

Godt Tenkt

En kjørestrategisk veiledning fra:

NMCU
NORSK MOTORCYKKELEUNION



Statens vegvesen

Statens vegvesen prioriterer trafikksikkerhet høyt og ønsker spesielt å fokusere på tiltak innen ulike høyrisikogrupper. Skal vi nå nullvisjonen er det en forutsetning at risikonivået for de som kjører MC reduseres.

Vi har derfor ønsket å gi økonomisk støtte til publiseringen av "Godt Tenkt", som er en oppfølger av "Full kontroll".

*Olav Søfteland
Vegdirektør*

Føreropplæringen i Norge

	Kunnskaper og ferdigheter som føreren må beherske	Risiko-økende faktorer som føreren må være bevisst på	Selvevaluering	
Generelle handlingstendenser og måter å se omverdenen på	Kunnskap om / kontroll over hvordan generelle livsmål og verdier, atferdsmønster, gruppemønster etc. påvirker kjøringen	Kunnskap om / kontroll over risiko forbundet med livsmål og verdier, atferdsmønster, gruppepress, misbruk av stoffer etc.	Bevissthet om personlige tendenser om kontroll over impulser, motiver, livsstil, verdier etc. Utvikle evne til selvevaluering	Godt Tenkt
Valg av reiser/turer og forhold knyttet til reiser/turer	Kunnskaper og ferdigheter om hensyn knyttet til turen - målets betydning, valg av omgivelser, virkninger av gruppepress, vurdering av nødvendighet etc.	Kunnskaper og ferdigheter om risiko knyttet til målet for turen, tilstanden under kjøring, gruppepress, formålet med kjøringen etc.	Bevissthet om personlig evne til å planlegge, typiske mål for kjøringen, motiver for å kjøre etc. Utvikle evne til selvevaluering	
Valg foretatt i forhold til trafikale situasjoner (trafikal kompetanse)	Generelle kunnskaper og ferdigheter om regelverk, tilpassing av farten, sikkerhetsmarginer, tegn etc.	Kunnskaper og ferdigheter om feil hastighet, små sikkerhetsmarginer, brudd på trafikkregler, vanskelige kjøreforhold, myke trafikanter etc.	Bevissthet om personlige ferdigheter, kjørestil, evne til å oppfatte fare - sett som sterke og svake sider. Utvikle evne til selvevaluering.	
Manøvrering av kjøretøyet (kjøreteknikk)	Grunnleggende kunnskaper og ferdigheter om kontroll over bilen, kjøretøyets egenskaper, friksjon etc.	Kunnskaper og ferdigheter om risikomomenter i forbindelse med kontroll over bilen, kjøretøyets egenskaper, friksjon etc.	Bevissthet om personlige sterke og svake sider om grunnleggende kjøreferdighet og kontroll over bilen - spesielt i farlige situasjoner. Utvikle evne til selvevaluering.	Full Kontroll

Den såkalte GDE-matrisen (Goals for Driver Education) er en hierarkisk framstilling av føreropplæringen. De to bøkene til NMCU, *Full Kontroll* og *Godt Tenkt*, dekker alle nivåer i GDE-matrisen. Men mens originaldokumentet er vanskelig tilgjengelig for folk flest, er NMCUs bøker skrevet i et enkelt og folkelig språk - formulert som noen praktiske råd fra erfarne motorsyklister til ferske motorsyklister.

Forfatter

© Norsk Motocykel Union, 2007

ISBN-13: 978-82-92275-02-3

Det må ikke kopieres fra denne boka uten etter avtale med Norsk Motorcykel Union.

Prosjektansvarlig: Morten Hansen
Produksjon og layout: Morten Hansen og Tor Edvardsen
Foto og illustrasjoner: NMCU
Trykk: Øyvind Glomvik AS



Pål Andreassen har ført *Godt Tenkt* i pennen. Han er freelance journalist og motorsyklist og skriver blant annet for MC-bladet. Pål har tidligere jobbet på NMCU-kontoret.

Redaksjon



NMCUs Trafikksikkerhetskomité er ansvarlig for det faglige innholdet i boka. Fra venstre ser vi Einar Jensen, Henry Enoksen, Gjermund Ruud, Jens Stumberg, Tor Edvardsen, Dag Øby, Jan-Fredrik Møller og Morten Hansen

Kjære motorsyklist

Ikke bare må vi MC-førere håndtere et kreivende kjøretøy - uten et beskyttende karosseri rundt oss er vi så sårbare at vi langt på vei også må ta ansvar for andre trafikanters feilhandlinger. Derfor hevder NMCU at motorsyklister må være "eliten blant sjåførene". En forutsetning for å kjøre trygt er at man behersker presis kjøreteknikk. Man må kunne styre, bremse og akseletere - de tre manøvrene det går an å gjøre med en motorsykel. Dette var temaet i *Full Kontroll*, NMCUs forrige bok om motorsykelkjøring.

God kjøreteknikk Galene er imidlertid ikke nok for å bli en trygg motorsyklist. Vi kan vel si at kjøreteknikken bare et verktøy for å kunne gjennomføre de taktiske og operasjonelle valgene man hele tiden må gjøre ute på veien. Og for å kunne ta de rette avgjørelsene må man ha en grunnleggende forståelse for trafikk, noen gjennomtenkte strategier og god sjølinnsikt. Fra forskning vet vi at risikoen

for å ta gale avgjørelser reduseres dramatisk når man får litt erfaring. Derfor har NMCU produsert *Godt Tenkt*. Her har vi har samlet det meste av det erfarne motorsyklister vet om vei, trafikk, motorsykler, påkledning og utstyr. Det er vanskelig å lese seg til erfaring, men det hjelper antagelig å få

noen kvalifiserte råd med på veien. Akkurat som *Full Kontroll* er *Godt Tenkt* laget av motorsyklister for motorsyklister

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

klist må kunne beherske både motorsykkelen sin og det trafikale. Derfor anbefaler vi at *Full Kontroll* og *Godt Tenkt* leses i sammenheng.

Om du ikke allerede har *Full Kontroll*, kan du bestille den hos NMCU eller lese webversjonen på NMCUs nettsted www.nmcu.org



Innhold

Trafikkspillet	8	
I hodet på en motorsyklist	20	
Det er bestandig noe i veien	26	
Ut på tur	32	
Alltid beredt	46	
Vi trenger Unionen	52	

Trafikkspillet

Det finnes de som setter likhetstegn mellom det å aldri oppleve farlige situasjoner i trafikken, og det å være en god trafikant. Samtidig er det daglig motorsyklister som unngår døden med kun en hårsbreidd, uten en gang å vite at de har vært involvert i en farlig situasjon. Det er ikke bare en utvannet klisjé å hevde at "å kjøre MC er å tenke MC". Hvis du ikke har med hodet ut

i trafikken, er sjansen stor for at du ikke får det med deg hjem igjen heller.

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



Den ordløse dialogen

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

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

Bare tenk på hvor forbannet du som motorsyklist blir når en bilfører ikke overholder vikeplikten - med andre ord ikke oppfører seg



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

Men uansett om du bruker blinklysbryteren eller ikke så sender du som motorsyklist ut signaler til de andre trafikantene. For eksempel når det gjelder forholdet til fart. Det er greit nok at du kanskje synes fartsgrensene i Norge er for puslinger og sinker. Men du kan allikevel ikke oppheve disse og lage dine egne regler som de andre trafikantene ikke forstår.

For å kunne være en aktiv deltaker i trafikkspillet er det viktig å "snakke" et språk som alle forstår. Hvis man ikke oppfatter og forstår de signalene som blir gitt, er det lett å bli spilt over sidelinjen. Da må man bruke mye konsentrasjon på andre ting enn å utføre sjåfør-jobben.

Et godt eksempel på slik fremmedgjøring, i det vi kan kalle et "trafikkspill for viderekommende", er flygelederne på Charles de Gaulle-flyplassen i Paris. Des sankker konsekvent fransk til fran-





Det er ikke særlig smart å bruke motorsykkelen til å oppdra taxisjåfører og eldre menn med hatt. Du er minst og har mest å tjene på vennlighet.

ske piloter - selv om det offisielle flyspråket er engelsk. Det gjør at alle piloter som ikke forstår fransk blir utelatt fra store deler av det avanserte trafikkspillet som foregår i luftrommet over den franske hovedstaden.

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

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

Se og bli sett er i bunn og grunn det samme som å forstå og bli forstått. Et godt eksempel på å bli sett og forstått er hvis du nærmer deg et fotgjengerfelt hvor noen helt opplagt har planlagt å krysse veien. Da er det lurt å senke farten,

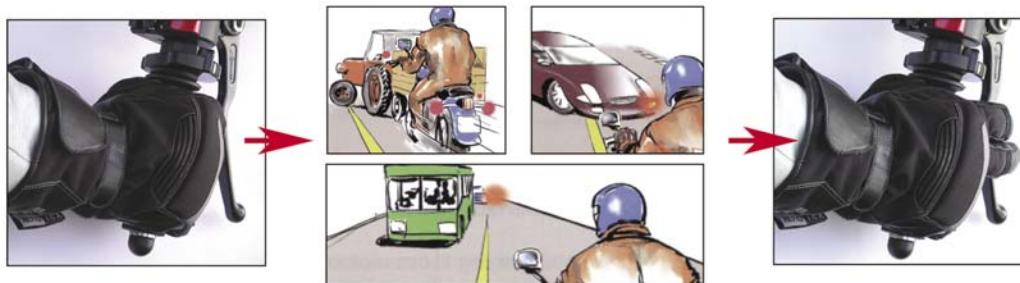
gjørne overdrevent, i god tid før fotgjengerfeltet. Da signaliserer du med all mulig tydelighet overfor fotgjengerne at du har oppfattet situasjonen og at du har tenkt å slippe vedkommende over.

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

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

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

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



På rett sted til rett tid

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

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

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

Erfarne motorsyklister vet instinktivt hva de

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

For å kunne skape handlingsrom må du kunne styre sykkelen dit du vil. Med andre ord: Desto dårligere teknikk du har, desto mindre rom er du i stand til å skaffe deg. Vi har allerede konstatert at tid gir plass og selv om du kanskje ikke har opplevd plutselig å få en trailer inn fra venstre, så skjønner de aller fleste instinktivt at det å være på rett sted til rett tid er mildt sagt livsviktig for en motorsyklist.

Derfor bør du sørge for at du alltid har mulighet til å kunne foreta de handlingene du selv vil, og ikke la andre bestemme hva du skal gjøre.

Stikkord her er siktfordel, sikkerhetsavstand samt tid og plass til å kunne reparere egne eller andres feilvurderinger og feilhandlinger.

Å ligge og slikke på bremselyset til bilen foran deg, for så å vræle forbi, er for eksempel ganske dumt. Det forhindrer andre å delta i trafikkspillet. Motorsykkel er i utgangspunktet et fleksibelt og lettmanøvrert kjøretøy, men blir ofte gitt lite handlingsrom av andre trafikanter. Og uansett hvor stor og viktig du måtte føle deg på sykkelen, så vil du som motorsyklist alltid være den svake part. Lik det eller ikke, men sånn er det bare. Selv ikke en GoldWing-fører, polstret som Michelin-mannen, vil kunne regne med å komme fra et ublidt og uventet møte med et vogntog uten skrammer på både selvtillitt og ekvipasje. At det til tider kan oppstå overraskende situasjoner på veien fikk innbyggerne i en liten norsk by oppleve for noen år siden. Da fikk de nemlig sin første rundkjøring, bygd etter alle veikunstens ingeniørregler og med en flott steinskulptur som tronet i midten. Lokalavisen var selvsagt på plass på åpningsdagen og spurte en eldre bilist hva hun syntes om byens første rundkjøring. Hun svarte:

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

Som fersk motorsyklist kan det kanskje være vanskelig å forstå at de andre trafikantene

overser deg. Men trafikkspillet foregår dessverre ikke alltid etter lovene i Kardemomme by. Derfor er det viktig at vi motorsyklister sørger for at vi til enhver tid gjør oss mest mulig synlige overfor de andre trafikantene. Blant annet i forhold til plasseringen vår i veibanen.

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

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

Godt å se deg

Hvis man ser bort fra de ti tusenvis av mopedene i Saigon og Bangkok og scooterne i Roma, er det faktisk lett å overse motoriserte tohjulinger i det daglige trafikkbildet. På tross av



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

at motorsykler egentlig er godt sansbare blir de forbløffende nok ofte ikke sett av bilistene. Det vil si: Selvsagt blir de sett - men allikevel ikke.

En av grunnene til at bilførere "ikke ser" motorsykler er at en motorsykel ikke oppfattes om noen fysisk trussel for bilisten i samme grad som for eksempel et vogntog gjør. Det er med andre ord ikke med vilje at motorsyklister blir oversett. To klassiske situasjoner hvor motorsykler gjerne blir "usynlige" for bilførere er når bilen skal svinge til venstre eller skal kjøre ut på en forkjørvei.

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

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

sine. Prøv og kjør på en slik måte at du alltid blir sett, enten i sidespeilene eller i bakspeilet.

Refleksvest er ikke lenger bare forbeholdt veivesenet og politiet og brukes i dag av mange motorsyklister i den tro at de lettere skal bli sett. Det skader selvsagt ikke å bruke en slik vest, men den kan i mange tilfeller gi en falsk trygghet. Ofte er det faktisk bare du selv som ser at du har på deg vest, der du sitter bak høye kåpeglass og gjemt bak gedigne toppkofferter.

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

Saktegående kø

Det er ufattelig kjedelig å ligge og stange i kø. For mange er det å slippe kjøkjøring noe av grunnen til at man i utgangspunktet valgte å kjøre motorsykel i stedet for å sitte i en trang og varm bil. I Norge er det ikke forbudt å manøvrere seg mellom biler som står/kjører i kø i samme retning. Dette er imidlertid en risikosport som krever mer enn et visst snev av både gode nerver,



god kjøreteknikk og høy grad av oppmerksomhet. God balanseevne er en av de første forutsetningene for å få det til. Det er både farlig og flaut plutselig å måtte legge sykkelen over panseret på bilen til høyre eller venstre for deg, bare fordi du ikke klarte å holde balansen. Tommelfingerregler her er: Se langt fram, clutch og gasskontroll.

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

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

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

Uansett er denne såkalte fildelingen en øvelse som lettest og sikrest lar seg gjennomføre i lave



”
*Bilister vrerger
noen ganger
ulovlig inn i
kollektivfeltet*



hastigheter. Når trafikken ruller av gårde i 70 i en 60-sone er det direkte tåpelig, for ikke å snakke om forbudt, å drive med slike aktiviteter. Husk at det er ikke flaut å ligge i kø - men det er tidkrevende og ikke minst veldig, veldig kjedelig!

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

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

kjøretøy i samme kjørefelt, så sant du ikke krysser sperrelinjen.

Bilistene

Det er en utbredt myte blant motorsyklister at alle bilførere er "dumme" og "dårlige til å kjøre". Men i like stor grad som teorien er kjent er den også feil. Erfarne motorsyklister opplever nemlig sjelden eller aldri at bilførere gir blaffen. Det henger selvsagt sammen med at disse veteranene sørger for å gi seg selv handlingsrom, som i stor grad er med på å eliminere de farlige situasjonene. Med andre ord: De forventer det uventede og at ikke alle følger spillereglene.

Det er imidlertid lett å snu denne problemstillingen på hodet, for hvem har vel ikke opplevd at også motorsyklister kan være med å skape uventede og farlige situasjoner for resten av trafikantene. Som motorsyklist kan man være med på å gjøre bilistene farlige og redde ved for eksempel plutselig å bare blåse forbi bilen foran uten det minste forvarsel. Et like irriterende (fare)moment kan være fire eldre herrer på hver sin japanske customsyssel som insisterer på å ligge i 70 i 90-sonen for å nyte utsikten. I en slik situasjon kan du være rimelig sikker på at det koker godt under topplokket på trailersjåføren med dårlig tid, som ligger bak og ikke kommer forbi.

I det hele tatt handler dette om noe så enkelt som å tilegne seg evnen til å kunne sette seg inn

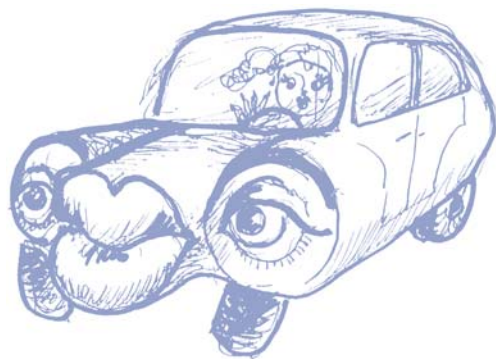


i andre trafikanters situasjon og være i besittelse av det man med et fint ord kanskje kan kalle for "trafikal empati".

Noen setter et likhetstegn mellom det å aldri oppleve farlige situasjoner i trafikken og det å være en god trafikant. Mens andre hevder at det å være en god trafikant er å aldri bli overrasket over farer som måtte oppstå. Hvis du stadig føler at du havner opp i farlige situasjoner på veien kan det med stor sannsynlighet tenkes at det er deg, og ikke de andre trafikantene, det er noe galt med. Eller som bestefaren til en bekjent av oss så presist, og med stor grad av selvinnsikt, formulerte det:

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

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



holde seg til disse sjåførene og på en eller annen måte klare å kommunisere med dem.

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

Uansett hvor irriterende det måtte oppfattes - der du kommer i fint driv - er det som oftest en årsak til at bilen foran deg kjøre sakte. Det kan være saktegående kjøretøyer, som for eksempel en traktor, eller andre objekter lengre frem i

veibanen som gjør at bilen(e) foran har senket farten. Lam, for eksempel, er godt på middagsbordet, men ikke like populært smurt utover veibanen.

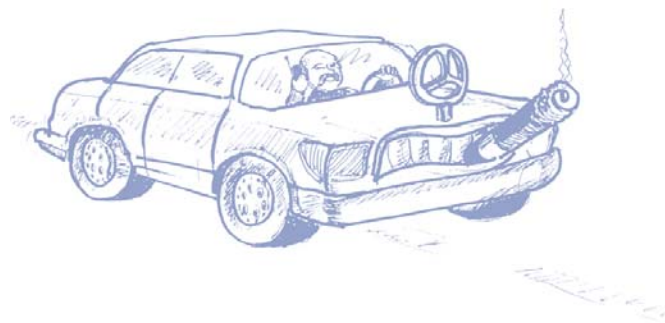


Når du tar igjen et saktegående kjøretøy er det også viktig å være obs på at det fort kan endre retning, svinge av veien eller stoppe helt opp. Prøv å se etter tegn som kan tyde på nettopp en slik adferd. Velger du å passere et slikt kjøretøy kan det derfor medføre fare å bare blåse forbi i full fart.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

Som deltagere i trafikkspeillet er kommunikasjon mellom de ulike trafikantene og trafikant-

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

Blikkontakt kan være vel og bra, men det funker dårlig med mørkt visir. Se heller etter om bilen beveger seg på en måte som kan tyde på at bilføreren er oppmerksom på deg. Hvis en bil står stille, men helt tydelig er i ferd med å svinge ut på veien, kan det være smart å kaste et blick på hjulene. Er det bevegelse/vridning på forhjulene er det sikkert tegn på at noe er i ferd med å skje. Men lås for all del ikke blikket kun på ett punkt. Sørg i stedet for å skaffe deg et totalbilde over situasjonen ved å ta i bruk det vi kaller for "bred oppmerksomhet".



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

I hodet på en motorsyklist

Ta kommandoen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Du skal selvfølgelig ikke la være å kjøpe drøm-

mesykkelen fordi om den kanskje er i overkant krevende. Motorsykkel handler først og fremst om følelser og du vil aldri bli fornøyd med noe du oppfatter som et trist kompromiss. Ingen sykler er farlige så lenge du er bevisst på hva du driver med og tar høyde for at sykkelen kanskje er et nummer for stor eller hakket for hissig.

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

Stiv av skrekk

Været er bra, veien fin og farten din er i utgangspunktet grei og komfortabel. Altså en situasjon du på alle måter egentlig bare kan nyte. Men så legger du deg inn i en sving og får plutselig en følelse av at den er krappere enn du antok på forhånd! Den instinktive følelsen av fare er så påtrengende at du blir fullstendig handlingslammet. Blodet forsvinner momentant fra hodet. Armene og ryggen blir helt stive. Det føles som om noen skulle ha kjørt et spett opp i ryggraden din og blikket ditt er låst på akkurat det treet du absolutt ikke vil treffe!

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

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



Et annet navn på disse reaksjonene er: Instinktive feilhandlinger. Reflekshandlinger som automatisk kommer uten at du tenker over eller planlegger dem. Menneskekroppen er egentlig ikke bygget for å kjøre motorsykel. Den er bygget for å gå eller løpe. Gjennom evolusjonen er vi blitt utstyrt med en rekke reflekser som er

ment å beskytte oss, og som iverksettes lynraskt når vi fornemmer fare. Du blunker for eksempel helt automatisk når du skvetter. Og kommer du borti noe som er veldig varmt trekker du hånden kjapt til deg.

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

Hvordan kan vi så lære oss å overvinne disse medfødte urinstinktene og i stedet håndtere problemene. Det finnes egentlig bare tre løsninger: For det første å hele tiden være bevisst på at problemet finnes. For det andre å lære å kjenne igjen de situasjonene som utløser panikken og dermed også feilhandlingene. Og for det tredje å øve og øve på presis kjøreteknikk, slik at de automatiserte arbeidsvanene kontrollerer instinktene dine.

Er i farta!

Det kicket man kan få av å kjøre motorsykel er for mange selve grunnen til at man i utgangs-



punktet valgte aktiviteten som sin personlige adrenalininjektor, i stedet for for eksempel fall-skjermhopping eller tindebestigning i tynn luft. Men hvis målet med å kjøre sykkel er å vise seg frem finnes det *aldri* rett tid og sted. Showoff er ikke synonymt med mestring, og store faktorer betyr ikke at du har full kontroll - snarere tvert i mot.

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

Men hvis det bare er inngangen på neste sving som teller har du sannsynligvis allerede passert noen grenser (og da snakker vi ikke om fartsgrenser). Man kommer inn i en psykologisk tilstand hvor man kan miste følelsen av tid og

sted og blir nærmest uimottagelig for signaler utenfra. Psykologien kaller denne tilstanden for "flyt", og det er ikke bare motorsyklister som kan oppleve den. En slik flytfølelse er også helt vanlig hos personer som blir hektet på for eksempel spillmaskiner eller internettsurfing.

Tilstanden kjennetegnes blant annet ved at tidsfølelsen oppheves og ved et ekstremt fokus på oppgaven - nærmest som å være i en slags "tunnel". Når du opplever dette som motorsyklist, er ting på vei til å bli virkelig farlig. Det er faktisk når alt stemmer at det samtidig bør ringe noen varselbjeller et sted langt inne i hjelmen din. Erfarne motorsyklister vet hva de bør gjøre når disse bjellene er i ferd med å dra i gang og klarer å avbryte før det er for sent.

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

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

Det er bare å innrømme det; noen ganger kjører vi mye fortere enn vi egentlig ønsker. Det er faktisk fullt mulig å bli skremt av sin egen fart. En slik tilstand kjennetegnes av at man blir



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

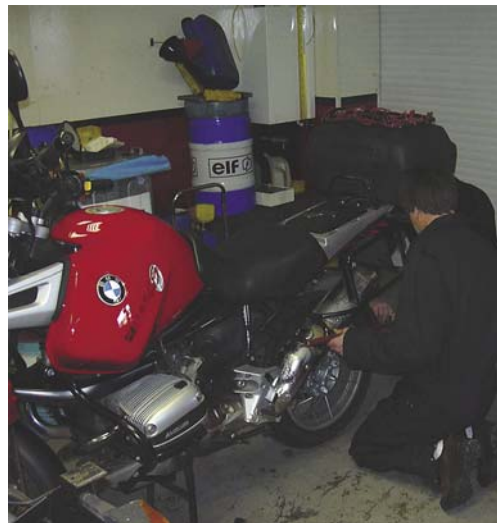
mer og mer forknytt og kantete i kjøretilen. Noe som på ingen måte er med på å skaffe deg større handlingsrom. Å kjøre over evne kan være spesielt skummelt når man er på tur med andre og tempoet er i ferd med å overstige egne grenser.

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

”Jeg var på vei nordover på E6 fra Svinesund og den tette søndagstrafikken lå jevnt i 80 inntil en bilist senket farten til 78 og jeg seg fint forbi ham. Men da farten til køen gradvis økte til nesten 90 fortsatte jeg å kjøre forbi, etter teorien om at; tar jeg den, så tar jeg den, så tar jeg den... Til slutt kjørte jeg så grisetet at jeg ikke turte å stoppe ved Solli for å fylle bensin. Jeg syntes det rett og slett ville være pinlig å kanskje treffe på noen av dem jeg nettopp hadde passert”.

Aksepter en dårlig dag

Enkelte dager kan man ha følelsen av at hele motorsykkelen er skjev. At 60 kilometer i timen oppfattes som 120 - at alt rister, vibrerer og knaker og at bremsene ikke virker som de skal.



Dager da man trykker på knappen for hornet i stedet for blinklyset og alle svinger plutselig føles som stive, uovervinnelige firkanter.

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

Prøv heller ikke å psyke deg selv opp ved å si at: ”ta i - kjør på - dette må du klare - du kunne det jo i går - dette går bra”. Det gjør

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

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

Teknisk angst

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

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

Det er for så vidt greit å ikke gidde å sette seg inn i hvordan alle finessene fungerer når du kjøper ny vaskemaskin eller mobiltelefon. Men det er en vesensforskjell på vaskemaskiner og mobiltelefoner sammenlignet med en motorsykel. Det verste som kan skje ved feil bruk av en vaskemaskin er at de hvite T-skjortene dine blir røde, og det spiller vel egentlig ikke så stor rolle om du ikke skjønner hele menyen på den nye mobiltelefonen din.

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

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

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



Den beste medisinen mot teknisk angst er jevnlig sikkerhetskontroller av sykkelen

Det er bestandig noe i veien

L ik det eller ikke, men vi har det veinettet vi har, og det må vi bare (over)leve med. Det er imidlertid forskjell på farlige veier og dårlige veier. Dårlige veier må vi leve med, farlige veier må vi si fra om. Enten ved å ringe 175 (Vegtrafikksentralen) eller ved å bruke veifelleskjemaet på www.nmcu.org

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

Veifeller

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

Selvsagt er det ubehagelig å plutselig oppdage



at en eller annen har lagt fra seg et lite lass med grus akkurat i det du er i ferd med å brette ned sykkelen foran en fin sving. Men det viktigste er uansett ikke å stivne når du oppdager sand og grus i veibanen. Faktisk er ofte den beste løsningen å ikke gjøre noe som helst. Det er garantert bedre grep lenger fremme og sykkelen din har større stabilitet enn du tror. Se deg ut av faren med lave skuldre og blikket langt frem. Den instinktive feilreaksjonen i en slik situasjon vil være å trække alle bremsen i bunn. Men som oftest fører det til det stikk motsatte av det du

hadde tenkt deg. Ved en slik feilhandling oppnår du sannsynligvis bare å bremse deg over ende - allerede før du treffer grusen.

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



fra veibanen.

Langsgående sprekker og hull i veibanen er heller ikke noe som får motorsyklister til å juble av glede. Men her gjelder også mye av det samme som for grus og sand. Først og fremst må du for all del ikke bråbremse. Det er nemlig usedvanlig dumt å treffe et dypt hull i veibanen med låst forhjul. Litt gass er i et slikt tilfelle faktisk det beste, for da hindrer du at fjæringen er komprimert

når du treffer hullet. I likhet med mange andre situasjoner er det også i slike tilfeller best å "ikke forstyrre" sykkelen i å gjøre jobben sin.

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

"Jeg kjørte på motorveien gjennom Karlstad, og trafikken fløt i drøyt 90 kilometer i timen. Plutselig faller det av en europall fra lastebilen foran meg. Det gikk så fort at det ikke var snakk om å reagere i det hele tatt. Jeg skjønte instinktivt at den pallen må jeg bare kjøre tvers over. Og det var akkurat det jeg gjorde. Støtdemperne på sykkelen fikk selvsagt en kraftig omgang med juling. Men det var også alt."

Iforbindelse med reasfaltering av vei blir ofte iden gamle asfalten høvlet opp og det er mange av oss som har følt (eller i det minste innbilt oss) at sykkelen har oppført seg som bolle gele på slikt underlag. Dette er imidlertid mer en psykisk oppfatning av situasjonen enn en reell fare. Tidligere høvlet man opp veien slik at det ble dype, langsgående spor, men i dag bruker man en teknikk som etterlater et vaffelaktig mønster. Det gjør at det er blitt mindre farlig og mer behagelig å kjøre på slikt underlag. Vær uansett smidig og

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



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



ledig med god forankring i fotpinner, sal og tank og ja, nettopp, la sykkelen gjøre jobben sin, så blir en høylet vei faktisk helt grei å ta seg frem på.

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

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

ganske glatt. Diesel har for øvrig den egenskapen at du ofte kan lukte sølet før du oppdager det i veibanen. Dette gjelder for eksempel i bratte bakker hvor lastebiler "lekker" uforbrent diesel ut gjennom eksosrøret. Svingete vestlandsveier har også ofte en tendens til å bli utsatt for dieselsøl fra tungtrafikken.

Men selv uten olje- og dieselsøl kan det bli fryktelig sleipt, også på sommerveiene. Spesielt ved det første regnskylllet etter en tørr periode kan veiene ofte bli svært glatte. God forankring

i sykkelen, kombinert med løse og ledige armer er uansett et udiskutabelt viktig poeng også her, som i det fleste andre potensielt farlige situasjoner.

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





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



Hårete veifeller

Et annet fremmedelement som kan skape farlige situasjoner på veien er dyr. Fra skogens konge og nedover i størrelse har de en lei tendens til ofte å være på feil sted til feil tid. Som tidligere nevnt er ikke fareskilt og andre trafikale påminnelser noe som er satt opp av myndighetene for moro skyld. Elgskilt er helt klart ikke plassert der de står for at tyske bobilturister skal få med seg en souvenir hjem. Der det er satt opp elgskilt kan du være rimelig sikker på at det finnes et elgtrekk. Tidlig på morgenen og i skumringene er de mest aktive periodene for elgen. Man bør

imidlertid være obs på elgfaren hele døgnet, spesielt hvis det er skiltet på strekningen.

Elg er på ingen måte en lagspiller du kan stole på. At elgen har oppdaget deg betyr imidlertid ikke at den har til hensikt å unngå kontakt. Det finnes mange eksempler på at elg i veikanten faktisk har angrepet biler og motorsykler. Og husk: En elg kommer sjelden alene. Uansett hva du måtte finne på hvis du observerer en elg i veibanen, så lås for all del ikke blikket på dyret. Det du sikter på treffer du!

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



” Høvet vei er ubehagelig
- men sjelden farlig





Ut på tur

Fest grepet

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

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

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

er optimal så hemmes kraftoverføringsprosessen radikalt.

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

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

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

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

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

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

Regn og mørke

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

Det kan imidlertid faktisk være helt greit å kjøre i regn hvis både du og sykkelen er riktig skodd. Med riktige klær og gode dekk kan regnvær ofte by på riktig så fine kjøreopplevelser. Noen ganger kan turen rett og slett ikke utsettes, men som med så mye annet handler også det å kjøre motorsykkel i dårlig vær om planlegging. Dugg på visiret og en stri strøm av regnvann ned



i nakken er sjelden morsomt. Men duggen kan du unngå ved å bruke for eksempel Fog City innerviser eller andre tilsvarende produkter. Og man kan faktisk holde seg ganske tørr ganske mange mil i regnvær med rett kjørutstyr som er i orden.

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

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

Med passasjer og bagasje

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

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

motorsykkeltur på.

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

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

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

To kan man være

Det er som oftest hyggelig å ha med seg en passasjer på tur. Noen synes til og med at motorsykkelen blir mer stabil å kjøre med en passasjer på. Mens andre føler at de kanskje allerede har nok med "seg selv og motorsykkelen". Ideelt burde din aller første passasjer være en erfaren motorsyklist. Denne personen vil vite hvordan en motorsykkel oppfører seg. På samme måte er det viktig å la uerfarne få lov til å lære seg å være passasjer. Du har jo tross alt selv brukt tid på å lære deg å kjøre motorsykkel.

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



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

Du må være oppmerksom på at motorsykkelenes kjøreegenskaper forandrer seg med en passasjer på. Du får større totalvekt og forskyving av tyngde- og balansepunkt, økt belastning på støtdempere og mer masse å bremse ned. Dessuten må du være klar over at hvis dere er to på sykkelen så er det faktisk baksetet som bestemmer. Ikke nødvendigvis i valg av kjørerute, men i forhold til pauser og ikke minst fart og kjøremåte.

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

Hvis du ikke klarer fysisk kontakt med andre, er det å kjøre med passasjer ikke å anbefale. Så sant man ikke har en diger Electra Glide eller lignende er det nemlig ikke spesielt godt med armslag for to voksne mennesker på en motorsykel. Dere må - om dere vil eller ikke - uansett sitte tett sammen og du som fører bør bestrebe deg på å akselerere, bremse og skifte gir så mykt som mulig. På denne måten slipper også hjelmene deres å møtes for ofte.

Erfarne passasjerer utvikler etter hvert en egen teknikk på hvordan man skal sitte, og ikke minst holde seg fast. Mange sykler har håndtak på hekken bak setet, men langt fra alle passasjerer opplever det som behagelig å sitte med armene bakover. Noen velger å sitte med



hendene på knærne, mens andre holder seg fast i føreren - eller i klærne til føreren. Uavhengig av hvordan man velger å sitte og holde seg fast, er det viktig at passasjerer aktivt bruker lårene for å "klemme seg fast".

Passasjerer må også bli forklart hvordan en motorsykel legger seg over i svingene og at han/hun da må følge sjåførens bevegelser - men overlate til føreren å styre. Et godt gammelt triks er at passasjerer ser over førerens venstre skulder i venstresvinger og over høyre skulder i høyresvinger.

Det er selvsagt hyggelig å kunne ta med seg kjæresten på motorsykkeltur, men det er også viktig å passe på at man ikke står igjen som singel når turen er over. Skal du kjøre med pas-

passasjer er det viktig med en viss form for forutsigbarhet og at man gjør avtaler på forhånd om hva man har tenkt. Som sjåfør har du et stort ansvar og du vil antagelig at passasjerer skal føle seg trygge og komfortable. Passasjerer må derfor få være med og bestemme. Lytt og respekter disse signalene og gjør deg alltid kjent med passasjerens motorsykkelerfaring - før dere drar av gårde. Det er ikke spesielt morsomt å oppdage at passasjerer opplever det å være på motorsykkeltur som traurig allerede i den første rundkjøringen etter Kiel-fergen.

Selv om det kanskje kan virke litt for elementært for de fleste må man faktisk begynne med det grunnleggende - som for eksempel hvordan man går av og på sykkelen. Det er ingenting som legger en slik demper på stemningen som å måtte begynne turen med å prøve å løfte opp 2-300 kilo med motorsykkeltur opp fra grusen. Hos erfarne førere og passasjerer er som regel et lite nikk nok til å si fra at "kysten er klar" til å gå av eller på sykkelen. Føreren bør uansett først sette seg på sykkelen før passasjerer tar plass.

Når dere vel er kommet ut på veien er det også greit å kunne gi signaler om hva du som fører har tenkt å foreta deg. Et lett klaps på låret til passasjerer før en forbikjøring eller en rask akselerasjon er ofte nok til at baksetet vet hva som er på gang. Det å kjøre med en uerfaren og kanskje i tillegg uoppmerksom passasjer kan fort påvirke både kjøregenskapene til sykkelen og ikke minst

deg som fører. Det er for eksempel usmart for passasjerer å prøve å tøy ut stive muskler midt i en sving. Men det er samtidig viktig å la passasjerer få lov til "flytte seg" på sykkelen. Tenk bare på hvordan du selv med små bevegelser og forflytninger av rumpe, ben og føtter hele tiden beveger deg.

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

Barn på motorsykkeltur

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

Vi kjenner heller ikke til noe forskning på området, så derfor bygger våre råd og tips kun på motorsyklisterens egne erfaringer.

Vegtrafikkloven tillater barn på motorsykkeltur, men kun på passasjeretsetet på en solosykkeltur eller i en sidevogn. Loven sier også at barn på lik linje med voksne må ha godkjent hjelm.





Det betyr ikke hockeyhjelmer eller slalåmhjelmer, men en vanlig motorsykkelhjelmer som skal passe til barnets hode. Hjelpåbudet gjelder også for barn i sidevogn. Dessuten bør barnet ha minst like bra kjørestyr som det du selv bruker. Det er mulig å få kjøpt fullverdig kjørestyr i barnestørrelser hos de fleste store forhandlerne. Barn vokser imidlertid raskt og mange velger derfor å kjøpe brukt kjørestyr.

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

På en solosykkel bør barnet nå ned til fotpinnene. Hvis beina ikke er lange nok vil det som regel alltid være mulig å flytte fotpinnene ved hjelp av en brakett. Det er et problem at barn på motorsykkeltur har lett for å sovne. Noen velger derfor en løsning der de spenner barnet fast i føreren med en spesiell seile man kan få kjøpt i mange motorsykkelforretninger. Ulempen med en slik løsning er at ungen kan bli den voksnes "airbag" ved en ulykke. Mange velger derfor i stedet å kjøre med et magebelte med håndtak som barnet kan holde seg fast i. Flere og flere bruker også et spesiell barnesete som spennes fast til motorsykkelsetet. Det vil også være til stor hjelp om sykkelen er utstyrt med toppkoffert slik at barnet har noe å lene seg mot bakover.

Intercom er et godt hjelpemiddel for hele tiden å ha kontakt med barnet og sjekke at den lille har det bra. Men uansett transportløsning



er erfaringene at en motorsykkeltur med barn alltid må legges opp og gjennomføres på barnets premisser. Det betyr blant annet at dagsetappene ikke må være for lange og at det må tas hyppige pauser der det legges inn hyggelige aktiviteter som is-spising og lek.

Styr med utstyr

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

Å legge ut på motorsykkeltur kan sammenlignes litt med å gå på ski i fjellet. De fleste nordmenn vet at man trenger bra og riktig utstyr på en skitur. Sånn er det med motorsykkelkjøring også. Men husk at utstyret du velger skal passe - både til kroppen din og til den turen du skal ut på. Du blir ikke løs og ledig i armene hvis du er stappet som en julegris under kjøreutstyret.

Mange tenker nemlig at det greit å kjøpe kjøreutstyr som i utgangspunktet er litt stort. Vi bor jo tross alt i et land hvor det fort kan bli kaldt, og fra barnsben av er vi vant til å kle på oss lag på lag av klær. Men den teorien holder ikke i forhold til motorsykkelutstyr. Er du redd for å fryse får du heller kjøpe deg en varm utenpåjakke. Polstringer og annen beskyttelse på motorsykkelutstyr er



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

nemlig plassert der det er, nettopp for å beskytte utsatte steder på kroppen om uhellet skulle være ute. Har du for store kjøreklær kan du være helt sikker på polstringene forskyver seg dersom du faller av sykkelen.

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

Det er en evig diskusjon blant motorsyklister om hva som er best av skinn eller tekstil. En hverdagsmotorsyklister vil nok trives best med en tekstildress, ikke minst komfortmessig. Dessuten er tekstilklær med GoreTex eller andre typer membraner helt klart mest komfortabelt når gradestokken kryper nedover rødfeltet og regnet høljer ned. Kjører du med skinndress må du som regel ha en ekstra jakke tilgjengelig, og regner det må du stoppe og ta på regndress.

Men man skal ikke lengre enn til roadracingsmiljøet for å se at skinn er mer sikkerhetsmessig fornuftig. Tekstilklær har dårligere sliteegenskaper enn skinn hvis du sklir bortover asfalten.

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





å unngå å ta med vått "GoreTex-tøy" innendørs hvis du bare skal ta en kopp kaffe og kjapp strekk på beina.

Hansker skal ikke bare holde deg varm på hendene. De har også en viktig sikkerhetsmessig funksjon. Hvis du lurer på hvordan det er å tryne

uten hansker, kan du prøve å lukke opp bildøren i 50 kilometer i timen og legge håndflaten på asfalten. Da får du svaret. Når du skal kjøpe motorsykkelhansker så skal de helst ha en krumming lik den du får av å holde i styret. MC-hansker er nemlig ikke ment for å brukes til å holde varmen på kjølige spaserturer, men til å fungere på motorsykkel. Og kun der.

Vi har allerede konstatert at det er viktig at kjøretstyret ditt passer, og at du ikke skal ha for mye under dressen. Men noe må du selvsagt ha. Det er ulike meninger om hva man bør ha under kjøreklærne. Mens noen sverger konsekvent til ull eller bomull, er det andre igjen som velger superundertøy - spesielt hvis man skal kjøre i varmt klima.

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

Mens det for eksempel i USA selges såkalte motorsykkelhjelmer som er merket med "only for looks", er alle hjelmer som selges over disk i Norge godkjente og CE-merket. Selv om det





kanskje kan se sånn ut noen ganger - i forhold til fancy og fargerikt design - så er ikke hjelm noe man bruker primært for å se bra ut. Allikevel kan det være smart å velge noe mer oppsiktskvekkende farger enn matt svart.

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

Om man kjører mest i kalde Norge kan det i utgangspunktet kanskje virke litt unødvendig å sørge for at hjelmen har god ventilasjon. Men god ventilasjon i hjelmen vil, i tillegg til å holde hodet ditt kaldt, nemlig også forhindre dugg.

Fellestur

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

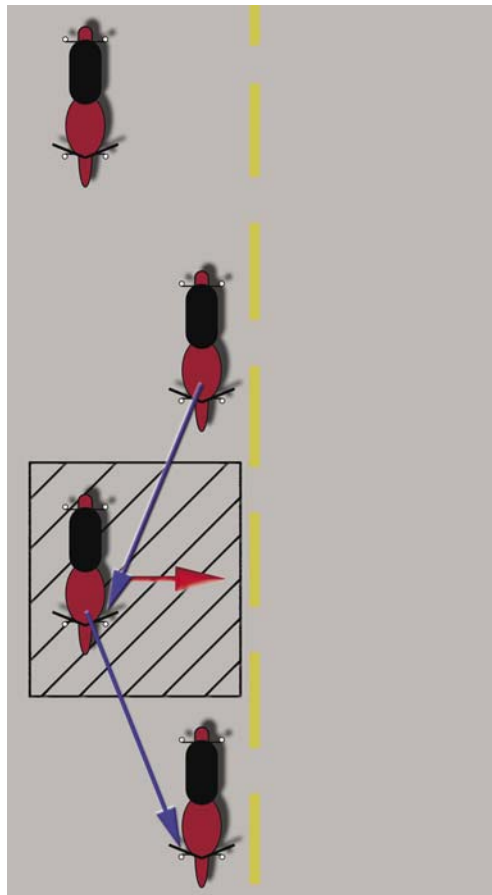


Ved felleskjøring gjelder det å være ærlig i forhold til eget prestasjonsnivå. For mange ferske motorsyklister kan en fellestur sammen med erfarne motorsyklister bli en eneste lang aha-opplevelse og virke som en katalysator for virkelig å lære seg å kjøre motorsykkel. Men det kan like fort vippe den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

De erfarne vil gjerne vite litt om erfaringsnivået ditt før man legger av gårde. Men uansett er det du selv som er ansvarlig for din egen kjøring. Selv om dere kjører i følge er det ikke "følg lederen" som er regelen. Føreren på sykkelen foran deg kan nemlig gjøre feil. Det er også viktig å være tøff nok til å si fra om farten blir for høy. Kanskje spørre; "er det bare meg, eller kjørte vi veldig fort i de siste svingene?"

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

På mange måter er det å kjøre på fellestur litt som når jagerflypiloter bedriver formasjonsflygning. Der hvor kjøreforholdene tillater



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



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

det kjører man gjerne annenhver sykkel innerst og ytterst i et siksakkmønster i kjørefeltet (se illustrasjon). Man kan da ligge tettere, siden avstanden til sykkelen rett foran allikevel blir tilfredsstillende. På denne måten blir det vanskelig for biler å bryte inn i kolonnen, og man slipper unødige forbikjøringer.

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

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

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

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

Bruk speilene aktivt. Ser du at sykkelen bak sakter akterut, så hold igjen og lag en stor luke

foran deg slik at sykkelen lenger frem har sjanse til å oppdage at noen henger etter. Pass på at sykkelen bak deg ser hvor kolonnen kjører når dere kommer til kryss. Si fra på forhånd dersom du av en eller annen grunn må forlate kolonnen underveis.

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



Alltid beredt

God planlegging

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

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

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

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

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

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

Men uansett hvor godt du har lest kartet, og hvor mye du har memorert motorveivkjø-



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

Når man planlegger kan det være lurt å ta høyde for egne styrker og svakheter. Er man ukomfortabel med å kjøre i tett trafikk er det en god strategi å legge kjøretidspunktet slik at man

unngår rushtiden i en stor by. Det beste kan til og med være å finne seg en alternativ rute utenom byen. Selv om det kanskje er lengre kan det hende at det også kan være en mye hyggeligere vei.

Hvis man ikke liker høyder, og skal til Italia, er det en veldig lang omvei å kjøre rundt Alpene. Det er selvfølgelig krevende å finne en rute gjennom Alpene der det ikke er mange hundre meter rett ned, men det er mulig. Og det er en klok og god strategi hvis man har høydeskrekk.

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

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

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

Under salen på
en motorsykkel:



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

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

Taktiske valg

Man bør heller ikke få store riper i selvfølelsen hvis man velger det sikre framfor det usikre når den litt vennelige og udefinerte følelsen av en ubestemmelig fare dukker opp. For eksempel når man kjører i høy fart i venstrefeltet på Autobahn i Tyskland. Da kan det være lurt å umiddelbart "søke tilflukt" mellom vogntogene i høyre felt. Skulle magefølelsen (intuisjonen) vise seg å stemme, og det kommer en megakrasj

i venstre felt, er man forholdsvis trygg mellom de tunge lastebilene. Yrkessjåførene er profesjonelle og gjør sjelden noe brått og uoverveid.

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

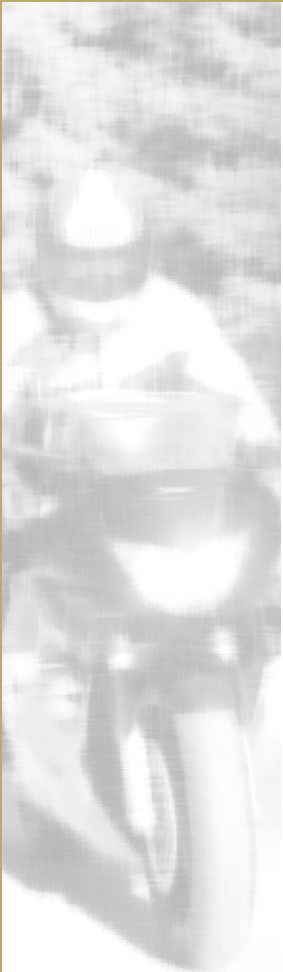
Når du skjønner at det er veiarbeid, en trafikkulykke eller noe annet som sinker trafikken er det ikke veldig lurt å kjøre inn i den kvelende eksosen i den lange Lærdalstunnelen, når man kan få frisk luft og store naturopplevelser ved å kjøre over fjellet. Kanskje selvfølgeligheter for noen, men like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

I mange tilfeller handler dette om å gi seg mens leken er god. Det sier seg vel egentlig selv at du sannsynligvis ikke er noen spesielt god motorsyklist hvis du er veldig kald og våt. Det kan godt hende at man i enkelte situasjoner bør gjøre et taktisk valg og rett og slett avbryte turen - eller legge om ruta i forhold til vær og vind.

På ukjente veier

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





og slett bare forholde deg til den trafikkkulturen du til enhver tid opplever. Fikser du ikke det, eller nekter å innordne deg, bør du heller bli hjemme.

Det mest opplagte eksempelet er når du skal til Storbritannia. Det er i utgangspunktet greit å mene at det er unaturlig med venstrekjøring, men hvis du pukker på din rett til å kjøre i England som du gjør i Norge, er du (hvis du overlever) tilbake på ferger før du aner det.

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

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

Selvinnsikt

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

hvis du blir stående timevis i kø. Da kan du fort komme til å ta skjebnesvangre valg. En god strategi er da å komme seg ut av køen og ta en "time-out". Men for å gjennomføre dette er du nødt til å ha tenkt litt over hvem du er og hvordan du reagerer i ulike situasjoner.

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

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

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

Man behøver heller ikke nødvendigvis å bryte fartsgrensene for å kjenne kraften i sykkelen og få det kicket en god mestringsopplevelse gir. Derfor er det en god strategi å heller prøve å

finne fram til de små, gode tilbakemeldingene som en harmonisk, myk og elegant kjøreteknikk gir - i stedet for å herje med sykkelens gir - og skriker ut i nød. Det er farlig - og ganske teit - å venne seg til veldig sterke stimuli for å ha det fint på motorsykkel.

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

...og dessuten

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

Finn godt feste i dekket på begge sider (ringer) og så dra sykkel ned på fjærene. Stram stroppe på venstre side av sykkel først. Har du en støtte som spretter opp av seg selv så fest en reim mellom støtten og forhjulet (legg styret helt til venstre). Ikke slurv med surring av sykkel. Det er veldig trist å finne motorsykkelen "strødd utover" bildekket når du kommer ned neste morgen. Og husk; fergeselskapet vil prøve



å fraskrive seg et hvert ansvar. Surrer du ordentlig, kan du sove trygt selv om det blir litt sjøgang på turen.

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



*På ferger:
Surrer du godt
så sover du trygt*

Motorsyklistene trenger en interesseorganisasjon

Det er fortsatt mange i samfunnet som ikke er spesielt glade i oss motorsyklister. Det skyldes både gamle fordommer og mangel på kunnskap. Derfor er det så viktig at det finnes noen som taler MC-folkets sak. Noen som passer på og sørger for at vi kan kjøre motorsykkel med minst mulig unødvendige begrensninger og størst mulig sikkerhet.

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

Samme sak med alle lover og regler som blir foreslått i EU og innført i Norge gjennom EØS-avtalen. NMCU er aktivt medlem i den europeiske MC-organisasjonen, FEMA, som driver effektiv lobbyvirksomhet fra sine kontorer i Brussel. Dermed kan du være helt sikker på at det blir ikke vedtatt en eneste bokstav om motorsykkel - verken i Norge eller i EU - uten at NMCU har uttalt seg om saken.

NMCU er ikke bare en MC-politisk organisasjon, men også et ressurscenter for alt som har med motorsykkel å gjøre. For bare et par-tre hundrelapper i året kan du nyte godt av flere

gode rabattavtaler og få hjelp i forbruker- og trafikksaker. NMCU gir også ut MC-bladet fem ganger i året, og hver vår dumper en ny utgave av NMCU kalenderen ned i postkassa til medlemmene.

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

Alt dette arbeidet koster selvsagt mye penger. Og fordi vi ikke vil være "i lomma på noen" mottar NMCU verken offentlig støtte eller sponing fra private. Kontingenten fra medlemmene er NMCUs eneste inntektskilde. For å kunne bli ennå sterkere og mer effektive trenger vi også deg med på laget. Tenk på det neste gang du passerer gratis gjennom en bomring. Eller når du bare

betaler halv årsavgift på motorsykkelen din. Eller suser av gårde forbi bilkøen i kollektivfeltet. Uten NMCU hadde ikke det vært mulig.

Uttrykket "sammen er vi sterke" kan kanskje virke som en klisjé, men i en tid hvor myndighetene viser stor vilje til å begrense og kontrollere er behovet for en slagkraftig interesseorganisasjon større enn noensinne. Mer enn 15.000 motorsyklister vet dette og er allerede med i Unionen. Hva med deg?



90.000 Motorsyklister
er 90.000 velgere!



Unionen sørget
for halv årsavgift



Noe av det NMCU har gjort for norske motorsyklister:

2007 Fikk innført mer rettferdige regler for ombygging og oppbygging av motorsykler

Etter en utrolig kronglete og arbeidskrevende prosess, som tok nesten 10 år, sørget NMCU og NFSOK (Norsk Forening for Spesielle og Ombygde Kjøretøyer) for at Kjøretøyforskriften ble endret, slik at det ble mulig å gjøre vesentlige endringer på en motorsykkel uten at det skulle betales ny engangsavgift til staten. Vi sørget også for at det ble opprettet en spesialistgruppe i Statens vegvesen som har kompetanse til å vurdere ombygde kjøretøyer.

2006 Stanset videre bruk av wirerekkeverk i Norge

Etter mange års kamp lyktes det endelig for NMCU å få samferdselsdepartementet til å stanse videre bruk av wirerekkeverk i Norge. Statsråd Liv Signe Navarsete kunngjorde dette i en pressemelding i august 2006.

2005 Klage forsikringsbransjen inn for Kredittilsynet

Etter å ha oppdaget uregelmessigheter i en inntekts- og skadeutbetalingsoversikt fra Finansnæringsens Hovedorganisasjonen sendte NMCU en formell klage til Kredittilsynet. Selv om Kredittilsynet var for puslete til å følge opp NMCUs klage førte den til at de to største selskapene satte ned prisene på MC-forsikring.

2005 Sørget for at MC-lærere og sensorer må gjennomføre obligatorisk tilleggskurs

I forbindelse med innføringen av ny MC-opplæring krevde

NMCU at alle som skal arbeide som MC-lærere eller sensorer på motorsykkel må ha obligatorisk spesialistutdanning. Alle nye lærere må ha tilleggskurs og eksisterende MC-lærere som ville beholde undervisningsretten måtte gjennomføre et obligatorisk etterutdanningskurs. For NMCU var dette uhyre viktig fordi høy lærerkompetanse ville sikre en presis og effektiv undervisning, noe som i sin tur ville være med og holde elvenes kostnader nede.

2005 Sørget for innføring av ny MC-opplæring der elevene lærer å kjøre motorsykkel i stedet for å lære "å ta førerkort"

Med den nye føreropplæringen har Norge fått en av verdens beste og mest progressive MC-opplæringer. NMCU har sittet i med i alle referanse- og arbeidsgrupper og har spilt en avgjørende rolle i utforming av læreplan og forskrift. Store deler av den nye læreplanen er bygget på NMCUs Full Kontroll bok og artikkelserien vår om Strategisk Motorsykkelkjøring.

2004 Sørget for at vegvesenet innførte en egen Håndbok for MC-sikkerhet

En av NMCUs aller viktigste seire. Etter forslag fra NMCU laget Vegdirektoratet og NMCU en egen Håndbok for MC-sikkerhet. Håndbok 245 fungerer nå som veileder for alle de i Statens vegvesen som planlegger, bygger og vedlikeholder veier i Norge. Håndboka har vakt internasjonal oppsikt og brukes nå som mal for liknende prosjekter i flere europeiske land.

2004 Stanset forslag om at førerkort for bil ikke lenger skulle gjelde for moped

I forbindelse med innføring av ny føreropplæring hadde

Unionen stanset videre bruk av wirerekkverk



Vegdirektoratet lagt inn et forslag om at bilførerkort ikke lenger skulle gjelde for moped. NMCU stanset forslaget.

2003 Stanset forslag om bruk av wirerekkverk som midtdeler på to- og trefelts veier

I tråd med Nullvisjonen ville Statens vegvesen separere motgående trafikk ved hjelp av et midtrekkverk. Til dette ville man helst bruke wirerekkverk, eller "eggdeleren" som mot orsyklistene kaller dette rekkverket. Samferdselsdepartementet var imidlertid enig med NMCU og besluttet at midtdeleren skulle være i betong, eller alternativt i stål, men da med MC-vennlige underskinner i alle yttersvinger.

2003 Sørgt for innføring av halv årsavgift for motorsykel (To Hjul - Halv Avgift)

Det tok 20 år, men til slutt fikk vi "To Hjul - Halv Avgift". I statsbudsjettet for 2003 klarte NMCU endelig å få gjennomslag for prinsippet om at motorsykel skal betale halv årsavgift i forhold til personbil. I 2003 representerte det en innsparing på hele 700 kroner per motorsykel.

2002 Skriftlig forsikring om at motorsykel skal unntas fra framtidige automatiske fartsholdingsystemer

NMCU sørget for at det i *Nasjonal handlingsplan for trafikk sikkerhet på veg* ble tatt inn en paragraf om at motorsykel ikke skal omfattes av framtidige automatiske fartsholdingsystemer, fordi det er farlig å overstyre en MC-førers gasskontroll.

2001 Ga ut den første Full Kontroll boka

Den første Full Kontroll boka handler om presis kjøreteknikk og ble første gang gitt ut i 2001. Siden den gang er det distribuert mer enn 30.000 slike bøker. Full Kontroll 1 ble brukt som grunnlag for den kjøretekniske delen i den nye MC-opplæringen som ble innført i 2005.

2001 Stanset forslag om at det skulle betales ny engangsvgift ved nødvendig rammebytte

I 2000 kom Toll- og avgiftsdirektoratet kom med forslag til nye avgiftsregler for reparasjon, ombygging og oppbygging. Et av forslagene var at det skulle betales ny engangsvgift dersom man etter en kollisjon var nødt til å bytte ramme på motorsykkelen. TADs argument var at den nye, identisk like rammen ikke var "akkurat den samme" som den som ble byttet ut! NMCU protesterte selvfølgelig på dette utrolig tøysete forslaget og vant saken.

2000 Høyesterettsdom fastslår at Statens vegvesen har et objektivt ansvar for at alle trafikantgrupper har forutsigbare kjøreforhold - også motorsyklister!

I 1994 omkom en motorsyklist på grunn av glatt asfalt. Aktiv forsikring gikk til erstatningssøksmål mot staten. NMCU jobbet tett sammen med Aktiv, som deres MC-faglige rådgiver under hele rettsprosessen. Saken gikk gjennom alle rettsinstanser og havnet til slutt i Høyesterett. Der ble det i 2000 avsagt en uhyre viktig prinsipiell dom som gjorde at Statens vegvesen ikke lenger kunne gi motorsyklisterne all skyld. Aktiv-saken la grunnlag for et konstruktivt samarbeid mellom vegvesenet og NMCU og hadde stor betydning for prosjekter som f.eks NMCUs veifelleskjema, Handlingsplan for trafiksikkerhet og Håndbok MC-sikkerhet.

1999 Sørget for at Vegdirektoratet gjennomførte SE OSS!! undersøkelse

NMCU hadde lenge visst at mange MC-ulykker ble forårsaket av bilførere som ikke overholdt vikeplikten. I media var det imidlertid alltid motorsyklisterne som fikk negativ omtale.



Unionen sikret fritak i bomringer og rett til å bruke kollektivfeltet

NMCU klarte og overbevise Vegdirektoratet om at forholdet burde undersøkes og i 1999 fikk vi en rapport fra Transportøkonomisk institutt som konkluderte med at "8 av 10 kollisjoner mellom bil og motorsykel skyldes uoppmerksomhet hos bilførerne". På grunnlag av denne konklusjonen laget NMCU en TV-spot som ble vist i reklamefrie sendinger i høytidene i 1999 og 2000.

1999 *Var med og stanset innføring av periodisk kontroll for motorsyklar i Europa*

EU-kommisjonen ville innføre periodisk kontroll for motor sykler. Sammen med sine søsterorganisasjoner i FEMA hevdet NMCU at dette var et helt unødvendig tiltak fordi motorsyklistene allerede gjennomførte et nitidig vedlikehold av maskinene sine. Forslaget ble trukket tilbake.

1999 *Sørget for at det ble lov til å kjøre med tilhenger etter MC*

Fram til 1999 var det forbudt å kjøre med tilhenger etter MC i Norge. i 1999 sørget imidlertid NMCU for at dette ble tillatt.

1999 *Startet kampen mot de svært MC-fiendtlige tolkningene av Nullvisjonen*

Mot slutten av 90-tallet innførte Norge den såkalte "Nullvisjonen" som grunnlag for alt trafikkikkerhetsarbeidet. Alle i Norge tok bølgen - unntatt NMCU. Nullvisjonens "far", den svenske trafikkikkerhetsdirektøren Clas Tingvall, sa nemlig i 1999: - Motorsyklar er uforenlig med Nullvisjonens høye ambisjoner og må på sikt bort fra veiene!. NMCU forstod at vi aldri kunne oppnå null drepte og skadde på motorsykel, men vi argumenterte steinhardt for at motorsykkelsikkerheten kunne bli betydelig bedre dersom MC-førerne hadde høyere

kompetanse. Derfor laget NMCU Full Kontroll boka i 2001 (30.000 eks.) og derfor la vi ned et kjempearbeid i utformingen av den nye MC-opplæringen som ble innført i 2005. Vi fikk også Vegdirektoratet til å finansiere en kinoreklame som oppfordret motorsyklistene til å delta på etterutdanningskurs. Strategien virket og i 2002 sa Tingvall nøyaktig det samme som NMCU: - Motorsyklistene må ha høyest kompetanse av alle de som bruker veiene. Svært få motorsyklistene vet om denne kampen som foregikk i årene 1999-2004.

1998 *Var med og stanset forslag om 100hk-grense*

I Multidirektivet foreslo EU-kommisjonen også å innføre en effektgrense på 100 hk for motorsyklar. Sammen med sine søsterorganisasjoner i FEMA var NMCU med på å stanse dette forslaget.

1997 *Var med og stanset forslag om forbud mot selv å kunne skru på motorsykkelen*

Gjennom det såkalte Multidirektivet ville EU-kommisjonen innføre strenge anti-trimmingstiltak som effektivt ville ha stoppet motorsyklistenes mulighet for selv å kunne vedlike holde motorsykkelen sin. Muligheten for å kunne bruke uoriginale deler ville også ha blitt sterkt begrenset. Sammen med sine søsterorganisasjoner i FEMA var NMCU med på å stanse dette forslaget.

1996 *Sørget for at Norge innførte 125cc/15hk for 16-åringer*

Når EØF-området innførte stegvist førerkort ble lett MC oppgradert til 125cc/15hk. Vegdirektoratet ville gjøre som Danmark og sette 18-års grense for den nye lettvekten. NMCU klart imidlertid og overbevise Vegdirektoratet om at aldersgrense skulle settes til 16 år.

1995 *La grunnlaget for fritak for MC på mange avgiftsbelagte veistreknings i Norge*

Etter aksjoner ble Mjøsbrua en av de første strekningen som fjernet avgift for MC. NMCU klarte å få gehør hos vegmyndighetene for de praktiske argumentene for fritak. På mange strekninger der bru eller tunnel har erstattet ferge har MC fremdeles halv avgift i forhold til bil, men på flere og flere nye prosjekter får tohjulinger avgiftsfritak. Gode eksempler er: Nye E6 gjennom Østfold, Oslofjordtunnellen og den nye Svinesundsbrua.

1994 *Startet arbeidet med særskilt MC-parkering*

NMCU tok i 1994 kontakt med samtlige kommuner i Norge og la fram forslag om opprettelse av avgiftsfrie parkeringsalternativer for tohjulinger. Saken ble aktualisert ved at avgiftsbelagte parkeringsplasser gikk over til automat med papirkvittering, noe som funker dårlig for motorsyklister. NMCUs initiativ har ført til at det i svært mange bykommuner nå finnes MC-parkering - ikke på langt nær nok, men det er en begynnelse.

1992 *Begynte å lage MC-kalender på norsk*

Fram til 1992 hadde norske motorsyklister vært nødt til å klare seg med en kalender fra vår svenske søsterorganisasjon.

1990 *Var med og sørget for gratis passering i bomringer rundt norske byer*

Sammen med NAF sørget NMCU for at motorsykel og moped ble unntatt fra avgift i bomringen rundt Oslo. Senere ble dette prinsippet innført for alle bomringer rundt byer.

1989 *Stanset nok et forsøk på innføring av mellomklasse*

Med bakgrunn i en rapport fra Transportøkonomisk institutt

foreslo Vegdirektoratet å innføre mellomklasse. Med faglige argumenter slaktet NMCU rapporten og TØI ble tvunget til å skrive den om. Den omskrevne rapporten kom i 1990 og ga ikke grunnlag for å foreslå innføring av mellomklasse.

1980 *Var med og sørget for at motorsyklar fikk kjøre i kollektivfeltet*

Når vegmyndighetene opprettet de første kollektivfeltene sørget NMCU for at tohjulingene fikk rett til å bruke disse. Også i andre europeiske land kjemper motorsyklister nå for å oppnå denne retten, men Norge er foreløpig et av få land i Europa der dette er regelen og ikke et unntak.

1978 *Stanset forsøk på innføring av 250cc mellomklasse og 20 års aldersgrense*

I den såkalte Rapport 13 foreslo myndighetene følgende begrensninger for tohjulinger: Moped: 1,4 hk eller maks. 30 km/t. Lett MC: maks. 50cc. Tung MC: Aldersgrense 20 år og innføring av mellomklasse på maks. 250cc. NMCU gjennomførte en underskriftskampanje (11.568 underskrifter) og klarte å stanse forslaget.

1976 *Sørget for innføring av bonus på MC-forsikring*

NMCU oppnådde innføring av bonus på MC-forsikring på lik linje med personbil

1976 *Stanset innføring av høyere avgift på motorsykel*

Bilavgiftsutvalget foreslo at det på motorsykel over 50cc skulle innføres årsavgift på kr. 300 og importavgift på 100% av avgiftsgrunnlaget. I tillegg ville man innføre registreringsavgift på kr. 300 på lett MC og kr. 500,- på tung MC. NMCU klarte å stanse dette.



**Unionen sørget for
nye ombyggingsregler**



**Unionen var med
og stanset forslag
om 100 hk grense**

Medlemskap i Unionen koster et par hundrelapper i året. Litt mer enn en full tank.

Vi tror du er enig i at dette er en liten pris for å være med og sikre framtida vår.

NORSK MOTORCYKKEL UNION

*adresse: boks 351, 1502 Moss
besøksadresse: Moss, inngang Skoggata*

telefon: 69 20 46 46

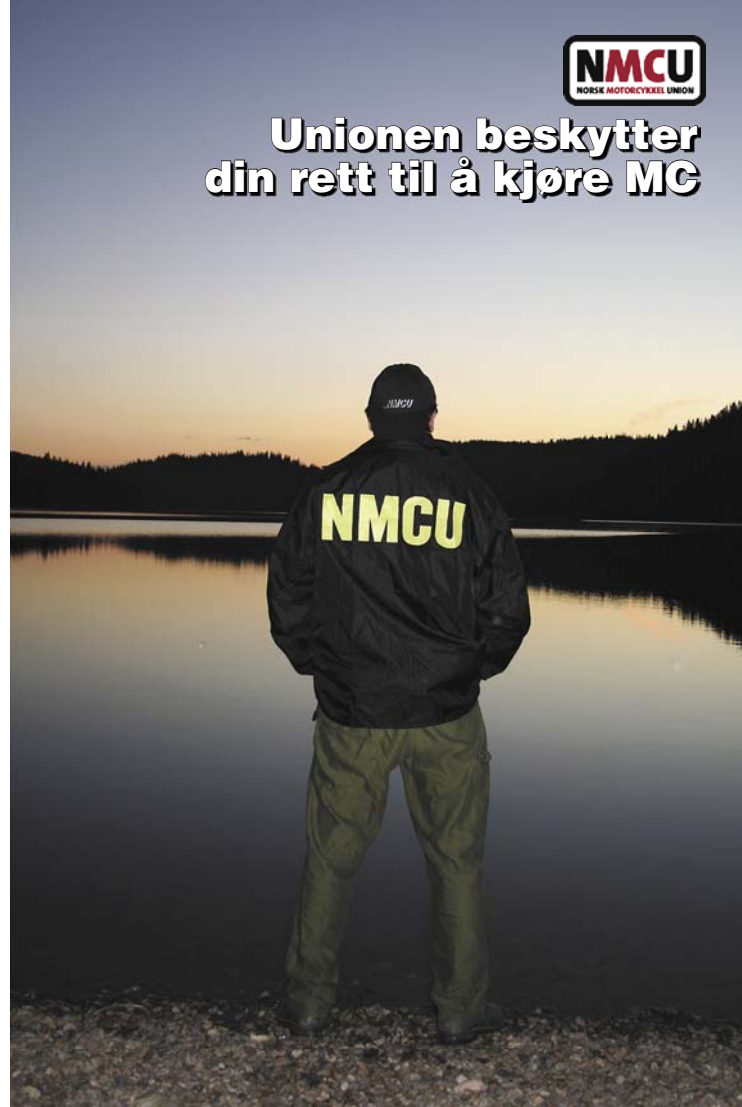
fax: 69 20 46 40

epost: nmcu@nmcu.org

websiteside: www.nmcu.org



**Unionen beskytter
din rett til å kjøre MC**





www.nmcu.org