andra hållet, men det är förstås inget problem i praktiken. Även i varmt fuktigt väder så kommer fukten som trots allt ventileras

ut att kondensera på jackans utsida bara för att omedelbart vädras bort av fartvinden. För det krävs energi som måste komma någonstans ifrån och den tas från den inneboende värmen i vattnet. Jackan kyls alltså ner av sig självt och åstadkommer därmed den temperaturskillnad som behövs för att processen skall fungera. Givetvis fungerar det lättare ju större temperaturskillnaden är. Tro't den som vill...

Ett Gore-Tex plagg består av yttertyg, membran och innerfoder och dessa kombineras enligt någon av följande principer:

3-lagers Gore-Tex: Yttertyget, membranet och innerfodret lamineras ihop till ett enda, styvt tyg. Detta ger den högsta slitålligheten och vattenavstötande förmågan. Tyget blir dock även prassligt och litet obekvämt. Används i ställen som Reima syr åt svenska polisen.

2-lagers Gore-Tex: Yttertyget och membranet lamineras ihop till ett tyg medan innerfodret hänger löst innanför. Detta tyg är komfortablare 3-lagers och näst intill lika vattenavstötande, men inte riktigt lika slitstarkt. Det andas däremot något bättre än 3-lagers. Fodret kan göras som mesh (nät) och plagget andas då mycket bra. Används mycket sällan i mc-ställ numera, men är vanligt i friluftsjackor.

Gore-Tex Z-liner: Membranet hänger fritt mellan yttertyget och innerfodret. Mycket följsamma plagg som kan designas hejdlöst då man inte behöver ta hänsyn till tejpanhet av några sömmar, och också är billigare att sy upp. Nackdelen är att vattnet utifrån tränger igenom yttertyget som blir genomblött och plagget blir kallt och tungt.

Den fjärde varianten: Membranet lamineras till innerfodret med yttertyget utanför som en vanlig jacka. Inga påtagliga fördelar. Förekommer inte alls i mc-ställ.

Gore-Tex läderlaminat: Jag har inte provat det själv, men de hävdar att de lyckats kombinera det bästa från två världar, skinnstall med Gore-Texlaminat. Vattentätt, andas och tål att kanas på. Kan det bli bättre?



Läs mer om Gore-Tex på www.gore-tex.tm.se.

Och nej, jag har inte provision från W L Gore & Associates. Jag bara gillar deras produkter.

Stövlar

Stövlar har två funktioner: de skall skydda mot drag och skydda mot skador. Skyddar mot drag gör vilken stövel som helst, men mot skador är en helt annan sak. Efter att ha kört omkull några gånger med olika sorters stövlar kan jag med



säkerhet hävda att det finns bara en sak som skyddar ordentligt vid en olycka och det är de styvaste cross/endurostövlarna. Nu inser jag att det är ganska få som vill ha sådana till sin cruiser etc., så alla andra val blir en kompromiss mellan säkerhet, bekvämlighet och stil. Mitt råd är att köpa de styvaste stövlarna du kan tänka dig att ha på dig, även beaktat att du kanske måste gå korta sträckor i dem. Samtidigt bör de vara såpass bekväma att du inte väljer att inte ha dem på när du åker till kiosken.



Gore-Texstövlar är bra om man har Gore-Texstall eftersom man annars ändå blir blöt vid regnväder. Min erfarenhet är dock att Gore-Tex-stövlar är varmare än icke-dito, samt att Gore-Texmembranet nöts sönder där man viker foten vid gång efter en säsong ungefär. Andra jag känner har klarat sig bättre.

Tåpuckar kan vara en bra investering om man ofta lägger ner mycket. Sitter man med tårna lätt utåttekande så är de det första som tar i marken i kurvorna, och asfalt är hårdare än gummi och läder så gissa vad som slits fortast? Tåpuckarna är i plast och kan enkelt bytas ut när de börjar ta slut och kostar betydligt mindre än nya stövlar. Finns nästan bara till racestövlarna dessvärre.

Handskar

Fyller samma funktion som stövlarna fast för händerna. Här föreligger ett dilemma, då händerna måste vara rörliga för att du skall kunna kontrollera alla reglage tillfredsställande samtidigt som du vill ha rejält skydd vid en kullkörning och kanske värmefoder om det är ett par vår&höst-handskar. Åter igen så duger skinn att kana på men inte i all evighet, medan textil inte håller alls. Riktiga roadracinghandskar har förstärkningar av Kevlar® eller stålningar mot handloven där man tar emot sig för att hålla långt nog.



Gore-Texhandskar klarar sig vanligen längre än Gore-Texstövlar, men även här har man problemet med upprepade böjningar runt samma punkt och de börjar alltså läcka till slut. Dock är de sannolikt fortfarande mera täta än icke Gore-Texhandskar i övrigt.

Kom ihåg att köpa handskar som överlappar jackan ordentligt. Drag vid handlederna ger knarrande ljud på ingen tid alls. Prova jacka och handskar ihop och simulera aktiv körning för att se om de glider isär.

Ryggskydd

Räknas numera till standardutrustningen. Det finns jackor med integrerade ryggskydd, och det är bra då man alltid har det med sig, men vill man ha riktigt bra skyddsverkan är ett separat ryggskydd att föredra. Det följer ryggen bättre och har i regel mera påkostade lösningar och material. Ryggskyddet bör ha en bra chockfördelande verkan som sprider ut belastningen av exempelvis en kantsten över en större yta, samt ett hårt men följsamt skal som skyddar mot penetration av spetsiga föremål. Det måste kunna leda sig i midjan så att rörligheten inte går förlorad. Det bör gå ner så långt att det täcker svanskotan men inte längre upp än att du kan böja huvudet bakåt, annars kan nackkotan skadas av ryggskyddet vid en olycka! Midjebältet är bra om det är brett och med god elasticitet. Det fungerar då även utmärkt som njurbälte, ovärderligt vid terrängkörning men stundtals nödvändigt även på normala, svenska tjälskottsvägar.



Halskrage eller halsduk

Även området mellan stället och hjälmen behöver skyddas mot drag. En traditionell snushalsduk fungerar för det mesta alldeles utmärkt så länge det är hyfsat varmt ute, men när temperaturen börjar sjunka känns det bättre med en riktig halskrage som tätar bättre och är gjord av mer ändamålsenliga material. De täcker ibland även en bit av axlarna och skulderna. För regniga dagar finns det kragar med Gore-Tex (givetvis), för kalla dagar med fleecefoder, för varma dagar med Gore Windstopper™ och Coolmax™ och för övriga dagar finns det ännu mer att välja mellan... De kan knäppas med kardborre bakom nacken eller i halsen eller vara helsydd men elastiska (exempelvis Buff®). Halskragar sys ofta i olika storlekar så prova först innan du köper en.



Historier ur livet

Som tidigare nämnts så har jag gjort en del mindre angenäma erfarenheter i min karriär. Här följer ett axplock på klädtemat:

Juli 1992.

Ösregn längs E4 söder om Norrköping. Håller 70 på 90-väg, tvåfilig landsväg på den tiden. En Volvo gör en U-sväng 30 meter framför mig. Hinner inte göra något vettigt utan klipper Volvon rakt i sidan i 40 km/h och flyger över bakluckan, landar på axeln på andra sidan, rullar några varv och överlever med ett brutet nyckelben. Enkelt Gore-Texställ och tidig variant på ryggskydd liknande liggunderlag i cellplast. Inga skador på stället men får en ny hjälm av försäkringsbolaget. Byter till integralhjälm från jethjälm. Tur som en tokig på det hela taget.

Juli 1995.

Solig dag på landet. Dryga 30 grader i skuggan. Kört länge och tummat på säkerheten och använde träningsoverallsbuxor i bomull som skydd på benen men Gore-Texjacka på överkroppen. Bekväma touringstövlar i skinnimitation med snabbsnörning och kardborreknäppning. Kommer till en vägkorsning mitt ute på en åker där jag skall svänga. Tittar mig för och lägger ner mjukt på 2:an för att svänga runt hörnet. Det jag inte såg var dieselsträngen på marken, för cykeln fortsatte bara att lägga sig när jag var nöjd och plötsligt kanade jag på asfalten. Foten kom i kläm förstås, övriga kontaktpunkter var handlov, armbåge, höft och knä. Tre meter kanade jag. Mina ultratunna getskinnshandskar blev svärtade men höll, armbågen gled i jackan och det nötte hål nedanför skyddet och rakt in i armen, dock väldigt ytligt. Höften befann sig innanför jackan och klarade sig utan skador, även jackan. Knät däremot var ju inte så snyggt, med ett 3x4cm stort och 3-5mm djupt skrapmärke. Foten blev stukad men läkte på ett par veckor. Stöveln sprack. Skitstövlar alltså. Och sista gången jag körde utan helt ställ...

Augusti 1997

Solig dag i skogen. Bränner runt på grusvägar och övar bredställ. Utan förvarning försvinner framhjulet åt sidan i en svag kurva och jag kanar 15 meter längs grusvägen, större delen med Super-Teneren över benet. Fullt ställ av Gore-Tex, skinnhandskar och Daytona Traveller stövlar, samma typ som polisen använder. Resultat: en öm höft och handled och en illa tilltygad fot där inga ledband har gått av men inte långt ifrån. Tre månaders haltande. Bra stövlar, men inte tillräckligt bra. Ställ och handskar dammiga men intakta.

Februari 2002

En som vanligt solig dag på Gran Canaria. Jag gör det ödesdigra misstaget att lita på att vägen ser likadan ut som igår och skär en skymd högerkurva mot bättre vetande, jagande polarn framför som fått en lucka. Fast just den här dagen är det vägarbete i den här dalgången och jag har alldeles för hög fart för att hinna stanna före köslutet. Jag gör det bästa jag kan av situationen och försöker nå gluggen längst till höger närmast berget, och lyckas få in framhjulet där men bakhjulet sladdar in polarns höj i kanske 40 km/h. Min fot kläms mellan cyklarna innan jag flyger vidare. Jag bar full enduroutrustning med Halvarsson ryggskydd, Thor bröst- och ryggpansar, UFO armbågsskydd, AP benskydd och framförallt SIDI Flexforce stövlar, som mer liknar slalomspjåxor än mc-stövlar. Jag klarade mig undan med blåmärken på höften, men skydden vittnar fortfarande om en mindre lyckad avstigning. Numera sitter det insytt CE-godkända höftskydd i byxorna också.

Kan någon se en röd tråd genom historierna? Ung och dum vet man inte bättre och tror att man är odödlig. Efter att ha klarat sig undan med blotta förskräckelsen skaffar man sig litet bättre grejor där det gjorde ondest och byter upp sig allteftersom man konstaterar att skydden inte var så bra som man trodde. Kör man aldrig omkull kan man mycket väl åka i badbuxor, men olyckor är per definition oförutsägbara och efterklokhet är inget eftersträvarsvärt i den här sortens aktiviteter...

Och detta för oss osökt in på nästa kapitel, vad man skall göra om det går riktigt snett.



Första hjälpen vid mc-olyckor

”Shit happens”, som någon filosof så träffande uttryckte det (jag tror det var Forrest Gump). Motorcykeln är ett knepigt fordon att framföra och förr eller senare går det inte riktigt som man tänkt sig. Det behöver inte vara ditt fel eller du som drabbas, men risken att hamna i en trafikolycka är långt ifrån försumbar om man rör sig i trafiken tillräckligt länge. Och vad gör du då?



Just detta har många lärda män och kvinnor funderat mycket över, och numera arbetar räddningstjänsten efter ett schema som kallas **LABC**. Det kan du också göra.

L som i livsfarligt läge

Du kommer först till en olycksplats. Innan du kastar dig över den/de skadade så ta dig tid att stanna upp och överblicka situationen. Kan något förvärra läget på platsen ytterligare? Riskerar ni t ex att bli överkörda av näste man på plats? Säkra olycksplatsen först, t ex genom att ställa upp din cykel som varning eller skydd (men orsaka inte en ny olycka bara)! Är det en singelolycka eller ligger det en till höj 50 meter längre bort också? Det kanske finns passagerare som kastats ut i skogen bakom nå'n buske? Mår alla bra eller behövs det akutvård? Kolla av läget snabbt och undsätt sedan de som är i störst behov av hjälp, d v s de som inte andas.

A som i andning

Det är ingen hemlighet att folk som inte andas dör ganska snabbt. Även om man får fart på andningen igen så har hjärnan redan efter 4 minuter utan syre tagit obotlig skada. Det är alltså viktigt att snabbt få igång andningen om det alls skall vara någon vits med det.

Lättaste sättet att få reda på om någon andas eller inte är att prata med vederbörande. Svarar man på tilltal kan man definitivt flytta luft förbi stämbanden, ett gott tecken. Om svaret uteblir kanske personen är avtuppad. Man kan då titta efter bröstkorgens hävning, lyssna efter andetag eller se om det bildas imma på glasögon eller visir. Om han inte andas så kanske det är något som hindrar luften att komma fram, tungan, snus, tuggummi eller löständer t ex. Har ni någon gång försökt äta med integralhjälm på så vet ni att det är ganska besvärligt att hitta munnen. Lika svårt är det att få ut någonting, i synnerhet från någon som ligger ner. Man kan underlätta så mycket som möjligt för lufttillförseln genom att öppna visiret, knäppa loss hakremmen och lyfta fram käken. Men böj eller rotera inte huvudet! Skulle inget av detta hjälpa så måste man tillgripa mun-mot-mun-metoden. Detta är givetvis omöjligt på en person med integralhjälm, så nu måste den av. Faran med att dra av en hjälm är att skadade kotor kan klippa av nervtrådarna i nacken om man rör för mycket på skallen, men om personen dör av syrebrist istället spelar det ju ingen roll. ”LIV GÅR FÖRE LEM”!



Ett skäl till någon inte andas kan ju vara att han faktiskt redan är död. Kolla om offret har puls eller inte. Handlederna går att komma åt om man tar av handskarna, medan halsen (som egentligen är ett säkrare ställe att känna pulsen på) kan vara svårt att komma åt med hjälm och halskrage i vägen. Saknas puls är det bara att sätta igång med hjärt- lungräddning, om man vet hur man utför sådan.

Ryggradskontroll

Motorcykelolyckor är litet speciella i den meningen att den skadade ofta varit med om starka krafter, ofta en mindre flygtur rentav, och att vi har en tung hjälm på huvudet.

Om den skadade andas tillfredsställande så låt hjälmen sitta på. Du kan inte utesluta nackskador med mindre än en komplett läkarundersökning med röntgen och hela baletten, d v s man kan bryta nacken/ryggen utan att omedelbart märka det!

Misstänk en ryggskada om den skadade:

- klagar över smärtor i nacke/rygg
- känner domningar, stickningar, myrkrypningar eller vichyvattenkänsla i armar eller ben
- har nedsatt känsel
- är förlamad
- ligger i en konstig ställning med ryggen
- har sänkt medvetande

Alltså, i möjligaste mån, låt den skadade ligga stilla för att inte förvärra skadan.

Från hjärnan löper nervtrådarna i ett rör ner genom ryggraden. "Röret" är håll i kotorna. Så länge alla kotor är hela och fina och sitter på sin plats så löper trådarna rakt och snyggt och signalerna går fram lätt, men om någon kota skulle fått sig en knäck ut läget eller en bit brutits av så kan den trycka mot nervtrådarna. Signalerna får då svårare att ta sig igenom och konstiga fenomen kan uppträda. Genom att fråga den skadade om han känner när du klämmer, nyper eller sticker honom i fingrarna och om han kan knipa/röra på tårna, kan du alltså få en uppfattning om det finns några förträngningar på vägen. Detta är bra information till ambulanspersonalen. Om en flisa skulle ha skurit av trådarna så kommer förstås inga signaler igenom, och då är man förlamad och känner ingenting alls.

I det här läget så har vi kontroll över situationen. Alla lever och ligger still. Nu först kan vi ta oss tiden att larma – **ringa SOS 112!** Ju snabbare en svårt skadad når operationsrummet på sjukhuset, desto större är chansen att personen överlever. Redan efter en timme har överlevnadschansen minskat drastiskt, och tiden räknas inte från det ambulansen kommer fram utan från den sekund olyckan hände! Det kan tyckas cyniskt att låta folk blöda vidare medan man stannar upp och ringer, men blöda kan man göra länge utan att dö medan andningen är rätt väsentlig...

B som i blödning

Om/när personen andas kan man gå vidare i undersökningen. Vid mc-olyckor så blir det antingen ansevliga skrapår, om offret inte bar skyddsställ, eller inga synliga skador. Stora, ytliga sår är svåra att åtgärda som lekman utan riktiga förband, men tag vad som finns. Det är trots allt bättre att ta en skitig, svettig halsduk och hejda blodflödet och riskera en infektion än att låta stackaren förblöda. Dessutom brukar blod som lämnar kroppen skölja med sig orenheter, så det är inget stort problem i praktiken. Försvara för hjärtat att tömma kroppen på blod genom att flytta såret till en punkt högre än hjärtat. Det måste då pumpa uppåt och det är jobbigt.

Om såret skulle blöda stötvis med ljust blod så har en artär blottats, och då försvinner blodet snabbt. Då måste man lägga ett tryckförband, dvs dra åt "kompressen" så hårt att blodet slutar spruta men inte hårdare än att blodet kan syresätta kroppsdelarna bortom såret fortfarande. Om dessa blir blå är det för hårt. En vuxen människa kan förlora upp till en liter blod utan att det är någon fara, om det sker långsamt så att kroppen hinner anpassa sig till situationen. Därför är det OK om det sipprar litet ur bandaget. Har man absolut ingenting att använda som förband så kan det till nöds räcka med att pressa samman såret med tummarna.

Man kan även förblöda utan att det syns en droppe blod utanpå, nämligen genom inre blödningar. Just mc-olyckor innebär ju i regel högenergivåld, och även om kroppens skal håller ganska bra för en smäll så innehåller den ju ömtåliga organ som inte mår lika bra av att stanna fort. Levern, mjälten och njurarna skadas inte sällan, och blöder kraftigt när de spricker. Detta blod kommer ju inte ut, men det kommer heller inte blodomloppet till nytta, vilket för oss in på...

C som i chock och cirkulationssvikt

När kroppen får mindre blod att använda för att syresätta livsviktiga organ, gör den vad den kan för att rädda situationen:

- Pulsen går snabbare för att låta det blod som finns kvar användas oftare.
- Man blir törstig eftersom kroppen förlorar vätska (men ge dem ingenting att dricka!)
- Man blir blek och kall. Det som inte behövs för att överleva lågprioriteras, och rosiga kinder och ett varmt handslag är inte så viktigt vid en olycka.
- Man blir trött, sömnig och litet förvirrad. Om blodet ändå inte räcker till för att driva hjärnan till 100% så drar den ner på hastigheten, och man uppför sig konstigt.
- Ännu mer blodförlust leder till medvetslöshet och död.

Detta är cirkulationssvikt.

Om man nu inte är van vid olyckor så kan man lätt drabbas av psykisk chock. Även om man klarat sig helt oskadd så kan man uppträda förvirrat och irrationellt och kanske på så sätt förvärra situationen genom att följa första impuls att överge alla och springa till skogs för att leta upp en telefon, eller rycka och slita i alla andra och riskera orsaka nackskador.

Försök ta hand om chockade personer genom att tala varligt och sakligt med dem. Håll dem stilla, kanske genom att ge dem en uppgift som ”håll Kalles ben i högläge tills jag säger något annat”.

Detta var en extremt kort sammanfattning av det viktigaste man bör känna till i händelse av en olycka. Texten är till stora delar inspirerad av läkare Ylva Trolle Lagerros, tillika SMC-instruktör, som håller föreläsningar och utbildningar av detta slag. Känner ni som läsare att ni inte har järnkoll på allt detta så rekommenderar jag att ni tar kontakt med er arbetsgivare eller närmaste sjukhus och genomgår en första hjälpen kurs. Skaffa dessutom gärna en förbandskudde att ha med er på hojen. Apoteket säljer en i vettigt format som inte kräver packväskor för att få med sig, men välsorterade mc-handlare brukar ha några alternativ också.

En tankeställare:

En mc-olycka i över 25 km/h med separation från motorcykeln, räknas som lika allvarig som:

- en bilolycka där någon i bilen dött
- en bilolycka där bilen komprimerats 7 dm eller mer
- fall från en höjd av tre gånger personens längd

Visst är det kul att bli prioriterad i sjukhuskön någon gång, men kom ihåg att det finns en anledning till det också...

Regn

”Det finns inget dåligt väder, bara dåliga kläder”. Nja, det är väl inte hela sanningen men vi kan ju utgå därifrån. Som redan nämnts ovan under avdelningen Gore-Tex så blir man med tiden blöt i ett Gore-Tex plagiat. Det jävliga är att det blir man i Gore-Tex original också men av andra skäl. För att fukten skall kunna komma ut ur stället krävs det att det finns åtkomst till svalare luft på andra sidan tyget. Sitter man still i sadeln finns det ju ingen luft mellan baken och sadeln. Det bildas dessutom en pöl i grenen, och fastän det inte tränger in så kommer ingenting ut där heller. Dessutom finns det ju öppningar på stället där händerna och huvudet sticker fram. I halsen sugts vatten in genom halskragen och handskarna är besvärliga att hålla täta. Beroende på körställning bör man ha handskarna innanför eller utanför jackan för att det inte skall rinna in där. Om man har dem utanpå bör man komma ihåg att hålla händerna uppåt när man stiger av hojen!



Om man kör i **skinnställ** så är det bara att köpa ett separat regnställ och ta med sig. Det finns tunna, smidiga regnplagg som tar upp nästan ingen plats alls i hoprullat tillstånd. De brukar inte tåla fartvind så bra. Stora otympliga galonställ däremot håller dig torr i flera veckor av regn, men andas ju inte det minsta så fukten inifrån kan lätt bli besvärande om det är varmt ute.

Hjälmen brukar hålla tätt för allt utom dikesbesök, men visiret tätar inte nödvändigtvis lika bra. Det är en viktig detalj att kolla innan man köper en hjälm – verkar den ha en bra tätning upptill? Om visiret är tätt slipper man vatten som rinner på insidan och tar ner sikten. Nackdelen med täta visir är att luftväxlingen blir begränsad, och om den luft som kommer in redan är mättad med fukt och du dessutom andas i hjälmen så krävs det inte mycket förrän imman ligger tät på insidan. Det är jobbigt, men det finns bot: Imskyddsmedel finns i en uppsjö varianter och anbringas på insidan. Fungerar för det mesta ganska bra en stund, men behandlingen måste förnyas ofta i dåligt väder. Fabriksfärdiga imfria visir har redan någon behandling, som brukar fungera bättre och längre men tål inte vad som helst. De kan vara väldigt repkänsliga bland annat. Jag har med framgång använt mig av Pinlock® innervisir. Det monteras dikt mot insidan på det ordinarie visiret. Av någon anledning bildas det då inte imma på insidan av Pinlockvisiret, även om man står en varm dag still i bilkön, med stängt visir i hällregn och flåsar. Värt varenda krona! Det finns något liknande som heter Fogcity, men det har jag ingen erfarenhet av.

Fötterna skyddas bäst med galoscher, och detta oavsett om man har Gore-Tex stövlar eller inte. Gore-Tex stöveln håller dig förvisso torr om fötterna så länge de är hela, men av egen erfarenhet vet jag att det tar flera dagar innan lädret utanpå torkar. Ger en viss kippande känsla under tiden. Ett alternativ kan vara Gore-Tex sockor som man bär mellan vanliga strumpan och stöveln. Även här så håller sig foten torr, men stöveln blir genomsur rakt igenom. Det innebär att man vackert får ha på sig sina Gore-Tex sockor flera dagar efter regnvädret också.

Det finns överdragshandskar också och det är effektivt men bökigt. Man vill ju ha så god kontroll som möjligt över sina reglage och en överdragshandske underlättar sällan det. Bästa sättet att skydda händerna från regn är istället att montera handskydd på cykeln. Vilket för oss in på cykeln.

Inte alldeles otippat blir man mindre blöt på en kåpcykel än en naken cykel. Jag bevittnade en gång kontrasterna på en bensinmack i Norge en osolig dag. Två personer på customhojar hade äntligen hittat tak där de kunde stanna och ta på sig sina galonställ, men det var så dags – de var dränkta redan. Blött skinn glider inte så bra mot galon så de fick slita en del och blev varmare och svettigare och surare. Då sveper en BMW R1100RT in på macken och stannar vid en pump. Mannen som kliver av bär förvisso Gore-Tex ställ, men det är inte blött. T o m stövlarna är torra bakom kåpan. I sammanhanget ser han ut som någonting från yttre rymden. Han tankar, betalar och försvinner iväg igen med stereon spelande. Customfolket har under tiden stumt tittat omväxlande på honom och varandra, för att sedan liksom väckas ur sin trans, ge upp påklädningsförsöken och istället gå in på macken för att torka.

När så du själv är torr och behaglig kan vi ge oss på de andra problemen vid regn.

När det precis har börjat regna, i synnerhet efter en längre torka, blir vägbanan snorhal när tjäran som svettats upp ur asfalten blandas med vatten. Ju mer det regnar desto mer späs blandningen ut, och friktionen planar så småningom ut på ganska halt bara. Så länge man bara kör rakt fram har regnet ingen större betydelse, men vid bromsning och kurvtagning så finns det mycket mindre friktion att tillgå. Detta gäller i synnerhet på vita streck, brunnslock och spårvagnsspår som är att beteckna som blankis. Våta höstlöv är ingen direkt hit heller. Beroende på vad man har för däcksblandning så förändras egenskaperna också. Vissa däck beter sig märkbart annorlunda i regn, medan andra tycks vara gjorda för ändamålet. Mönsterdjupet spelar givetvis roll som vanligt, men ett mc-däck är mycket smalare än ett bildäck och vattenplaningsrisken är mindre än på en bil. Har man dessutom offroadmönstrade däck så är risken praktiskt taget obefintlig. Men pass på, vattenplana på mc är ingenting man gör i onödan! Gemensamt med bilarna är även fenomenet med våta bromsar. Beläggen tar åt sig vatten och bromsskivorna kyls ner i regnet. När man drar i bromshandtaget tar det några varv på hjulet innan friktionsvärmerna torkat upp ordentligt och man får full bromsverkan. Därför kan det vara en bra idé att med jämna mellanrum lägga på bromsarna litet lätt några sekunder för att minska effekten av detta.

Typer av motorcyklar

Att försöka dela in motorcyklar i olika fack är en näst intill omöjlig uppgift. Det finns vissa cyklar som är lätta att kategorisera, men så har vi ju alla dessa korsbefruktningar och nischmodeller som inte passar in någonstans. Här följer ändå en grovt förenklad översikt. OBS! Mycket subjektiv, generaliserad och överdriven!

1. Customhojar

På en customhoj sitter man lätt bakåtlutad med händerna högt och fötterna långt fram. Cykeln är alltid kåplös och med ett övermått av krom. Designen har sin grund i gamla dagars hembyggen med långa framgafflar, men numera är konstruktionerna mera sansade. Ibland kan man hitta en vindruta, en eftergift till klimatet. Packväskorna, som bara sätts dit på semestern, är av skinn. Med Harley-Davidsson som förebild spottar japanerna sedan länge ut glidare i parti och minut, men även BMW tillverkar en cruiser som inte härmar någon annan.



2. Racehojar

En racehojs enda uppgift är att köra snabbt med. Därför är de optimerade för det och inget annat med farligt mycket effekt, så låg vikt som möjligt och minsta möjliga luftmotstånd. De är helt inkåpade, har minimala rutor, speglar och blinkers och varvräknaren är större än hastighetsmätaren. Bromsarna däremot är jättestora och fjädringsvägen är obarmhärtigt kort. Sadeln, som ibland bara rymmer föraren, är urholkad ur ramen och klädd med galon dvs kolossalt obekvämt men mycket ändamålsenlig på racebanan. Körställningen är extremt framåtlutad med mycket skarpa vinklar för armar och ben. Packväskor går inte att få till sportcyklar, men en del hänger på sadelväskor över passagerarsadeln och bränner upp den ena mot det högt uppdragna avgassystemet. Japanerna har världsherraväldet just nu, men Italienarna ligger högst i ranking bland entusiasterna.



3. Sporttourers

Sporttourern har vissa likheter med racehojen men är mera anpassad till dagligt bruk. Den har bekvämare sadel, även för passageraren, något större kåpglas, rymligare tank, förberedd för packväskor och aningen mera upprätt körställning. Den är dock fortfarande hopplös att vända med då styrutslaget rör sig om ± 15 grader. Den gör sig bäst på snabba förflyttningar över kontinenten på motorväg eller rakare landsväg. Tyskarna håller sig väl framme här, men japanerna är nog ändå bättre ändå.



4. Touringhojar

Har som livsuppgift att utan krångel och gärna ett stort mått bekvämlighet förflytta två personer med alldeles för mycket packning kors och tvärs över världen. Det behöver inte gå fortare än svensk motorvägsfart och även riktigt små vägar kan vara underhållande, men underlaget bör vara asfalt. Körställningen är ergonomiskt korrekt för långa dagar i sadeln, den stora helkåpan och värmehandtagen håller elementen stängna och intercomanläggningen sparar rösterna på besättningen. BMW's bästa gren men Honda GoldWing är trots det den oöverträffade giganten i gamet.



5. MX/Enduro

Motocross och enduro är två sporter som bedrivs i terräng på uppgjorda banor. Enduro och crosshojar skiljer sig egentligen bara på att endurocyklarna har belysning och litet olika utväxling. De har bäge ofantligt lång fjädringsväg och därmed hög sitthöjd, mycket långsmal och hård sadel, i princip ingen instrumentering, mycket grovmönstrade däck (dubbade på vintern) och obalanserade hjul och väger så litet som möjligt. Tanken är också liten eftersom man bara åker på banor. Motorstorleken varierar mellan 50 och 600 kubik, men mest lättkört anses 250 vara.



6. Offroadhojar

Är endurohojar för gatbruk. Komplet instrumentering, något slätare däck, hjul med ryckutjämnare och annan utväxling skiljer i grunden, men en del modeller går längre och har halvkåpor, större bensintankar och bekvämare sadlar. Pakethållare förekommer ofta. Typen är väldigt lättkörd med sin mycket upprätta körställning och breda styre och motorns tonvikt på högt vridmoment snarare än effekt. Lång fjädringsväg är skönt på tjälskottsvägar och balansen gör dem lättkörda på grusvägar. Den totala avsaknaden av vindskydd gör det däremot kämpigt att köra över 110. Motorstorlekarna varierar mellan 350 och 600 kubik.



7. Äventyrsoffroadare

Har ett förflutet som förvuxna offroadhojar sprungna från det legendariska Paris-Dakar rallyt. Numera är de för stora för att på allvar köra i öknen med, men de är ypperliga som långresecyklar även dit vägarna övergår i stigar. De har stora bensintankar, mycket effekt och vridmoment, hög lastkapacitet och mycket bra balans. De har någon form av kåpa och /eller vindruta, ursprungligen för att skydda föraren och motorn från sand och sprut. På minussidan ligger aerodynamiken som medför förhållandevis hög bränsleförbrukning i hög fart. Själv tycker jag att detta är den optimala motorcykeltypen om man bara skall ha en. Den är inte bäst på någonting men den har heller ingen riktigt svag sida. Motorstorlekar kan anses börja vid 600 kubik och sträcker sig uppåt så långt det går.



8. Super Motard-hojar

Super Motard är en sport som kommer från Kalifornien och kan liknas vid rally-cross för bilar: man kör på banor med både grus och asfalt. Motardhojen är en stor endurocykel, 400 till 600 kubik, med uppstyvad fjädring, slicks, mindre framhjul men större frambroms och litet högre utväxling samt balanserade hjul. De är mycket populära som bushojar då det lätt går att köra på både fram- och bakhjul, ett i taget. Tack vare sin höga markfrigång går de även att lägga ner ordentligt innan något tar i, och med låg vikt och feta däck går det att köra mycket fort i kurvorna.



9. Classic look

På 70- och 80-talet såg alla hojar likadana ut: inga kåpor, stor, avlång tank och bred, avlång sadel. Naken motor och kromade avgasrör och kanske en pakethållare. Det är väldigt stilrent och många är de som har köpt nya, "gamla" hojar när de började komma ut igen i mitten av 90-talet. De nya är till utseendet mycket lika sina föregångare men har mycket bättre vägegenskaper med styvare ramar, väldimensionerade bromsar och bättre fjädring. Finns i storlekar från jättesmå till jättestora, bara att välja.



10. Retro

Ännu längre tillbaka, 50- och 60-talen, var engelsmännen dominerande med viss konkurrens från jänkarna. Somliga tycker att cyklarna bara blivit fulare sedan dess och tillverkar därför kopior på de gamla förlagorna. Det är också vackra cyklar fast med modern teknik, så underhållsproblemen lär inte vara lika stora som då det begav sig på riktigt (en motorcykel läcker inte olja, den markerar revir!). Vad som består är dock användningsområdet, de är mest lämpade för att mysa omkring på inte alltför långt hemifrån. Skall man göra något annat finns det lämpligare cyklar numera.



Ta ovanstående med mer än en nypa salt...

Och vad skall man då välja?

För färskingar och folk som inte kört på mycket länge rekommenderar jag inte Sveriges vanligaste nybörjarhoj, en H-D på 1340 kubik, utan en begagnad 500-750 kubiks hoj ur kategori 6,7 eller 9. De är lättkörda, väger inte alltför mycket och har tillräckligt med effekt för att erbjuda tjugning utan att göra dig körkortslös varje gång du vrider på rullen. Det är synnerligen bra om man når ned med båda hälarna när man grenslar cykeln, annars dröjer det inte länge förrän man tappar den. Det gör man förmodligen ändå

förr eller senare och då är det praktiskt med motorbågar som tar den värsta smällen. Är hojen inte splitter ny gråter man inte blod heller när man gör första repan.

Tänk igenom vad du skall ha hojen till. Kör du mest stadstrafik, motorväg eller grusväg? Skall du bara puttra runt på helgerna eller tänker du åka på semester veckovis med cykeln? Skall du pendla till jobbet med cykeln eller är det ett renodlat nöjesfordon? Hur lång säsong vill du ha? En kåpa förlänger nyttoperioden avsevärt. Och framförallt, vad har du råd med? Förutom inköpspriset tillkommer försäkring, skatt, bensin, service och reparationer, lås och eventuellt tillbehör som packväskor, roligare avgassystem, värmehandtag eller vad man nu vill ha. Och glöm för all del inte bort att personlig utrustning kostar en bra slant (runt 15000:-) om man skall ha ordentliga grejor.

En reflektion som många med mig har gjort är att på en vanlig svensk väg med tjälskott och dåliga lagningar så betyder fjädringsvägen mycket. Med lång fjädringsväg går det att köra fortare eftersom hjulen följer vägbanan bättre och styret inte slås ur händerna på en titt som tätt. Racehojar är inte alltid snabbast...

Landsvägs- och gatkörning

Sittställning

Nu är det litet svårt att beskriva en körställning som passar alla olika mc-typer av förklarliga skäl, men som grund skall man eftersträva detta:

- Ha fötterna på fotpinnarna med hålfoten rakt över pinnen. Då hamnar vanligen tårna ganska lagom för att manövrera växelföraren respektive fotbromsen.
- Tryck knäna mot tanken. Då känner du åt vilket håll cykeln lutar och har lätt att påverka kursen.
- Sitt på sadeln. Försök eftersträva en sådan placering att benvinkeln inte blir extrem och så att kroppen lutar lätt framåt. Då orkar du köra längre.
- Håll händerna på styret, men spänn inte armarna. De skall vara lätt böjda och fingrarna skall kunna spela piano på handtagen. Då tillåts blodet att pulsera genom musklerna och du blir inte trött lika fort. Slappna av i axlarna.

Körning

Generellt finns det två saker som är extra viktiga när man skall manövrera en motorcykel:

Blicken och kontakten. Jag rider inte häst själv, men många ryttare som hört dessa tips intygar att det är precis likadant.

Blicken skall alltid ha koll på horisonten. Om man tittar ner för nära framför cykeln tappar man bort horisontlinjen och då blir det genast mycket svårare att avgöra exakt var balansen ligger, i synnerhet vid krypkörning. Kom ihåg regeln ”Du åker dit du tittar”. Tittar du på gropen du skall undvika eller bilen som står dumt till på bensinmacken så är oddsen större att du åker just dit.

Kontakten med cykeln är lika viktig. Principiellt skall man hålla fast cykeln med benen och knäna så man har full koll på vart cykeln lutar den vägen. Håller man i där så blir det dessutom svårare för cykeln att vingla på egen hand medan du sitter uppepå. Ovanför midjan däremot skall man vara ledad och lättrorlig. När cykeln niger vid en inbromsning så låt den göra det men följ inte med med kroppen (enkelt på en offroad, svårare på en sporthoj). Då faller lätt blicken ner samtidigt och då mister man balanshjälpen. Styret är till för att hålla reglagen på lagom avstånd från händerna, inte att bryta och bända i vid normal körning. Om armarna inte drar i styret tillåts cykeln att välja ett naturligt spår och körningen blir mindre yxig.

Styr cykeln med höften. Vid all körning som inte innefattar mycket snabba och kraftiga kursändringar så behöver man överhuvudtaget inte använda styret för att styra cykeln. Knyck till med höften eller lägg tryck på ena fotpinnen åt det håll du vill svänga och cykeln kommer att lyda så snällt så.

Styr cykeln med gasen. I en kurva där man lägger ner cykeln något kan man enkelt påverka kursen med gasreglaget. Vrider man på gasen kommer cykeln att resa sig och vilja gå rakt fram, och tvärsom kommer den att falla inåt och svänga snävare vid gasavdrag.

Specialfall: snabba kursändringar. För att snabbt byta kurs och lägga ner cykeln kan man om höft rörelsen inte räcker till bryta i styret. Skall du svänga åt höger knycker du styret åt vänster och tvärtom.

Gyroeffekten kommer att luta omkull cykeln åt rätt håll. Jämför med det klassiska fysikexperimentet med det snabbt snurrande cykelhjulet som man håller i hjulaxeln, det är precis samma sak.

Krypkörning

Kan definieras som körning där man måste slira på kopplingen för att hålla ner hastigheten. För att enklast lyckas med krypkörning utan missöden så skall man först och främst se till att ha tillräckligt med gaspådrag d v s mer än tomgångsvarvtal. Sedan kan man leta upp dragläget (där cykeln precis börjar röra sig framåt). Arbeta därifrån med små rörelser med kopplingen. Man behöver inte dra in kopplingshandtaget till styret för att frikoppla, det räcker med några millimeter innanför dragläget. Likaså drar inte motorn mer för att man släpper handtaget fullt ut. Med små rörelser runt dragläget hinner man snabbt korrigera drivningen innan cykeln hinner falla för mycket eller rusa iväg. Kom ihåg blicken och knäkontakten och du är på god väg att fullända krypkörningen. Det som kan behöva kompletteras med är tyngdpunktsförflyttning. För att cykeln inte skall trilla omkull måste din och cykelns gemensamma

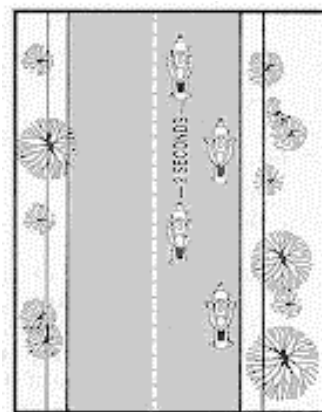
tyngdpunkt befinna sig mitt över hjulen. Om cykeln lutar litet åt ena hållet kan du kompensera detta genom att själv luta åt andra hållet. På vissa cyklar är det lätt att stå upp och köra, där kan man enkelt få en större hävarm eftersom man kan flytta ut större del av kroppen med bibehållen knäkontakt och balans.

Ett ord om den beryktade ”garagevändningen” i körkortsprovet. Den går till så att man mäter upp det avstånd som man får om man leder runt motorcykeln upprätt med styret i ändläget. Därefter skall man köra runt inom samma ruta. Många undrar varför det provet finns? Givetvis försöker inte en normalt funktad människa vända sin ögonsten genom att lägga fullt styrutslag och krypköra mellan fasta hinder med fötterna på fotpinnarna. Men det är heller inte någon som tror. ”Garagevändningen” är ingenting annat än ett mätbart prov i krypkörning och manövrering. Man skall kunna bevisa att man har sådan kontroll över fordonet att man klarar en sådan komplicerad manöver. Tränar man tillräckligt så är den inte så komplicerad heller, och i verkligheten så gör man det ju lättare för sig själv om det går.

Spårval

Gatutrafik och rak landsväg

Du skall ta upp plats i din fil. Ligg mitt i eller en aning till vänster så att inga bilar blir lockade att betrakta dig som en moped och glida förbi på utsidan utan att byta fil. Detta gäller dock inte vid uppkörning för enligt TSV skall man ligga mellan mitten av filen och bilarnas högra hjulspår. Vem som har mest rätt överlåter jag till andra att diskutera. Vid körning i grupp så är det bäst att bilda ett zig-zagmönster (se bild) genom att första hojen lägger sig i endera höger eller vänster hjulspår. Närmast bakomvarande lägger sig då i det andra och alla efterföljande hojar följer sedan samma mönster så att gruppen bildar en lång orm. Syftet med detta är att cykeln framför då kan väja utan att köra in i någon polare eller bromsa utan att bakomvarande sitter kletad i nummerplåten direkt. Avståndet i längsled mellan cyklarna avgörs förstås av farten men mindre än en cykellängd bör man aldrig gå ens i långsam stadskörning. På landsväg kan man tumma litet grann på tresekundersregeln eftersom man vinner litet plats, men omdömet får avgöra om eller hur mycket. Om det kommer trafik bakifrån som vill köra om så är det bara för folk att i tur och ordning gå ut på vägrenen eller leka moped (slicka högerkanten) medan omkörningen äger rum för att därefter återta sin position. Detta slarvas det alldeles för mycket med ute i trafiken och bidrar till irritation över de kaxiga och nonchalanta motorcyklisterna som tror de äger vägen. Egentligen vet nog de flesta inte om hur lätt det är att både hålla kolonnen och samtidigt underlätta i trafiken. Om kolonnen istället kommer ikapp långsammare trafik så kör man säkrast om en och en och återgår till samma position man hade innan omkörningen.



Kurvig landsväg

När det börjar svänga litet mer är kolonnkörning inte vidare praktiskt eller trafiksäkert. Då övergår alla till individuell körning och avstånden glesas ut till normala trafikregler.

I ljusa kurvor d v s kurvor som man ser hela vägen igenom kan man skära kurvan om trafiken medger det. Med en rakare kurs löper man mindre risk att få sladd om det skulle finnas en grusfläck.

I mörka kurvor d v s kurvor som man inte ser slutet på blir det annorlunda:

I vänsterkurvor bör man ligga kvar längs högerkanten ända tills man ser utgången på kurvan. Då först kan man skära den om det behövs. Ju mer till höger man ligger desto längre ser man igenom kurvan och desto tidigare hinner man se eventuella hinder. Skulle man följa mittstrecket med hjulen kvar i sin fil kommer man ändå att bli ett frimärke i fronten på lokalbussen som tar upp hela sin sida med råge, eftersom kroppen ju lutar över på mötande sidan. Att slicka högerkanten känns väldigt olustigt på grusvägar som dessutom ofta har en kraftig bankning för att regnvattnet skall rinna av lätt. Dels är det i regel lösare i vägkanten och dels så är vägen feldoserad. Men det är bara att bita ihop och gilla läget – alternativet är att mörka och kanske fronta med något hårt.

I högerkurvor är det i konsekvensens namn bättre att ligga längs vänsterkanten av sin fil eller på riktigt smala vägar längs vänster vägkant. Syftet är precis detsamma som ovan, ju längre ut man ligger desto tidigare ser man vart vägen svänger och eventuella möten. Detta kräver dock en viss grundhastighet, för

kör man på fel sida så måste man ju snabbt som attan kunna komma tillbaka till sin sida. Kör man för långsamt så hinner man helt enkelt inte tillbaka. Är det då något fel med att slicka högerkanten istället? Det är ju mera trafiksäkert, doseringen är åt rätt håll och allting blir mycket lättare! Ja, allt det är riktigt men det finns en aspekt som är sämre: om det exempelvis skulle stå en parkerad bil mitt i kurvan så tvingas du räta ut svängen och kommer då att köra rakt ut i mötande körfält utan att ha hunnit se genom kurvan om det kommer trafik från det hållet. För att runda bilen måste du lägga ner djupare och brer då ut dig mer över mötande körfält vilket kan vara skillnaden mellan att krocka och komma igenom. Detta är inget problem om man kör så långsamt att man hinner stanna istället (som ju faktiskt trafikförordningen föreskriver), men i praktiken så blir det sällan så.

En annan fördel med att praktisera ”felvägkantskörning” är att man inte lika lätt blir tagen på sängen om kurvan nyper mot slutet. Sådana kurvor är tack och lov relativt ovanliga i Sverige, men på Gran Canaria och i Alperna där jag kört mycket är det snarare regel än undantag eftersom vägarna följer bergets kurvatur.

Extrem kurvtagning

Om kurvan är tillräckligt snäv och farten tillräckligt hög så infinner sig snart gränsen för hur långt man kan lägga ner motorcykeln innan något skrapar i. De flesta hojar brukar vara konstruerade så att det är fotpinnen som skrapar först, och den kan fjädra litet så det gör absolut ingenting. Därefter kanske avgassystemet eller motorbågarna tar i, och de fjädrar inte alls med följd att om man fortsätter att lägga ner mer när det börjar gnistra så försvinner trycket från något av däcken och man kör omkull. Vill man inte slå av på farten när cykelns fysiska gräns är nådd får man vackert hjälpa till själv genom att hänga sig inåt i kurvan och på så sätt flytta tyngdpunkten. De extremaste förarna är förstås roadracingsåkarna och de hänger ut så mycket det går och släpar dessutom knät i backen. Detta är inte huvudsakligen för att flytta tyngdpunkten någon extra centimeter utan för att hålla koll på hur mycket de lutar egentligen, eftersom de hela tiden ligger och balanserar på gränsen för väggreppet. I sällsynta fall kan de dessutom undvika en vurpa genom att pressa knät mot asfalten när däckets glider undan tills de kan räta upp och återfå fästet...

Bromsning

Grundregel nummer 1 är att frambromsen är effektivare än bakbromsen. Hur mycket varierar från cykel till cykel, men på en sportcykel kan det handla om 95/5% medan en tungt lastad customhoj kan hamna runt 60/40%. Normalfallet brukar ligga runt 85/15% vid hård inbromsning. Detta beror på att masscentrum förskjuts framåt vid bromsningen, cykeln niger och trycket ökar på framhjulet och minskar på bakhjulet (kanske rentav upphör om bakhjulet lättar). Den bromskraft däcket kan förmedla är beroende av friktionen och kraften däcket pressas mot backen med. (Vid normal mjuk körning blir siffrorna förstås annorlunda, runt ca 10% mindre frambroms.)

Bromsning är det viktigaste att kunna på en motorcykel. Köra fort rakt fram är ingen konst, det klarar vem som helst. Att på ett säkert sätt få ner farten snabbt igen är litet klurigare, men kan vara skillnaden mellan liv och död.



För att kunna bromsa bra krävs två saker: en bra sittställning och en bra ansättning. Utan en bra **sittställning** spelar det ingen roll hur bra du klämmer åt handtaget. Hur man sitter har jag beskrivit ovan så jag vill bara betona att vid en kraftig inbromsning så kommer kroppen att tryckas framåt som om någon pressat dig i ryggen. Det är viktigt att inte hålla emot med armarna då utan spänna rygg och mage så att kraften leds ner i cykeln genom benen istället. Om man trycker på styret kommer dels cykeln att orma sig fram och dels så får du svårare att finjustera bromskraften med fingrarna. Men bara för att du spänner rygg och mage skall du inte bli stel. Vid en hård inbromsning kommer cykeln att niga och det är bra för då ökar framdäckets tryck mot vägbanan och frambromsen tar bättre. Men om du sitter stelt på cykeln kommer du att följa med med blicken och tappa horisontlinjen, men försämrad balans som följd. När du väl sitter bra är det dags att titta på **ansättningen**. Den optimala inbromsningen (på asfalt) får man när hjulen rullar aningen långsammare än motorcykeln färdas, d v s när de är på gränsen till låsning. Om

målet med bromsningen är att stanna så fort som möjligt utan att köra omkull skall man snabbt klämma åt handtaget hårt (men inte så snabbt eller hårt som möjligt) och hålla det kvar i samma läge tills man står nästan still. Då kan man släppa efter litet grann på greppet. Klämmer man åt blixtnabbt så kommer däckets inte att hinna komprimeras innan den allvarliga bromskraften kommer och då kan man få en låsning (i praktiken är det inget problem, men det går att provocera fram). Klämmer man åt för hårt så låses hjulet med en gång och då tvingas man släppa efter och ta om igen för att inte åka omkull. Anledningen till att man släpper en aning innan man stannar är att ju lägre farten blir desto lättare är det att låsa hjulet. Skulle man hålla kvar stumt hela vägen är risken stor att hjulet låses precis på slutet, när det är som svårast att häva sladden. Allt detta gäller en modern cykel med välservade bromsar. Har man en äldre hoj, kanske med små skivor eller enkelkolvsok där bromsvätskan är gammal så kan det tvärtom vara svårt att låsa hjulet hur man än försöker.

Vanliga felbeteenden:

- Man tar i för lite i början och tvingas ta i mer på slutet för att undvika hindret. Bromssträckan blir fyra gånger så lång om man ökar hastigheten till det dubbla. Därav kan man räkna ut att det är viktigt att snabbt få ner farten om man vill kapa meter i stoppsträckan, alltså bör man ta i hårt redan från början.
- Man kan inte bestämma sig hur hårt man vill bromsa utan varierar bromstrycket. Framgaffeln kommer att fjädra upp och ner och energi som behövs för att hålla däckets rullande försvinner i fjädringsarbete, d v s hjulet låser lättare.
- Man låser hjulet men släpper inte på bromsen. Har man perfekt balans och vägen är plan kan man åka en anseglig sträcka med låsta hjul. Är det framhjulet som låses kommer det dock förr eller senare att gå åt skogen (i regel förr). Är det bakhjulet som låses kan man kanske stanna med låst bakhjul, men förutom att däckets slits platt (obekvämt och dyrt) så kommer man att få sladd om man har något annat än perfekta förhållanden och balans (inträffar aldrig). Ett rullande hjul hjälper cykeln att hålla sig upprätt med hjälp av gyroeffekten.
- Man använder bara en av bromsarna. Använder man bara bakbromsen kommer man att få en ruskigt lång bromssträcka och sannolikt sladd också. Använder man bara frambromsen så klarar man sig ofta rätt bra, men bakbromsen hjälper trots allt till att stabilisera cykeln och även om bromsverkan i sig är ganska låg så är den inte försumbar.

Bromsning i kurva

Vid bromsning i kurvor finns det inte längre någon marginal för låsning. Låses framhjulet så ligger man ner, punkt. Låses bakhjulet får man en sladd som kan vara svår att häva om man inte är van. Vid kurvtagning åtgår en del av den tillgängliga friktionen till att hålla fast cykeln, ju mer man lutar desto mindre finns det kvar till bromsning. Men återstoden kan man mycket väl använda till fartminskning. Beroende på cykelns styrgeometri kommer den kanske eller kanske inte resa sig när man bromsar, och just i kurvor kanske inte en rakare kurs var det man önskade sig så iakttag försiktighet innan du provar detta.

Bromsning på grus

På grus stannar man allra fortast om man lägger omkull hojen, då alla utstickande delar gräver ner sig och bromsar. Kanske inte så skönt men väl värt att komma ihåg om det riktigt kniper någon gång. Näst bäst är att låsa hjulen. Då skyfflar de en höj med grus framför sig och det blir som att köra i en uppförslänt. På grus är det lätt att låsa hjulen och lika lätt att köra omkull om man inte släpper igen eftersom det inte hjälper att släppa om cykeln börjar luta över en viss gräns (som är mycket lägre än på asfalt). Annars gäller precis samma regler som på asfalt: sitt precis som annars; bromsa snabbt och bestämt; släpp när det låser och ta om; försök få hjulen att rulla litet långsammare än cykeln och glöm inte blicken och knäkontakten!

Oberoende undersökningar visar att för att träna in en reflex (t ex rätt beteende vid bromsning eller balansförskjutning vid krypkörning) så krävs det 3000 korrekta repetitioner innan man gör rätt automatiskt. Det tar ett tag hur man än vrider och vänder på det, och gör man fel emellanåt får man backa

en bit i inlärningskedjan. Av detta kan man konstatera att man aldrig blir fullärd utan det är bara att öva vidare hela livet.

Ett körkort är inte ett bevis på att du är fullärd utan bara ett tillstånd att öva vidare på egen hand!

Till sist avlivandet av en vanlig missföreställning: motorcyklar bromsar inte alls snabbare än en bil. Många motorcyklister ligger nära bakom bilar med ursäkten att ”jag hinner i alla fall bromsa”, men detta är fel. En duktig bromsare som kör på en bra motorcykel med bra och varma däck och är beredd på att tvärnita på gränsen till låsning kan bromsa 1-2 meter kortare än en bil. I alla andra fall vinner bilen. Tänk då om du inte har sexkolvsok, racingdäck och vana att låsa framhjulet och dessutom koncentrerar dig på något annat än att effektivbromsa när bilen fyra meter framför dig nitar för en harpalt du inte ens sett från din position bakom bilen. Håll avstånd istället...

Körning med passagerare

Ett trevligt sätt att dela sina mc-upplevelser med andra är att ha med sig en passagerare bakpå. Plötsligt kan man spontant uttrycka sina intryck (Åh, vad vacker sjön där borta är!) och få gensvar (Kör inte så fort!) istället för att fråga polaren nästa gång man stannar (Vilken sjö?). Det spontana meningsutbytet underlättas visserligen dramatiskt med en intercomanläggning, då det inte alltid är så lätt att göra sig hörd genom integralhjälmars i höga farter, men ett väl utbyggt teckenspråk kommer man också långt med (t ex en klapp på höger axel = sväng nästa höger; klapp på magen = hungrig; klapp längre ner = måste pissa; kläm åt med benen = men bromsa då!; knacka med hjälmen i nacken = guuud vad tråkigt, jag tror jag somnar. Om man byter passagerare kan det vara bra att komma överens om språket först så inga pinsamma missförstånd uppstår.).

Som förare har man förstås ett extra stort ansvar. Passageraren kan ju inte göra mycket åt situationerna ni hamnar i så det är ditt fel om något händer. ”Ja ja, det vet jag väl” tänker ni, men om ni inte har kört av med passagerare vet ni inte vad jag menar. De skuld känslor som uppkommer om något händer eller kunde ha hänt är så starka att jag inte önskar dem min värste ovän. Inget roligt, tro mig. Roligt är däremot när man får chansen att inviga någon ny i motorcyklismens underbara värld. Man kan då göra på två sätt:

1. Antingen kör man så fort man någonsin kan för att imponera med sin körskicklighet och bagens prestanda. Över en (ganska låg) gräns så förmår den stackars passageraren inte uppskatta fartens tjustring längre utan det blir bara otäckt. Man stirrar döden i ansiktet och panikångest infinner sig. De flesta håller krampaktigt i sig allt vad de förmår medan andra hellre kliver av utan att vänta på ni skall stanna först. Oavsett hur det slutar kan man anta att det är första, sista och enda gången vederbörande befattar sig med motorcyklar och kommer resten av sitt liv att aktivt motarbeta allt som handlar om dylika fordon.
2. Det andra sättet är att gå igenom reglerna nedan innan ni åker, sedan köra lugnt på gränsen till mesigt, och ofta fråga hur det går där bak. Kom ihåg att 70 km/h i en bil mest är tråkigt, men samma hastighet utan stålbur omkring sig, med vinden i ansiktet och vibrationerna mellan benen medför en påtagligt mera intensiv upplevelse. Första gången man lägger ner hojen i en rondell tror de flesta att ni håller på att krascha och accelerationen hos den slöaste hoj överträffar de flesta familjebilarna med hästlängder. Allteftersom passageraren inser att du kanske har koll på läget och lär sig hur motorcykeln uppför sig så kan man vrida upp tempot långsamt, men inte längre än att den bakpå känner att det är han/hon som bestämmer farten. Hittills har de jag skjutsat blivit inbitna motorcyklister, och många som börjat med någon hänsynslös stolle utbrister att ”det här var ju inte alls så ruskigt som jag mindes det!”. Välj själv om ni föredrar skadeglädjen i fall 1 eller tillfredsställelsen över att ha värvat en frände i fall 2.



Som passagerare finns det några regler man bör följa för att underlätta för föraren:

- Kliv inte av eller på utan förarens samförstånd. Det är så genant att lägga hojen på en parkeringsplats.
- Sitt tätt intill. Du skall följa förarens rörelser och inte hojens. Ibland råkar de vara desamma, men inte vid knixig körning eller snäva svängar. Lutar du med hojen, eller än värre emot när det lutar, så blir det som att köra med en kolossal topbox med flytande innehåll som börjar gunga. Mycket otrevligt och kan helt fördärva körningen även för erfarna förare.
- Håll inte fast i ”kurvhandtagen” bakom dig om sådana finns. Håll händerna framåt, antingen runt midjan på föraren eller på dina eller dennes lår. Du har då mycket bättre koll på hur ekipaget lutar och kan hålla i dig vid snabb acceleration (försök med det om du använder handtagen!) och på vissa cyklar når du fram till tanken och kan hålla emot vid inbromsning.
- Håll fötterna på fotpinnarna. Om du börjar flaxa med benen så förskjuts balansen och föraren kan tappa kontrollen. Detta gäller särskilt i låg fart, t ex vid trafikljus etc. Även om du tror att ni håller på att trilla så sitt kvar om inte föraren ropar något annat åt dig, han/hon kanske bara lägger ner hojen för att göra en snäv sväng.
- Vid bromsning skall du undvika att hänga över förarens rygg. Han kommer annars att få svårt att behålla styret obelastat och inbromsningen kommer att bli vingligare. Knip istället åt med benen runt höfterna (det gör inget om han får blåmärken) och spänn ryggmuskeln så att du förmår hålla dig själv upprätt. Om du når tanken så kan du ta stöd mot den med händerna eller fingrarna för att hjälpa till.
- Håll uppsikt framåt. Du får mycket lättare att hänga med i svängarna och är beredd på tempoväxlingar om du ser vad föraren ser. Fast om du hänger ut hela huvudet åt sidan kommer du drabbas av en massa turbulens, vilket är jobbigt i längden. Det räcker oftast med att bara vrida på skallen så att du ser förbi förarens hjälm. Byt sida så ofta att du hela tiden har koll på vad som händer runt omkring er.

Detta är grundreglerna och dessa fungerar oavsett ekipagets utseende och framförande. Sedan kan man tumma på en del om man exempelvis bara ligger och tuffar sakta fram på en rak väg eller sitter i en länstol på en Guldvinge och läser kartan. Använd sunt förnuft och kommunicera med föraren hur han/hon vill ha det.

Till sist, öva gärna kraftig kurvtagning och hårda inbromsningar tillsammans så att ni bägge vet hur det känns med den extra vikten och g-krafterna om det skulle krisa till sig någon gång. Sedan är det bara att ge sig ut och erövra världen!

Terrängkörning / enduro

Terrängkörning är förbjudet i lag, men det finns undantag från reglerna: motocross och enduro (och trial) får utövas på särskilda banor om man är med i en motorklubb med tillgång till dylika banor. I motocross kör man en kort (någon kilometer) och ca 6 meter bred rundbana med många hopp. I enduro kör man ett pilot spår genom terrängen, typ en stig fast knöligare, och banorna är från några kilometer till ett par mil långa.



Körning i terräng är ganska likt men ändå helt olika landsvägskörning. Grundtankarna är fortfarande desamma, men vissa tillämpningar blir annorlunda. Blicken måste fortfarande ligga långt framför dig och inte fokusera på det närmaste hindret. Knäkontakten är mycket viktig för balansen, tappar man den studsar hojen hej vilt mellan benen. Däremot är det inte så bra att sitta ner. Står man upp får man lättare att justera balansen både åt sidorna och i längsled, och cykelns fjädring slipper släpa runt på dig också utan behöver bara ta hand om cykelns egen vikt vilket innebär att hjulen får lättare att behålla kontakten med marken och färden blir mjukare. Dock är det jobbigt att stå upp längre stunder men det är det enda rätta.

När man kör sedan kan alla problem och hinder lösas med mera fart. Det är en hög mental spärr att våga dra på när det börjar barka åt h-e, men det fungerar nästan alltid och de gånger det inte gick körde du för långsamt från början. Dikespassager, stenbrott, stubbåkrar, lerhål, branta uppförsbackar, allt passeras lättast i hög fart. Svårigheten är att köra fort men ändå hinna läsa terrängen i tid. Lättare sagt än gjort dessvärre och vurporna är många i början.

Därför måste man ha en oherrans massa skydd på sig. Stövlar liknande slalompjäxor, ben- och armbågsskydd som hämtade från hockeyrinken, axelskydd med bröst- och ryggpansar, vanligt ryggskydd och höftskydd hör till standardutrustningen om man vill klara sig någorlunda helskinnad. Förutom hjälm förstås. Handskar däremot är inte högprioriterat eftersom man aldrig kanar i skogen. Men man brukar ändå ha lättvättade tyghandskar. Skinnställ är inte heller att rekommendera då skyddseffekten är överflödigt och man ändå blir varm så det räcker utan ett extra lager läder utanpå. Lättvättade byxor och en överdragströja är mer ändamålsenligt.

Av min kortvariga erfarenhet av sporten kan jag konstatera att hur jobbigt det än är att köra så är det inte det som man blir tröttast av, utan det är av att lyfta upp cykeln när man trillat och att dra loss eländet när man kört fast i lera. Det är ohyggligt tungt rent ut sagt, undvik alltså det i möjligaste mån. Köp en rymlig vattenryggsäck också, för annars dukar man snabbt under i skogen.

En annan detalj att notera är att man har mycket lägre lufttryck i däckerna i enduro, ca 0,7 – 1,0 kPa. Detta för att däckerna skall smeta ut sig över underlaget bättre och därmed ge bättre fäste. Det fungerar över förväntan.

På gräs t ex, som bland landsvägsåkare betraktas som ett halt underlag, går det att lägga ner och vrida på nästan som om det vore asfalt. Däremot får man vara försiktigare på riktigt skarpa stenkanter, höga rötter etc. Försöker man landa mot sådana så kan däckets plattas ihop och stämpla slangen mot fälgen med punktering som följd. Det låga lufttrycket medför en annan detalj som man inte hittar på landsvägscyklar: däckslås. Utan högt tryck i däckets som pressar däckssidan mot fälgen så kommer däckets att glida i förhållande till fälgen vid kraftiga gaspådrag och hårda inbromsningar. Eftersom ventilen sticker ut genom fälgen kommer den att snedställas för att till slut slitas av. Då är det bara att kassera slangen. Om nu inte däckslåset hade funnits! Det är en kloss som placeras inuti däckets och skruvas fast genom ett hål liknande det för ventilen. Klossen klämmer däckssidorna mot fälgen och problemet är löst. Nackdelen är att man får en rejäl obalans i hjulet, men terrängen är så ojämn ändå att det inte märks. På gata däremot är det skitjobbigt...

Med risk för att verka tjatig så vill jag än en gång poängtera att nästan hur man än trillar så hamnar alltid fötterna i kläm. Använd riktigt ordentliga stövlar! Jag använder SIDI FlexForce och kan tacka dem för att jag har fötterna kvar i behåll. Nästan omöjliga att gå i, men ovärderliga i skogen...

Teknik

Motorcykelns konstruktion



En traditionell motorcykel har en ram i vilken det sitter monterat en motor med växellåda. Mellan dessa finns en koppling. Bakhjulet sitter monterat i en svingarm som i sin tur sitter ledad i ramen. Mellan bakhjulet och växellådan finns någon form av förbindelse, en kedja, en rem eller en kardanaxel. Framhjulet sitter monterat i en framgaffel som är lagrad i ramen framtill. I ovankanten av framgaffeln sitter styret. Ovanför motorn hittar man tanken eller en tanktrapp i vissa fall och bakom den en sadel. Ibland finns det en pakethållare bakom sadeln. Motorcykeln manövreras genom

att öka motorvarvtalet med gasreglaget (vridrulle på höger handtag), justera drivkraften med kopplingen (spak/grepp på vänster handtag) och bromsas med frambromsen (spak/grepp på höger handtag) eller bakbromsen (pedal framför höger fotpinne). Växellådan ändras med växelföraren som sitter framför vänster fotpinne. Detta är grundkonceptet som nästan alla motorcyklar följer, men undantag finns.

Bromsar

Bromsar kan vara hydrauliskt eller mekaniskt manövrerade. Frambromsen är nästan uteslutande hydraulisk. På en hydraulisk broms har man bromsvätska i en behållare som man med hjälp av bromshandtaget/-pedalen pressar ut i bromsslangarna och i andra änden påverkar kolvarna i bromsoken som pressar bromsbeläggen mot bromsskivorna. Med flera kolvar kan man få en ansevärd bromskraft med en liten ansträngning i handtaget. Ju större diameter på bromsskivan desto större bromsverkan får man också. Bromsslangarna är av gummi och blir med tiden ”svampiga”, d v s de vidgar sig en aning när trycket inuti ökar. Detta kan motverkas med stålomspunna bromsslangar. Bromsvätskan är färskvara och bör bytas inför varje säsong. Den är nämligen hygroskopisk d v s tar åt sig vatten ur atmosfären. Det är bra för då får man inga vattenansamlingar i systemet som kan orsaka rostangrepp, men får man för hög halt vatten i vätskan så kan den koka vid hårda bromsningar. Då bildas luftbubblor i systemet och luft är kompressibel så då blir bromsarna riktigt svampiga, i värsta fall får du inte tillräcklig bromsverkan.

Mekaniskt manövrerade bromsar är vanliga som bakbroms. Det går då ett stag från bromspedalen bak till en hävarm på bromstrumman. Armen påverkar en kam inuti trumman som pressar ut bromsbackarna mot bromstrumman. Allteftersom beläggen slits får man justera längden på staget med en mutter. Eftersom själva beläggen på en trumbroms sitter osynliga för ögat finns det en liten anvisning på länkarmen som pekar mot en skala. När änden på skalan är uppnådd är det dags att byta beläggen.

Låsingsfria bromsar eller ABS (Anti Blockier System från tyska Bosch) är datorkontrollerade bromsar där flera givare känner av varje hjuls hastighet flera gånger i sekunden. Om bara ett av hjulen skulle stanna så tolkar datorn det som om hjulet låst sig och låter därför på trycket igen tills det rullar igen. Detta sker flera gånger i sekunden. Detta är grovt förenklat, men i praktiken så fungerar det utmärkt. Dock skall man vara medveten om att ABS även förlänger bromssträcken på löst underlag, kanske t o m fördubblar den i ogynnsamma fall. Vinsten är att man hela tiden har styrförmåga och slipper bromsa omkull sig av misstag. ABS skall utnyttjas som en backup, inte som en ursäkt att bromsa senare och hårdare. ABS'en skall bara gripa in och rädda dig när du tagit dig vatten över huvudet eller hamnar i en paniksituation. För mera detaljer om ABS, se t ex denna länk:

<http://www.ibmwr.org/prodreview/abstests.html>

Däck

Till motorcyklar finns hur många varianter och modeller på däck som helst att välja mellan. Man måste därför redan från början bestämma sig vad man tänker ha cykeln till och köpa däck därefter då egenskaperna skiljer mycket mellan olika typer. Skall man exempelvis köra mycket på bana eller lägga ner mycket i största allmänhet så bör man ha ett däck med mycket gummi (optimalt slicks d v s helt utan mönster) med ”fet” blandning som greppar bra; tänker man köra långtoring eller pendla till jobbet kanske man prioriterar livslängd och skall då ha en hårdare gummiblandning; kör man ofta på grus eftersträvar man ett grovt mönster med djupa klackar som gräver fast sig i gruset, men då blir greppet på asfalt lidande; kör man mycket i regn är det viktigt med ett mönster som leder bort vatten bra och gummi med bra våtgrepp. Dessvärre finns det inget universaldäck som är bra på allt, men till synes likadana däck kan bete sig olika så läs många däckstester, prata med andra hojåkare om deras erfarenheter och fråga flera olika däckshandlare om deras rekommendationer (frågar man bara en så kanske han rekommenderar just de däcken han säljer). En listig lösning för touringåkare som vill ha bra grepp är att köpa avlagda tävlingsdäck från roadracingsförare, eftersom de bara sliter däcken på sidorna och därför ger många lugna landsvägsmil fortfarande.



Däck behöver inte bara bytas p g a dåligt mönsterdjup. **Ålder** är en viktig faktor på däck, och inte sällan hinner däcken hårdna av ålder innan de är utnötta. Detta kan ses genom att bildas sprickor i klackarna och gummit blir ljusare. Ett sådant däck greppar markant sämre än ett nytt och är ingenting för folk som vill kunna lägga ner men inte omkull. Vid bromsning låser hjulet mycket lättare med risk för kullkörning som följd. Idealt bör man byta till fräska däck varje säsong.

Oavsett däcksväl så är det bra att kolla och justera **lufttrycket** ofta. Kör man ensam eller med passagerare och packning krävs olika tryck. För lågt lufttryck kommer att ge cykeln ormiga vägegenskaper och nöta ut mönstret på sidorna onödigt fort. Bränsleförbrukningen ökar också. Om man kör längre sträckor eller i hög fart kan sargen bli överhettad och mista sin hållfasthet med däckskrängning som värsta resultat (däcken lossnar från fälgen). Men det finns tillfällen då det kan vara bra att sänka lufttrycket också, och det är vid körning på löst underlag. Då plattas däck ut mer och man får större anliggningsyta d v s mer grepp. Men man kan inte köra lika fort då.

För högt lufttryck sänker rullmotståndet och bränsleförbrukningen, i viss mån däcksljudet men dessvärre också kontaktytan mot vägen. Man kan därför inte köra riktigt lika fort med för högt tryck, i synnerhet inte på löst underlag. Kör man mycket rakt fram kommer man dessutom att snabbt slita ut mönstret mitt på däck och påtvingas byte i förtid.

Även om man har perfekt tryck så blir det ofta mest körning i huvudsak rakt fram. Till slut bildas därför en **kant** på var sida av däck där gränsen för normala nedlägg går. När man försöker gå förbi den gränsen spjärnar motorcykeln först emot för att plötsligt ge efter och nästan trilla omkull. Om man upplever att en cykel känns svårsvängd eller oberäknelig kan man börja med att byta däck. Ofta får man en helt ny cykel som går att styra med höften.

Slang i däck kan man ha på alla cyklar, men man måste ha det på ekerfälgar där ekern är fäst genom fälgens mitten eftersom luften annars skulle pysa ut genom hålen för ekrarna. En fördel med slang är att man oftast inte behöver kassera däck efter en punktering utan det räcker med att laga slangen.

Punktering råkar de flesta ut för förr eller senare. Man kan ordna en själv genom att köra för fort över trottoarkanter, i synnerhet om man har lågt lufttryck eller lågprofildäck, eller köra på en spik eller skruv etc. En pyspunka kan man laga med punkteringsspray, men ett stort hål måste lagas med plugg. Till BMW följer det med pluggreparationssatser men de går även att köpa separat hos vissa däckshandlare. Annars åker man till däcksverkstaden och ber dem sätta i en plugg från insidan.

Det finns även en förebyggande punkteringssoppa som man håller i däck medan det är helt som sedan tar hand om alla hål upp till 6mm i diameter och ett stort antal gånger. Med många små hål placerade

strategiskt kan en sats täta långt över 100 hål, men räkna med att dryga 20 reguljära skruvar kan fastna i däckets utan bestående men. Medlet innehåller en massa fibrer och speciella koaguleringsmedel som får fibrerna att klibba ihop när de försöker strömma ut ur hålet. Det hela går ögonblickligen och man märker inte ens att man kört på något. Pyspunkor, dålig tätning mellan däck och fälg samt porositeter i däckets är annat som förr skulle ha minskat däckstrycket med onödigt slitage som följd, men som numera går att undvika. Dessutom så hjälper soppan till att avleda friktionsvärmen så däckets håller sig svalare. Låter fantastiskt men lär visst fungera. Jag har använt det själv, men det är ju svårt att avgöra om man skulle ha fått punktering eller inte om man nu inte hittar spikar i däckets... Se www.punkteringsfri.nu och www.flatfree.com.

Dubbdäck finns även till motorcyklar. För gatbruk så bör man använda däck med ganska litet utstick, ca 2-4mm. Har man längre så åker man mest på dubben och inte på gummit om det är barmark och då känns det som att åka på en luftkudde. Friktionen mellan stål och asfalt är heller inte den bästa. På isiga vägar får man hyfsat grepp, men det är fortfarande lätt att köra omkull. Med endurodubb (6-8 mm utstick) blir fästet på is däremot mycket bra. Det är faktiskt bättre än sommardäck på torr asfalt och med riktiga isracingdubb (20-25mm) är fästet ofattbart. Fast då kan man förstås inte alls åka på något annat än ren is.

Fälgar

Ekrade fälgar används på offroadcyklar för att de tål terrängkörning bra med många ekrar som fördelar stötarna väl. Man hittar de även på många customcyklar eftersom det har en klassisk prägel (i begynnelsen var alla fälgar ekrade).

På de flesta andra cyklar hittar man gjutna fälgar med några få grova ekrar. Det är billigare att tillverka sådana i stora upplagor än ekerfälgar men för den skull inte på något sätt sämre.

Fjädring

För att framfarten inte skall bli så obekväm och för att bättre behålla kontakten med marken har motorcyklar fjädring. Framtill sköts den av framgaffeln och baktill av svingen.

Framgaffeln funktion är att hålla i hjulet, stänkskärmen och bromsok och alla slangar och wirar, och alltså att sköta dämpningen också. Om den monteras med innerröret neråt så får man lägre ofjädrad vikt men den blir mera utsatt för stenskott och annat. Denna montering är vanlig på gatcyklar. Tvärtom, dvs innerröret uppåt hittar man nästan alltid på offroadhjul då de blir helt okänsliga för stenar och gegga nertill. Denna variant kallas "upside-down". Inuti gaffelbenen sitter fjädrar som tar upp krafterna när man kör över ojämnheter. För att inte cykeln skall fortsätta att hoppa upp och ner finns det även en dämpfunktion inbyggd, och denna är beroende av gaffeloljan. Gaffeloljan bör bytas med jämna mellanrum för att gaffeln skall behålla sina dämpningsegenskaper, och packboxarna (d v s tätningarna mellan inner- och ytterbenet) kan behöva bytas om man får repor på inre gaffelbenet från grus eller stenskott, eller om man har bottnat fjädringen för ofta så att trycket inuti gaffeln pressar sönder packningen.

Baksvingen är en sorts liggande gaffel som är ledad mitt under motorcykeln. Fjädringen sitter antingen som ett centralt placerat stötdämparpaket (fjäder och dämpare) strax bakom leden framför bakhjulet, eller som två separata (klenare) paket på var sida om hjulet. Funktionen är precis densamma oavsett vilket, men det är viktigt att se till att bägge dämparna är likadant inställda och i samma skick om inte vägegenskaperna skall bli olustiga. Har man centraldämparvarianten ser man ibland att gaffeln saknar ett ben, så kallad enkelsving. Vanligt på BMW och Ducati.

BMW har patent på en annorlunda lösning som kallas **Telelever**. I princip är det ena sidan på en bilframvagn som man monterat på en motorcykel, och man kan då ha en centraldämpare även fram. Fördelen med den konstruktionen är att motorcykeln inte niger ens vid hård inbromsning, och man har full fjädringsverkan kvar även vid panikbromsning eller bromsning i kurva på ojämnt underlag, något som en traditionell framgaffel inte klarar. Nackdelen är något högre ofjädrad vikt, och för de som utnyttjar att cykeln hjulbas blir kortare vid bromsning för att kunna svänga snabbare fungerar det inte alls.



Det finns även ett gammalt koncept som kallas **springergaffel**. Där sitter fjädringen på utsidan av gaffeln. Det blir en ganska snygg lösning, i synnerhet om man kromar fjädrarna, men priset är kort fjädringsväg och en tyngre konstruktion. Används ibland på customhojar av äldre slag eller romantiska retrobyggen.

Drivning

- **Kedja:** den i särklass vanligaste metoden. Fördelen med kedjedrift är billiga komponenter och mycket hög verkningsgrad (få friktions- och värmeförluster). Detta innebär att alla cyklar som eftersträvar hög effekt på bakhjulet har kedja. Nackdelen med kedjedrift är att kedjan måste underhållas löpande med smörjning varje gång den blivit våt eller dammig eller annars var 50:e mil. Ett praktiskt sätt att hålla kedjan välsmord jämt är att montera en automatisk kejdsmörjare, en Scottoiler®. Det är en liten manick som drivs av en vacuumslang från motorn och dripar ut olja ur ett munstycke över kedjan, mera ju mer du gasar. Kedjan hålls därmed alltid välsmord. Kedjan måste även sträckas allteftersom den slits vilket kan bli ofta mot slutet på dess livslängd. En kedja som sköts väl bör hålla åtminstone 2000 mil, men en misskött kan vara slut redan efter 500 mil. När man byter kedja byts även dreven fram och bak samtidigt (s k komplett drivpaket) för annars slits kedjan snabbt ut av de gamla dreven.
- **Kardan:** en roterande axel som med vinkelväxlar överför kraften mellan växellådan och bakhjulet. Används på alla bilar med motor och drivhjul i varsin ände. Fördelen med kardandriften är att den är helt underhållsfri så länge det finns olja i växeln. Den smutsar inte ner, och den rasslar inte heller lika mycket som en kedja. Nackdelen är att komponenterna väger mer än en kedja och förlusterna i överföringen är större än kedjedriften. Kardandrift sitter därför på cyklar som har tillräckligt med effekt ändå och där underhållsfrihet är mera värt än optimala prestanda, t ex touringcyklar.
- **Rem:** fungerar som en kedja fast utan kladd och rassel. Remdriften är tyst och kletar inte ner cykeln, vilket customåkare uppskattar. I likhet med kedjan så slits remmen så man måste spänna den med jämna mellanrum. Det är mycket viktigt att se till att bakhjulet går i samma spår som framhjulet (att cykeln spårar), för annars slits remmen snabbt!

Batterier

Cross- och enduromotorcyklar brukar prioritera viktbesparing framför bekvämlighet och saknar därför batteri och kickas igång istället, men för övriga är det som regel standard med batteri på hojen. Detta används för att driva startmotorn och parkeringsbelysningen (och eventuellt larmet), men övriga elektriska funktioner klarar generatoren av så snart motorn går (inom rimliga gränser förstås).

Istället för att gräva ner mig i hur batterierna fungerar kan jag berätta hur man skall få dem att fortsätta fungera, dvs inte ha sönder dem. Traditionella batterier innehåller blyplattor som ligger försänkta i svavelsyra. För att elektrolysen skall fungera får nivån inte sjunka så långt att någon del av plattan hamnar i luft då den istället reagerar med luften och försämras eller med tiden förstörs. Håll alltså koll på syranivån i batteriet så lever det längre. Skulle den ha sjunkit så fyller man på med destillerat eller avjoniserat vatten (alltså inte kranvatten som innehåller massa annat trams som inte hör hemma i batteriet) till maxnivån.

Elektrolysen går lättare ju varmare batteriet är. Det lämnar alltså lättare ifrån sig energi till startmotorn när det är varmt än när det är kallt ute. På samma sätt självurladdar det lättare om det förvaras varmt än kallt. Batterier skall alltså lagras svalt. Ett fulladdat batteri tål -60 grader utan att förstöras (svavelsyra har låg fryspunkt), men ett urladdat innehåller mest vatten och fryser redan vid några minusgrader.

För kännedom vill jag även nämna den nya typen av batterier utvecklade ur flyg- och rymdindustrin, så kallade AGM-batterier (Absorbed Glass Mat). De är helt okänsliga för vilken ledd batteriet befinner sig, tål stora stötar och temperaturvariationer, klarar lång tids förvaring utan urladdning, väger mindre och orkar mycket mer än ett traditionellt batteri av motsvarande storlek. Detta låter ju helt fantastiskt, varför har inte alla övergått till sådana? Priset kan ju vara en anledning eftersom de är rätt mycket dyrare, men har man en offroadcykel som man ofta kör över stock och sten, kanske några strömkrävande extraljus på och lägger omkull emellanåt så kan det vara värt investeringen. Exempel på fabrikat är Hawker.

Under vintern när (de flesta) inte kör så ofta och laddar upp batteriet med generatoren är det viktigt att motionera batteriet med en bra laddare. Satsa hellre pengar på en bra underhållsladdare som kan stå på för jämnare (t ex Optimate III eller CTEK) än en billig från Biltema eller OK. Dessa duger för att snabbbladda batteriet på våren när hojen inte startar, men då är det så dags.

Starthjälp

Ibland så hamnar dessvärre i sitsen att batteriet är tomt när man som bäst behöver det, fastän man har pysslat om det efter bästa förmåga. Då kan man ändå komma från platsen genom att ta starthjälp från någon vänligt sinnad medmänniska med ett fräscht batteri (bil eller mc, bara det är 12V). Det enda man behöver är ett par startkablar och åtkomst till batteripolerna, vilket kan vara nog så knepigt på många hojar. Så här kopplar du kablarna:

1. Sätt fast den röda kabeln på pluspolen på bägge batterierna.
2. Sätt fast svarta kabeln på det fräscha batteriets minuspol.
3. Sätt fast den återstående änden på en bra jordpunkt på det fordon som skall startas. Observera att motordetaljer som ser ut som metall ofta är klarlackade och därmed inte elektriskt ledande. Om ingen bra jordpunkt går att uppbringa så använd minuspolen på det trötta batteriet. Se upp för gnistbildning! Kablarna tas bort i omvänd ordning när man är klar.

Med kablarna på plats är det bara att starta den friska hojen, hålla förhöjt tomgångsvarvtal och sedan försöka starta den ovilliga hojen med startmotorn på vanligt sätt. Kontrollera att kablarna inte blir för varma om cykeln inte startar på en gång.

Skulle man nu inte ha så'n tur att man hittar några startkablar så kan man oftast rulla igång hojen manuellt. Lagg i 2:ans växel och håll in kopplingen. Rulla utför backen eller knuffa för allt vad du är värd upp till ca 15 km/h. Hoppa på hojen och släpp ut kopplingen snabbt. Bakhjulet drar då runt motorn precis som startmotorn skulle ha gjort. Se till att ha tändning, dödarnapp, choke- och gasreglage i rätt läge först bara.

Motorn

På motorcyklar i serieproduktion förekommer motorer med 1-6 cylindrar. Med en given cylindervolym får man en jämnare gång och mer lättvarvad motor med flera cylindrar då tändningen fördelas på flera tillfällen och kolvarna blir mindre och lättare. Men ju färre cylindrar man har desto bättre vridmoment får man. Har man mer än en cylinder kan man välja olika sätt att placera dem: i rad eller i vinkel.

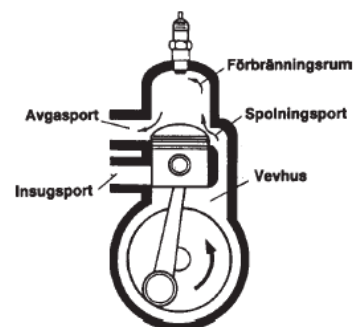
- Radmotorn har alla cylindrar bredvid varandra på en rad. Motorn blir därigenom lång men smal.
- V-motorn har varannan cylinder lutad åt andra hållet så att de bildar ett V. Vinkeln mellan benen brukar ligga mellan 45 och 90 grader. V-motorn bli kortare och lägre än radmotorn men bredare.
- Boxermotorn är en V-motor med 180 grader mellan cylinderraderna. Detta ger en kort och mycket låg men bred motor.
- ”Enstånkan” är förstås den kortaste och smalaste av dem alla. Dess nackdel (fördel enligt vissa) är att den vibrerar mycket då man i princip känner varje kolvslag.

2-taktsmotorer förekommer nästan inte alls på landsvägsmaskiner men är desto vanligare i cross och enduro. Tvåtaktaren har för sin storlek mycket hög effekt, låg vikt och är driftssäker p g a få rörliga delar. Dessvärre körs den på oljeblandad bensin vilket syns på blåroken och låter illa. Den har synnerligen dåligt vridmoment och total avsaknad av motorbroms. Men på crossbanan är det inget man lider av.

4-taktsmotorer som är alternativet har en mer jämn effekt- och vridmomentsskurva och är därför mera lättkörd men också litet mesigare. De är tyngre p g a många rörliga delar, men låter trevligare.

Vattenkylda motorer är vanligast idag utan någon direkt anledning.

Eftersom motorblocket måste rymma kylkanaler också blir motorn tyngre redan innan man hållt i kylarvätska i systemet och hängt på expansionskärl och vattenpump mm. Fördelarna är tystare motor och



mindre risk för överhettning varma dagar, samt att man kan trimma motorerna litet hårdare och plocka ut litet mer effekt tack vare säkrare kylning.

Luftkyllda motorer var allmänt vanligare förr i tiden men förekommer fortfarande där vikten är av betydelse. På offroadcyklar är det populärt då man minskar antalet delar som kan gå sönder.

För att en motor skall gå krävs tre saker: **luft, bränsle och gnista**. Om en av dem saknas funkar det inte. Alltså går inte motorn om man får soppatorsk, om tändstiftet inte förmår ge tillräcklig gnista av någon anledning eller om luftintaget är igensatt så till den milda grad att det inte går att blanda ut bensinen. Med detta i bakhuvudet så kan man i regel lösa de flesta problemen.

Olja behöver alla motorer. Oljan har fyra huvuduppgifter:

- **Rena** – transportera bort slaggprodukter och lämna dem i filtret
- **Kyla** – 25% av motorns värme leds bort genom oljan
- **Täta** – mellan rörliga delar finns det alltid en spalt. Oljan täpper till spalten så kompressionen uppehålls
- **Smörja** – minska friktionen mellan de rörliga delarna så att allting snurrar och löper lätt

Viskositeten på oljan berättar hur lätt/trögflytande den är. En låg viskositet innebär att oljan är lättflytande. **Viskositetsindexet** talar om hur oljan behåller sina egenskaper vid olika temperaturer. Ett högt index innebär att den påverkas litet av temperaturskillnader. Till motorcyklar som ju körs mest på sommaren är det viktigare att den tål värme än kyla, och lämpliga val kan vara 20W/40 och däromkring (första siffran anger köldtålighet och den andra värmētålighet. 5W/50 är en superolja medan 10W/30 inte tål ökenhetta).

Motorolja utvinns i grunden från råolja som pumpas upp ur jordens inre. Sådan olja kallas **mineralolja**. Den innehåller alltid små mängder orenheter och imperfektioner. Inte för att det gör så mycket, men riktigt bra oljor är framställda på laboratorium och är då perfekt designade för sitt ändmål. Dessa kallas **syntetoljor**. Däremellan finns det förädlade mineraloljor som då blir delsyntetoljor. Vilket man väljer har underordnad betydelse, men har man haft mineralolja i motorn är det bäst att hålla sig till det och inte byta till helsyntet, de går inte alltid så väl ihop.

Oljenivån är viktig. För litet olja leder förstås till överhettning, försämrad smörjning och rening och mera läckage, men för mycket olja är lika illa. Står nivån för högt kommer oljan att vispas till skum, och skum har inga bra egenskaper i en motor.

Oljan tappar successivt sina egenskaper allteftersom den slits. Därför är det viktigt att byta olja och oljefilter regelbundet. Även om bra olja kan upplevas som dyr så är det dumsnålt att försöka spara in pengar där. Det är dyrare med en skuren motor.

Begreppen torrsump- och våtsumpssmörjning låter som rappakalja för den oinsatte, men det är inget mysterium. **Våtsump** har man när oljan i vila samlas i ett oljetråg längst ner på motorn, en bra placering ur kylningssynpunkt men mindre bra ur olyckssynpunkt eftersom den sitter utsatt för uppstickande hinder.

Torrsump är motsatsen d v s när man inte har oljetråg. Man kan då ha oljan inuti ramrören eller i en särskild behållare som placeras på någon ur utrymmes- eller viktsynpunkt fördelaktig plats på cykeln. En nackdel med våtsump är att motorn får dålig smörjning om cykeln skulle hamna på sidan eller upp- och ner, varför t ex endurocyklar ofta har torrsump.

Säkerhetskontroll

De som har gjort lumpen brukar vara väl förtrogna med begreppet ”tillsyn före körning”. Det innebär att man snabbt kollar igenom de viktigaste funktionerna på fordonet för att upptäcka trafikfarliga brister innan man åker iväg. På en motorcykel är dessa funktioner följande:

- Elsystem – kolla att alla glödlampor är hela och att signalhornet fungerar.
- Manöverorgan – kolla att gas-, kopplings- och ev. bromswire löper fritt och inte kläms eller sträcks när styret vrids till ändlägena.
- Frambroms – slangarnas (sprickor?), beläggens (>1mm kvar), skivornas (räthet, rost?) och bromsvätskans kondition (skall vara ljus och klar). Vätskenivån får inte understiga minstrecket!
- Framgaffel – håll utkik efter läckage från packboxarna. Läckande packboxar får olja att rinna ner på bromsarna!
- Styrlager – är det rätt ansatt och oskadat? Lyft framhjulet och för styret fram och tillbaka över mittläget. Det skall löpa lätt utan att kärva och det får inte finnas någon tendens till stopp på mitten. Kom ihåg att kablar kan bromsa rörelsen. Fatta tag i framgaffeln och drag den rakt framåt. Det skall inte hända något.
- Framhjul – däcken skall ha tillräckligt mönsterdjup; fälgarna skall vara runda; ekrarna skall vara lika spända överallt (knacka med mejsel etc. och lyssna på tonen) och hjullagret skall inte glappa (vicka på obelastat hjul med händerna högst upp och längst ner).
- Drivpaket – kontrollera kedja och drev och smörjning. Kedjan skall kunna röra sig 3 ± 1 cm upp och ner på största stället när man sitter på cykeln. Slitaget kollas genom att dra i kedjan längst bak på kransen. En ny kedja sitter som gjuten men en gammal lämnar en öppning. Får man in en blyertspenna är det dags att byta.
- Bakhjul – som framhjulet.
- Svinglager – kolla att svinglagren inte glappar i sidled. Syns på att avståndet mellan svingen och ramen kan ändras när man rycker den i sidled. Känns lätt om man håller ett finger i övergången mellan sving och ram.
- Bakbroms – som frambroms. Om det är trumbroms bromsslitagemarkeringen, bromsstångens (alt. wirens) kondition och låsning samt bromssköldens låsning.
- Bakfjädring – om du har två dämpare, är de likadant inställda? Gungar motorcykeln sedan du släppt den om du trycker ner den?
- Spårning – sitter hjulen i linje med varandra? Rulla cykeln rakt fram i grus och se om det blir ett eller två spår.
- Övrigt – fungerar stöden och sitter de fast? Sitter fotpinnar och pedaler fast? Finns det olja i motorn (ibland kollas detta bäst med varm motor, d v s lämpligen efter körningen)? Finns det några pölar under mc'n från bensin, olja eller kylarvätska?

Detta är en väldigt kortfattad sammanfattning hämtad från SMC Stockholms säkerhetskontrollshäfte. De ger även kurser där man lär ut allt ovanstående i detalj, bl a Mek1 och Tjej Grundkurs. Kolla med SMC i ditt län om de erbjuder något liknande: www.motorcyklisterna.org

Begagnatköp

Förutom ovanstående detaljer att kolla finns det litet annat som kan vara bra att tänka på när man köper en hoj. Även om cykeln är urfräsch kan det bero på att den varit krockad och allt är bytt. Då är det extra viktigt att kolla att den är rak också. Förutom spårningskontrollen kan man oftast känna om cykeln är olika benägen att svänga åt höger och vänster, men detta upplevs också om däcken är plattslitna och får en mer eller mindre uttalad kant som man skall över.

När du tar provturen, försök att vrida på ordentligt och motorbromsa på alla växlar. Då kan man lättare höra och känna om det är något fel på motorn, kopplingen eller växellådan. Färdbromsen skall förstås inte ge några vibrationer, då kan skivorna vara skeva.

Kolla upp cykelns historik genom att ringa Bilregistret och ange reg. numret. Ring gamla ägare och förhör dig om kända skador och egenheter, serviceåtgärder och ungefär hur mycket de kört den. Om du hittar något som inte stämmer, köp en annan cykel eller pruta ordentligt! Skydda dig genom att använda ett vettigt köpekontrakt. SMC har förstås ett bra man kan använda:

<http://www.motorcyklisterna.org/pdf/info/kontrakt.pdf>

Om ägaren skickar med ett lås, var säker på att du får alla nycklar till det också eller sälj det vidare och köp ett nytt.

Och se till att det inte blir något glapp i försäkringen mellan förra och nya ägaren. Då är det du som får ett tråkigt brev från Trafikförsäkringsföreningen (www.tff.se) med ett dyrt efterkrav på 139,51 kr/dag (gällande MC-taxa i skrivande stund).

Försäkringar

Är ett väldebatterat och svåröverblickat ämne. Det går allt mer åt det hållet att varje mc-modell får en individuell klassning beroende på vikt/effekt-faktorn (låg vikt + hög effekt = dyrt och tvärtom), olycksfrekvensen, kostnaderna för skadorna, andelen personskadorna (riktigt dyrt) och stöldfrekvensen. Det innebär att hojar som inte stjäls så ofta, sällan kör omkull och dessutom är billiga att reparera får låga premier medan splitternya sportcyklar som stjäls och totalkvaddas första året med svåra personskadorna blir svindyra att försäkra. Sedan finns det en uppsjö av specialförsäkringar bl a för BMW, Triumph, H-D och Honda GoldWing. Det finns även särskilda villkor för offroad- och enduomotorcyklar och samt bättre villkor för tjejer, folk över 30, 40 och 50, de som alltid använder skyddsställ och parkerar i garage och för SMC-medlemmar (flera av dessa går att kombinera). Istället för att gräva ner mig i det här ämnet kan jag hänvisa till en expert i ämnet som finns hos SMC. Kolla här.

<http://www.motorcyklisterna.nu/omsmc/omraden/forsaking.asp>

Lås & stölder

Stölder är främst ett storstadsproblem, i synnerhet i Stockholm, men någon gång kanske man åker dit också. En olåst cykel är lätt att stjäla, en mer låst mc är besvärligare att stjäla och en fast- eller inlåst mc är svår att stjäla. Logiskt, eller hur, men vad menar jag egentligen? Jo, styrlåset som sitter på praktiskt taget alla hojar är en bra början – använd det. Komplettera sedan med ett extra lås av bra kvalitet (minst klass 3). Det finns många låstester utförda av oberoende källor och ABUS brukar alltid landa i topp. Vill du jävlas ännu mer med tjuven så skaffar du larm med startspärr (det finns sådana med fjärrstart av motorn med fjärrkontroll, imponatorfaktor gott och väl 120, bara man inte parkerar med växeln i), och vill du ta tjuven på bar gärning skaffar du ett larm med spårning. Det finns både GSM, GPS och VHF-varianter med olika för- och nackdelar, men principen är att du gömmer en dosa på cykeln som man sedan kan pejla in och spåra upp och haffa ogärningsmannen.



Sist men inte minst – det man inte ser kan man inte åtrå. Göm pärlan under ett kapell. Oavsett hur fin cykel man har så ser den astråkig ut med ett grått skyнке över sig...

Värt att veta: om cykeln blir stulen trots alla dina åtgärder för att förhindra detta så får man vänta en månad innan försäkringsbolaget låter en köpa en ny.

Packning på motorcykel

Om man nu skall iväg på semester eller något annat där man behöver få med sig något mer än det man har på sig och som ryms i fickorna, så finns det några olika varianter:

- **Ryggsäck** – används av dem som inte vill eller kan ha riktiga väskor på hojen. Inget större fel på det egentligen, men det är en fördel om säcken kan vila på sadeln så att man inte dras bakåt av vikten hela tiden. Man bör lasta allt tungt nertill om man inte vill upptäcka helt nya vägegenskaper på hojen när man börjar luta litet.
- **Tankväska** – ett praktiskt alternativ som låter cykeln behålla sin horisontella tyngdpunkt i stora drag och som inte gör den bredare heller. Dock rymmer den inte en hel semesterpackning så den används ofta för pass, kamera och annat som man vill ha lätt till hands. Överst brukar finnas en genomskinlig plastficka, lämplig som kartfodral. Monteras antingen med remmar eller med magnetfästen. Det är lätt att repa tanken med dessa om man inte är nog med att hålla tanken ren och använda ett mjukt mellanlägg. Det finns även tankväskor (Bagster) vars fäste är ett helt tanköverdrag i läder. 
- **Packrulle** – ett tillbehör hämtat från sjöfarten och därmed med stor sannolikhet vattentätt. Är inget annat än en säck i vattentätt material med en listig förslutningsmetod. Finns i varierande storlekar och är bra till det mesta, fast kan vara något jobbiga att hitta rätt i. De surras vanligen där det finns plats över, vilket brukar innebära pakethållaren. Fördelen med packrullarna är att packningen inte tar mera plats än nödvändigt så vindfånget blir minimerat i förhållande till bagagemängden. 
- **Topbox** – ett outhärligt tillbehör för pendlaren och andra som ofta har med sig en liten mängd grejor. Det är en låsbar plastlåda som monteras på pakethållaren. Den finns i storlekar allt från handskfack till 50 liters resväska, och hur stor man väljer har att göra med behov och vilken cykel man har. En stor väska rymmer förvisso mycket, men man får sällan ha mer än 10 kg packning i någon väska enligt tillverkarna, och pakethållaren tål inte vad som helst heller. En välfylld topbox försämrar vägegenskaperna markant då dess tyngdpunkt ligger mycket högt upp och mycket långt bak. En undanmanöver är ingen rolig historia... Vissa topboxar finns med integrerat bromsljus och det minskar givetvis risken att bli påkörd bakifrån, förutom att det ser litet coolt ut. 
- **Sadelväskor** – fungerar ungefär som de gör för hästbruk, men hänger dem över hästens rygg / passagerarsadeln. De gör ingen permanent åverkan på cykeln vilket är bra för de som inte vill ha kvar packväskhållarna när man inte har väskorna på. En nackdel med sadelväskor är att de inte sitter riktigt fast utan lätt kan göra repor på bakkåpan, och har man otur så ligger de an mot avgassystemet och brinner upp. Eftersom de är lätta att hänga dit är de lätta för tjuvar att ta bort också, väl värt att tänka på inför en semester. 
- **Sidoväskor** – Det enda seriösa alternativet för en semesterresa. De finns både i hårt och mjukt utförande för alla sorts hojar och monteras på var sida om passagerarsadeln. Tyngdpunkten hamnar därför lågt men ganska långt bak. Vissa tillverkare har modellanpassade väskor som smiter åt runt hojen mycket snyggt och utnyttjar alla vinklar och vrår som man kan tjäna plats. Man skall inte låta sig luras av den officiella literangivelsen på sådana väskor, för det kan vara lögn att fylla ut de små vrårna med något. En lättpackad väska har jämna, släta ytor och stor locköppning. En annan inte oväsentlig detalj är låsningen: två lås är bättre än ett, dels för att locket kommer att täta bättre och dels för att om ett skulle gå sönder kan man ändå köra vidare utan att tappa allting. 

Sedan är det ju upp till var och en om man vill satsa på något enskilt eller använda allt på en gång. Om man skall följa tillverkarnas rekommendationer för max last i väskorna och på motorcykeln kommer man inte att få med sig någonting som kräver packväskor. Ett normalt semesterekipage med två personer och en veckas packning kör garanterat med överlast, men det brukar gå bra ändå... När jag flyttade till England hade jag allt ovanstående utom packrullen på min Transalp, fyllt till bredden inklusive en 70liters ryggsäck. För de som inte gissat det ännu kan jag berätta att bakvikten är katastrofal vilket gör sig påmint i rondeller framförallt. Inte heller kan man variera sin sittställning mer än några centimeter fram- och tillbaka, så 50 mil motorväg till färjeläget i Göteborg är väääldigt långt...

SMC

Den här guiden har kommit till för att hjälpa motorcyklister, såväl passiva som aktiva, av alla inriktningar utan annan tanke än att "har någon haft nytta av någonting i texten så var det värt besväret att skriva ner den". Det finns fler som arbetar för motorcyklisternas bästa och för att främja motorcyklismen som företeelse, och främst av alla är **Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation**, SMC. Det är världens största mc-organisation för icke-tävlingsmotorcyklister med ett ständigt stigande medlemsantal. Som medlem i SMC får man fler förmåner än jag kan räkna upp, men några exempel är rabatt på bensin, färjor, däck, försäkringar och fan vet allt. Tidningen MC-Folket landar i brevlådan 7 gånger om året, och varje län brukar ha en egen tidning också. På länsnivå arrangeras kurser, träffar, mässor och litet av varje. De årliga "avrostningskurserna" där man rostar av sig själv efter vinterns dvala arrangeras över hela landet varje vår, och kostar gratis att delta i även för icke-medlemmar. Väldigt nyttigt och kul!



På högre nivå så sitter SMC som remissinstans i alla trafikfrågor inom Sverige, och en intensiv och intim kommunikation sker med berörda makthavare, bl a riksdagens trafikutskott, Vägverket och NTF. SMC är också representerade på Europainivå genom FEMA ([Federation of European Motorcyclist's Associations](http://www.fema.europa.eu)) där man lobbar för vettiga regler redan innan de når Sverige.

Läs mer om SMC på <http://www.motorcyklisterna.org>.

Slutord

Grattis! Du har nu kommit till slutet på den här guiden. Att du kommit ända hit tyder på ett intresse utöver det vanliga och jag kan inte annat än gratulera. Med det intresset kommer du antingen snart att vara motorcyklist om du inte är det redan, och annars förbli det så länge du lever, även om du måste sälja hojen någon period i livet...

Skulle du trots allt ovanstående svammel fortfarande sakna svaret på några frågor så skicka antingen en förfrågan till mig så kan jag komplettera guiden, eller sök dig ut på Internet och leta vidare bland alla ovärderliga sajter som liksom den här inte vill annat än upplysa andra entusiaster om både nyttigt och onödigt. Bara för att ge en början att söka bland så kan jag nämna Micapeak (<http://www.micapeak.com/>). Annars är det bara att veva igång valfri sökmotor och skriva in så många sökord som behövs. Till slut hittar man alltid någon som har samma obskyra intresse som en själv...

Till sist...

Sedan jag började skriva den här guiden har ryktet spritt sig och jag är glad och stolt att kunna berätta att den används som komplement till undervisningen hos:

- Fagersta Trafikskola, www.fagerstatrafikskola.se
- Mias Trafikskola i Nyköping, www.mias.se
- Mölndals Trafikskola, www.welcome.to/molndalstrafikskola

Revisionshistoria

- Edition 5: Ny text om ABC och Scottoiler tillkommit.
Edition 4: Ny text om extrem kurvtagning; Gore-Tex komplettering, batterier och passagerare. Nya bilder och ny formattering inför.
Edition 3: Ny text om fjädring, punkteringsfri, Begagnatköp, Lås & stölder, SMC och revisionshistoria inför.
Edition 2: Rättelse av stavfel; omslag och innehållsförteckning tillkommit.
Edition 1: Aldrig publicerad på Internet utan endast i tryck, ett exemplar.
Nyheter sedan förra editionen markeras med ett vertikalt streck i vänster marginal.

Erkännanden

Alla förekommande varumärken tillhör respektive tillverkare.

Bilderna är huvudsakligen hämtade från olika hemsidor på Internet, bl a

Touringbutiken	www.touring.se
BikePics	www.bikepics.com
Lelles	www.lellesmc.se
Yamaha Sverige	www.yamaha-motor.se
BMW Sverige	www.mc.bmw.se
MC-Varuhuset	www.mcvaruhuset.se

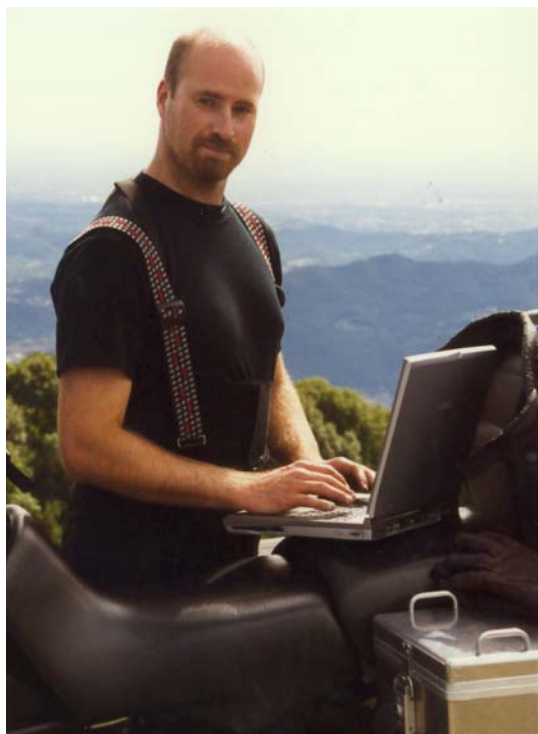
Om författaren

Mitt namn är Ulf Sahlström och är hängiven motorcyklist. Jag kör både fort och långsamt, kurvtigt och rakt, kort och långt, uppför och nerför, platt och skumpigt, på bana och i skogen men framför allt ofta och gärna! Jag kör inte motorcykel av någon viss anledning utan för att jag inte kan låta bli.

Jag har tourat i England, Skottland, Irland, Isle of Man, Norge, Tyskland, Österrike, Schweiz och Italien, fast inte så mycket i Sverige (ännu). Jag har dessutom kört en hel del på Gran Canaria. Framtida planer innefattar Australien, Island och Marocko. Frankrike lär också vara trevligt, om man lär sig språket först...

År 2000 blev jag MC-instruktör i SMC Stockholm och sedan 2002 tävlar jag i enduro för FMCK Stockholm. Jag har som mål att köra Dakar-rallyt 2009.

Motorcykling är som rökning - man tror att man kan sluta när man vill, men ju mer man kör desto hårdare sitter man fast i begäret. Till skillnad från rökning så dör man inte med säkerhet om man håller på tillräckligt länge, men och andra sidan så är risken överhängande att omkomma varje gång man ger sig ut i trafiken...



Gott omdöme får man av erfarenhet. Erfarenhet får man av dåligt omdöme...