

**OVINKI**

**NE SPREGLEJ!**

Umetnost se je ustaviti



REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA PROMET  
DIREKCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA CESTE



**motosi**  
REVILJA ZA RAZVOJANJE

## Nikoli do popolnosti razumljena dilema: KAKO SKOZI OVINKE?



Enega najmočnejših čarov vožnje motorja predstavljajo ovinki. V nasprotju z avtomobilom, ki le sedi na cesti in zato brez posebne drame pelje skozi ovinke, zahteva motocikel veliko več motoristove udeležbe v vožnji. Nagibanje v ovinku je le ena od specifik in umetnosti vožnje.

Pravilno pozicioniranje motocikla na vozišču je tista posebnost, ki določa, ali bo motorist z lahkoto odpeljal ovinek in ga zaključil tako, kot je najbolj prav. In varno.

Vožnja skozi ovinke je privlačnost in sočasno tudi muka motorizma. Ni tako preprosta, kot se zdi. Vsak ovinek je svoj problem. Geometrijske lastnosti ovinkov, stanje vozišča, hitrost vožnje in specifične lastnosti motocikla pomenijo seštevanje nalog, ki jih mora motorist brezhibno opraviti, da je vožnja tekoča, v veselje in varna. Tudi najboljši vozniki imajo s tem nerešene »probleme«.

Ni recepta, koliko, kje in pri kateri hitrosti nagniti. Potrebna je nekaj razumevanja vožnje. In potreben je občutek za prostor, za gibanje, za hitrost. Pripravili smo vam skupek pravil vožnje, ki pomagajo zgraditi ta občutek.

## RAZUMETI MOTOCIKEL

Prenekateri motorist si na tihem prizna, da ne čuti motocikla. Da ne ve, do kje nagniti, da ne bo preveč.

To je logično. In ni nič groznega. Potrebni je čim več (dobrih) izkušenj!

Ker smo kot vozniki avtomobilov navajeni vodoravnega gibanja in morda le drobnega nagibanja karoserije v ovinku, je soočenje s potrebo po močnejšem nagibanju motocikla seveda precej šokantno – predvsem za nove motoriste.

Večina motoristov se sooči s to težavo šele v kritični situaciji. Na primer takrat, ko motoristu vzame prednost avtomobil. Ali ko motorist v ovinku ugotovi, da je precenil hitrost vožnje.

V obeh primerih motorist v samoohranitvenem nagonu le močno zavira in strmi v nevarnost.

Rezultat tega je zanesljivo udarec, padec, bolečina.

Zaupajte svojemu motociklu.

Za dobro vožnjo motocikla mora biti motorist predvsem sproščen. Za čutenje motocikla pa je potrebno najprej prav sedeti na motociklu!



- Trup naj bo nagnjen naprej, glava pred telesom,
- pogled usmerjen vodoravno in dovolj daleč,
- komolci pokrčeni, dlani naslonjene na krmilo in v zapestjih rahlo obrnjene navzven, po dva prsta naslonjena na ročico sklopke – zavore,
- stegna v dotiku z boki motocikla,
- noge naslonjene na stopalke z blazinicami stopal, kot bi čepeli na motociklu;
- enako naj se naprej nagnjeno drži sopotnica, sedi naj tesno ob vozniku.

V tretji knjižici iz serije Ne Spreglej! izpostavljamo pravilno vožnjo skozi ovinke, pravilno ustavljanje in opozarjamo na pomen vzdrževanja motornega kolesa.

Vsi vozniki, še posebej vozniki enoslednih motornih vozil, se moramo prilagoditi razmeram na cesti in v prometu, hkrati pa moramo biti stalno pripravljene, da hitro in pravilno odreagiramo ob nenadni spremembi razmer. Že majhna napaka je lahko usodna za nas in za ostale udeležence v prometu. Ključnega pomena je tudi izpravno vozilo, zato je sestavni del te pripravljenosti redni vizualni pregled motornega kolesa, ki ga opravimo ne le pred vsakim pričetkom motoristične sezone, ampak tudi pred vsako vožnjo, še posebej takrat, ko se odpravljamo na daljši pot.

Na pot se vedno odpravimo takrat, ko smo za to psihofizično maksimalno pripravljene, imamo pravo opremo, ki nas varuje v primeru najhujšega, in ko se lahko zanesemo na pravilno delovanje svojega dvokolesnika. Izpravno motorno kolo z najsoodobnejšo tehniko je samo dodaten element vaše varnosti. Glavno je v vaših rokah. Hitrost je vse prevečkrat vzrok prometne nesreče, zato ji moramo posvetiti posebno pozornost, predvsem pri vožnji skozi ovinke nam nepoznanih cest. Nikoli ne moremo vedeti, kaj nas čaka za ovinkom oziroma kaj namerava voznik pred nami narediti, zato moramo biti zelo pozorni. Ceste niso grajene tako, da bi lahko po njih tekmovali, tudi cestnoprometni predpisi imajo svoj namen, saj so podlaga za pričakovanje, kako bodo reagirali ostali udeleženci v prometu. Kljub vsemu pa moramo pričakovati nemogoče, biti na to stalno pripravljene in pravilno odreagirati. Na to smo vas opozorili že s prvo knjižico.

Z izdajo te knjižice vas želimo spodbuditi k odgovornejšemu ravnanju, saj je ključ za dvig prometne varnosti ravno v nas, voznikih. Na cestah je potrebno imeti veliko discipline, strpnosti, izkušenj in razsodnosti. To so elementi, s katerimi lahko prevozimo številne lepe kilometre in pridemo na cilj srečni ter polni lepih spominov. Vsem motoristom želim, da bi potovali lepo, uživali v vožnji in na cilj prišli varno.



Nasveti in podatki, objavljeni v tej knjižici, so namenjeni voznikom vseh kategorij enoslednih motornih vozil, od mopeda ali skuterja do najtežjega motocikla.



**Stanislav ZOTLAR,**  
vodja prometnotehničnega sektorja na DRSC. In motorist.

**»Na cestah je potrebno imeti veliko discipline, strpnosti, izkušenj in razsodnosti. To so elementi, s katerimi lahko prevozimo številne lepe kilometre in pridemo na cilj srečni ter polni lepih spominov.«**

## LE KAKO GRE NAJBOLJ PRAV SKOZI OVINEK?



Za prikaz vožnje ovinkov najprej razčlenimo vozniške operacije na običajnem 180-stopinjskem ovinku. Kdaj kaj storiti?

S hitrostjo vožnje, širino cestišča in preglednostjo se spreminjajo vsi odgovori na to vprašanje. Matematičnega pravila – ni! S prakso boste vse to storili bolj tekoče in na krajšem prostoru. Vedno pa upoštevajte vodilo, da vsa opravila izvedete pravočasno, udobno in varno. Če to pomeni počasnejše kot motoristični kolegi, tudi prav. Nikar pa cincajoče, neodločno. Če vas med ovinki grabijo tesnoba, strah, neodločnost in se v sedežu počutite trdi, napeti, se vpišite v tečaj varne vožnje. Z vami ni čisto nič narobe. Potrebujete pomoč, da vam inštruktor zbistri glavo.



### KATERA KRIVULJA JE PRAVA?

Nič nismo omenili, katera je najbolj primerna krivulja vožnje skozi ovinek.

V vožnji boste primerno krivuljo prepoznali takrat, ko vam za temenom ovinka ne bo treba spet zapreti plina in popravljati smeri, ker bo začelo zmanjkovati ceste.

In nikar ne glejte v ograjo, pač pa v smer vožnje! Že pred ovinkom mora motorist razširiti prostor tako, da se pomakne k zunanji tretjini voznega pasu (krivulja B, zelena). Tako razširi krožnico in zato se mu ni treba nagniti več, kot je potrebno. Neodločen motorist bo takoj po končanem zaviranju skušal čim prej zapeljati k središčni točki ovinka (krivulja A, rdeča) in v strahu, da bi ga odpeljalo proti ograji ali na drug vozni pas. In to je katastrofalna napaka, v katero človeka sili samoohranitveni nagon!

Vožnjo naravnost (!!!) je treba podaljšati še za kakšen meter proti zunanji strani ovinka. In nagniti. Sliši se nelogično. Toda to motoristu prinese več prostora v točki izhoda iz zavoja.

Za izhodišče prikazanega ovinka vzamemo, da se motorist pelje (točka 1) na sredini ali pa bližje notranji tretjini vozišča. Motorist naj med vožnjo vedno gleda dovolj daleč in v širino, da lahko iz oblike terena pravočasno prepozna zahtevnost ovinka.

Preden se odloči zmanjšati hitrost vožnje, naj se nežno preusmeri na zunanjo tretjino voznega pasu (točka 2), da s tako pridobljenim prostorom poveča radij ovinka. Zato se skozi ovinek lahko pelje hitreje in z manjšim nagibom.

Ker je motor za pospeševanje in so zavore za zaviranje, naj motorist pravočasno (točka 3) zapre plin in z dvema ali tremi prsti z občutkom, vendar dovolj odločno stisne ročico sprednje zavore.

Pred ovinkom ni potrebno ustaviti, zato zaviranje z zadnjo zavoro ni potrebno. Lahko pa jo uporabite, če vam je tako bolj udobno. Ker se med zaviranjem teža motocikla močno prenese na sprednje kolo, glavno nalogo pri zaviranju opravi sprednja zavora! Če zavirate samo z zadnjo, tvegate, da motocikel spodnese zadnje kolo.

Ko hitrost dovolj zmanjšate, v menjalniku izberete ustrezno nižjo prestavo. Opravilo je preprosto, zahteva odločnost: zaprt plin, stisk ročice sklopke, pomik prestavne ročice. V katero prestavo? To vam pokaže praksa. Pač odvisno od hitrosti vožnje in samega ovinka. Najbolj primerna je tista prestava, v kateri motor še ne tuli. Če imate merilnik vrtljajev, naj se po pretikanju igla umiri v območju največjega navora motorja. V knjižici za uporabo motocikla preberite, pri katerih vrtljajih je to! Če pa ste še vedno v dvomih, peljite raje v eni prestavi višje kot pa nižje. Tako bo vožnja mehkejša, prijetnejša, bolj tekoča. Tudi v dežju.

Sedaj je motor v ustrezni prestavi, hitrost vožnje pa ste zmanjšali na udobno hitrost. Začnete nagibati (točka 4). Pogled naj bo usmerjen v središče ovinka in k izteku ovinka. Ne pozabite, da motorist pelje tja, kamor gleda! Ta del vožnje imenujemo kotaljenje v ovinek s postopnim nagibanjem. V središču krivulje vožnje je nagib največji. Tu rahlo odpremo plin (točka 5), da se teža motocikla začne pomikati k zadnjemu kolesu. Tako razbremenite sprednje gumo (da ne zdrsne) in omogočite zadnji gumi boljši oprijem. Gledamo v smer, kjer želimo končati zavoj (točka 6), in že pospešujemo. Bolj se bližate izhodu iz ovinka, bolj poravnate motocikel in bolj lahko odprete plin (točka 7).

Pazite, da se na zunanjem pasu vozišča izognete pesku. Nevarni so tudi mastni madeži, ki ostajajo za preobremenjenimi tovornjaki.



### KAJ NAREDIM V STRMINI?

Vožnja v klanec ni problematična. Vožnja navzdol pa predstavlja manjšo komplikacijo, ker zaradi sile težnosti motocikel sam od sebe pospešuje. To se najbolj občuti med pretikanjem in med zavijanjem v temenu ovinka.

Torej, kako?

Po končanem zaviranju pustite sprednjo zavoro lepo pri miru (!) in zadržujte motocikel z zadnjo zavoro, kot bi vlekli sidro. Tako lahko brez drame pretaknete v ustrezno prestavo in s sklopko umirjate gibanje motocikla skozi zavoj. Ko ste zavoj izpeljali, popustite zadnjo zavoro in motocikel bo stekel. Pospešite.



### KONCENTRACIJA in UTRUJENOST

Ker vožnja motorja zahteva motoristovo neprekinjeno sodelovanje s strojem, je potrebna dobra koncentracija, da misli ne uhajajo drugam ali zamujajo. Pri vračanju z daljšega izleta začne motorist čutiti utrujenost, zaradi katere postane vožnja drznejša – da bi bil hitreje doma. Če je vreme slabo, se pridruži še otopelost. Ustavite se! Pretegnite se. Topel čaj vlije novo voljo. In nadaljujte z vožnjo.

## SPAJANJE OVINKOV

Dobro odpeljati en ovinek je majhna zmaga. Dobro odpeljati celoten niz ovinkov pa je užitek. Ne govorimo o ostrih, agresivnih vožnji skozi ovinke. Govorimo o tekoči, lahkotni vožnji. Šele ta predstavlja idealno gibanje, ki ga lahko na dirkališču povzdignemo v zelo hitro vožnjo.

Nobena cesta ali dirkališče ni speljano idealno skozi prostor. Vedno je nekje ovinek, ki prekine logičen ritem vožnje. Motorist mora dobro opazovati okolje, skozi katero pelje, in iz poteka rastja ob cesti, iz talnih označb in ograj ob vozišču pravočasno razumeti, kako teče cesta. Dva ovinka v nizu se da odpeljati brez tveganja za napako. Tretji ali četrti ovinek pa že predstavlja past, v katero se zapelje nepreviden voznik. Če motorist krivulje zavoja ne odpelje v celoti, ga bo v naslednjem ovinku odneslo na nasprotno vozišče ali v ograjo! Zato je potrebno vsak ovinek zaključiti v celoti, da lahko naslednji zavoj pričnete z motociklom v najbolj primernem položaju glede na ovinek.

### ZAUPAJTE SVOJIM GUMAM!

Če niso izrabljene, zmorejo veliko več, kot si sploh upate pomisliti. Poglejte fotografijo! Večina nikoli ne izkoristi celotne tekalne površine gume. Če v ovinku zmanjkuje prostora, ker vas nese ven, močneje nagnite in glejte v smer, kamor želite peljati.



- Samo vožnja in še enkrat vožnja vas bo obrusila v dobrega motorista. Spoštujte cesto, bodite sproščeni in umirjeni. Z vsakim odpeljanim kilometrom bo rasla vaša samozavest.
- Motocikel reagira na vsak voznikov gib na krmilu ali s telesom. To lahko zelo moti v vožnji. Lahko pa vam pomaga natančneje usmerjati motocikel skozi želeno krivuljo vožnje. Dovolj je, da rahlo odprete koleno, pa bo motocikel rahlo zavil v tisto smer. Isto dosežete, če malce bolj obremenite eno stopalko.
- Iz ovinka vas lahko nosi (motocikel širi krivuljo) iz različnih vzrokov. Ali je zadnje vzmetenje nastavljeno premeško in zato motocikel visi nazaj?



**PREBLIZU ROBA!**  
Če krožnice zavoja ne zaključite, vam bo v prvem ostrejšem zavoju zanesljivo zmanjkalo prostora.



### IZOSTRITE SI OBČUTEK ZA ODZIVANJE MOTORJA NA DODAJANJE PLINA

Zanimiv izziv predstavlja odpeljati niz ovinkov le z dodajanjem in odvzemanjem plina. Brez zaviranja! Tako močno izboljšate občutek za najprimernejšo hitrost. Poskusite!

Vsak zavoj začnite bližje zunanji tretjini voznega pasu. V izteku ovinka pa zavoj zaključite na sredini svojega voznega pasu. Le tako boste motocikel postavili v najprimernejšo točko za pričetek zavijanja v naslednji zavoj.

Ko začnete motocikel nagibati v zavoj, nikar ne bežite k temenu ovinka, sicer v izteku ovinka zmanjka vozišča!

— Napačno  
— Primerno

Zaradi napačne krivulje vas nese iz ovinka. Če zaprete plin ali celo zavirate, se bo motocikel dvignil iz nagiba in bo še slabše!

Ali imate občutek, da motocikel med zavoji preveč okorno spreminja smer? Poskusite to. Pri običajni vožnji naravnost povečajte pritisk roke na notranji ročaj. Kot bi se bolj naslonili nanj. Kaj opazite? Spreminjajte silo, s katero roka pritiska. Začutili boste, da motocikel bolje zavija v smer večjega pritiska. Enak občutek dobite, ko v ovinek odprete notranjo nogo. Motocikel bo raje spremenil smer.



Pravilo preživetja!

Kadar ne vidite dovolj globoko v ovinek, raje zmanjšajte hitrost. Med ovinki glejte dovolj daleč naprej in ob stran vozišča. Tako ostrite občutek za prostor in nič vas ne bo več presenetilo. Med vožnjo bodite zbrani in osredotočeni.

Med ovinki boste prisiljeni uporabljati menjalnik, saj večina motociklov v visoki prestavi slabo pospešuje. To pa ne pomeni, da morate peljati v nizkih prestavah s tulečim motorjem. Izberite prestavo, v kateri se motor lepo odziva, ne cuka pri dodajanju plina in ni brutalen.



100% pospeševanje

40% pospeševanje

Brez plina

**KOLIKO NAGIBA in PLINA?**  
Gume zmorejo le dano količino oprijema. Zato je logično, da v polnem nagibu ne pospešujemo. Voznik ima v nagibu glavo vzravnano, pogled naj bo usmerjen vodoravno.

## »NISEM VIDEL«

Težko je zanesljivo odgovoriti, zakaj tako pogosto prihaja do nesreč med vozniki avtomobila in motocikla. Analize nesreč v EU največkrat dajejo odgovore, da avtomobilist motorista »ni videl«, čeprav je vozil »pozorno«.

Voznik avtomobila sedi nizko in je dobro izoliran od zvokov iz okolice. Če se pogovarja s sopotniki ali telefonira, je njegova pozornost usmerjena v pogovor, vožnja pa je avtomatizem. Tudi v zgoščenem prometu, ki se pomika z enakomerno hitrostjo, vozniku upade pozornost. Slabo počutje zaradi stresnih situacij v življenju je zlahka vzrok za zmanjšano zbranost. Ko avtomobilist zavija v križišču ali se vključuje v promet, seveda pogleda levo in desno. Vendar iz videnega naučeno izloči zanj pomembne informacije: ali se približuje vozilo, kakršnega pričakuje, ali vozi s pričakovano hitrostjo in ali je prostora dovolj, da opravi svoj maneuver. Motorista pravzaprav izsili nehote. Mogoče ga s pogledom ne zazna, čeprav je lepo viden in dovolj blizu. Pogosto pa avtomobilist slabo oceni hitrost gibanja motorista. In ne ve, da motorist med zaviranjem ne more tudi zavijati, da bi se umaknil.

Če voznik avtomobila motorista pričakuje (povsem enako velja za kolesarja), če se zaveda prisotnosti motoristov na cesti, bo nanje bolj pozoren. To pomeni, da bo v njegovi zavesti tudi pričakovanje motorista.



### PRIČAKUJTE NEMOGOČE

Kadar motorist zapelje iz ovinka v ograjo ali v obcestni jarek, je praviloma kriva »previsoka hitrost«. Vendar je ta izraz pogosto le formalizem.

Ni nujno, da je bil voznik prehitel v absolutnem pomenu. Nekdo drug bi situacijo izpeljal z višjo hitrostjo, brez tveganja. Kje je torej vzrok?

Kriv je samoohranitveni nagon motorista. Ko človek zazna, da mu bo zmanjkalo prostora, otrpne. V teh trenutkih je na razpolago zelo malo prostora in časa. Vendar ga nekaj je. In potrebno ga je izkoristiti.

Če bi motorist lahko ustavil čas in vrnil dogodek za nekaj metrov nazaj, bi dojel, da mu ni treba ustaviti. Za ustavljanje je potrebna veliko prostora, ki ga tu pač ni. Za zmanjšanje hitrosti na prijetnejšo raven pa je dovolj hip odločnega zaviranja. Le nekaj metrov prostora.

V paniki premalo izkušeni voznik otrpne v krču in strmi v nevarnost. In ne zmore več spustiti zavore. Tu je bistvo rešitve, ker med zaviranjem motocikel postane trd in noče zaviti.

Potrebno je spustiti zavore in (s stisnjeno ročico sklopke) isti hip odločno potisniti motocikel v smer rešitve. Gledati je treba v smer rešitve. Tu ni prostora za mencaje.

Obvladovanje takšne situacije vas učijo na treningu varne vožnje!



Na motoristom dobro znanih Planinskih ridah (pri Postojni) smo ujeli traktorista, ki je sredi nepreglednega ovinka počasi zavijal preko polne črte. To je izredno groba kršitev prometnih pravil, vendar slab izgovor, če končate dan v traktorju. Zato predvidevajte, da se na cesti zgodi tudi nemogoče.



Kadar tik pred motocikel zapelje avtomobil (ali stopi pešec), je zaradi premalo prostora edina rešitev odločno izogibanje s stisnjeno ročico sklopke. Bodite pozorni na položaj motoristovega telesa! Ta maneuver najlažje izpeljemo tako, da gledamo v smer rešitve, motocikel s krmilom sunkovito nagnemo in preusmerimo. To je sunkovit maneuver, ki za občutke ni prijeten in se ga je treba priučiti z vajo.



Na mokrih pokrovih jaškov drsi. Če motorist gleda dovolj daleč naprej in v širino, se bo takšni pasti pravočasno izognil.



### POGOSTO ZASTAVLJENA VPRAŠANJA

Med motorističnimi pogovori ljudje potegnejo na svetlo mite, ki niso nujno čista resnica.

#### 1) Ne dosežem tal z obema nogama. Ali lahko zadaj znižam motocikel?

Samo zadaj ne! Tako podrete ravnovesje vozila, ki posledično ne zavija rado v ovinek in širi krivuljo vožnje. Znižanje zahteva enak poseg na obeh kolesih.

#### 2) Po vožnji motorja me bolj roke in telo. Zakaj tako?

Morda krmilo držite preveč krčevito? Ali sploh sproščeno dihate? Za vodenje motocikla je izjemnega pomena udobno, sproščeno sedenje in to, da krmilo držite le z minimalno silo.

#### 3) Bojim se zdrsa sprednjega kolesa. Ali je prav, da zaviram samo z zadnjo zavoro?

Ta strah izhaja iz vožnje bicikla. Pri motociklu je drugače. Kadar zavirate s sprednjo zavoro, se vilice začno posedati zaradi prenosa večjega dela teže motocikla na sprednje kolo. To povečuje oprijem gume z voziščem. Celo do te točke, da motocikel dvigne zadnje kolo. Bistvo zaviranja s sprednjo zavoro je, da je ne zgrabite sunkovito in z vsemi petimi prsti.

#### 4) Med obračanjem se mi je kar prevrnil motocikel. Kaj počnem narobe?

Verjetno ste med obračanjem umirjali motocikel s sprednjo zavoro! Motocikel umirjamo z zadnjo zavoro; ročico plina prav nežno pripravimo, da motor komaj za spoznanje vleče (da ne ugasne v prostem teku). Z vklapljanjem in izklapljanjem sklopke nežno odmerjamo pogon. Gledamo pa v smer vožnje in ne pred kolo.

#### 5) Zakaj motoristi visijo s sedeža v ovinek?

Pretirano nagibanje telesa je le koreografija. Pomik trupa in glave v ovinek (za ilustracijo rečemo v smeri 10. ali 14. ure) pomakne skupno težišče, zato za enako hitrost ni potrebno bolj nagniti motocikla.

#### 6) Na izletih me kolegi zbadajo, ker zaostajam!

Dinamika slabo vodenih skupinskih voženj je takšna, da motoristi na čelu zlahka prehitujejo, saj prvi ocenijo situacijo. Tisti na repu skupine vedno bolj zaostajajo. Motoristične izkušnje svetujejo, naj bo na čelu skupine motorist, ki je sposoben umirjene vožnje in vodenja. Manj izkušeni motoristi morajo biti blizu čela.

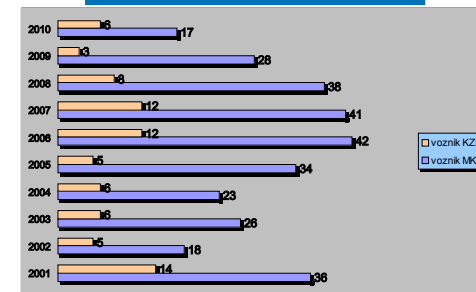
### POLICIJA NAS POZDRAVLJA

Danes motorna kolesa in kolesa z motorjem (mopedi) ne služijo le zabavi in sproščanju ob sončnih in toplih dnevih. Vedno več vas je takšnih voznikov, ki motorno kolo ali moped uporabljate vsakodnevno za prevoz v službo in po opravkih. Pri tem se velikokrat ne ozirate na vremenske razmere in pogoje vožnje. Podatki kažejo, da je število umrlih voznikov motornih koles v lanskem letu najmanjše v zadnjih desetih letih. K temu ste s svojim ravnanjem pripomogli tudi vozniki motornih koles in mopedov. Zavedamo se, da bo takšno stanje prometne varnosti zaradi vse večjega števila enoslednih motornih vozil težko izboljšati. Največ lahko k temu pripomorete prav Vi.

Ključnega pomena je poznavanje posameznega prevoznega sredstva, način vožnje, zaščitna oprema in ravnanje posameznika. Ker dobro obvladovanje motornega kolesa, pravilna uporaba zaščitne opreme, pravilno ravnanje udeleženca ni samo po sebi umevno in ni pogojeno s pridobitvijo vozniškega dovoljenja, Vam v knjižici želimo predstaviti nekaj nasvetov, da bo vožnja varnejša in v večji užitek.

Vsem voznikom motornih koles in koles z motorjem želimo veliko užitkov in varno prevoženih kilometrov.

Število umrlih voznikov motornih koles in koles z motorjem od leta 2001 do leta 2010.



mag. Ivan KAPUN,  
vodja Sektorja prometne policije

## ZAVIRANJE OLAJŠA DODATEK ABS



Motoristične nesreče se redko dogajajo pri višji hitrosti. Situacija se najraje zaplete, ko motorist ne more ustaviti. Če motorist pri hitrosti 100 km na uro malce premalo močno zavira, močno podaljša zavorno pot. V točki, ko naj bi se že ustavil, še vedno pelje s hitrostjo 30 km na uro! Meritve in testi pokažejo, da tudi izkušen motorist v situaciji, ki ga preseneti, težko ustavi na najkrajši razdalji. Na poligonih to večini uspe šele po več poskusih. Te možnosti v prometu nimamo.

Učinkovito zaviranje je težavno. Ker so zavore zelo zmogljive, je občutenje silovitega pojemka neprijetno in posledično motorist zavornih ročic sploh ne stisne dovolj odločno.

Če je cestišče videti bolj drseče, kot je motoristu všeč, bo spet slabše zaviral. Zavorni dodatek ABS motorista reši vseh strahov in dilem. Švedska ekipa prometnih izvedencev je konec leta 2009 dokazala, da se 38 odstotkov nesreč sploh ne bi zgodilo in da bi bilo pol manj težkih poškodb motoristov, če bi imeli ABS. Danes je z dodatkom ABS v EU prodan le vsak šesti motocikel.



**ABS**

Kadar peljete tudi sopotnico, se zaradi dodane teže in pomika težišča zavorna razdalja tudi v idealnih razmerah podaljša za 3 metre.

Primer klasičnega izsiljevanja. To je situacija, ki se največkrat za motorista slabo konča. ABS motoristu pomaga v najboljši meri izkoristiti zavore in gume. Še vedno pa ne omogoča hkratnega zavijanja in zaviranja. (ilustracija podjetja Bosch)



### ZAVORA in PLIN

Desnica opravlja izredno pomembno vlogo: odmerjati mora plin in zavorni učinek sprednjih zavor. Oboje je povezano z ostrimi odzivi motocikla, zato zahteva natančen občutek v roki.

Ko zaprete plin, isti hip dva ali tri prste položite na zavorno ročico – da ste isti hip že pripravljeni na morebitno zaviranje. Ti gibi morajo biti odločni. Natančni. Vendar mehki.

Prehod plin – zavora: ta gib izkušenemu in pozornemu vozniku vzame 0,25 sekunde. Pri 90 km na uro to predstavlja razdaljo lepih 6 metrov. To pa je enako širini lepe slovenske stranske ceste!

Tehniki ocenjujejo, da zavorni sistem potrebuje 0,2 sekunde, da pritisne zavorne ploščice ob zavorne kolute.

### PREREKANJA

Seveda obstajajo prerekanja, ali ABS ustavlja na krajši razdalji kot dober voznik. Odgovor je preprost. ABS ustavi vedno enako natančno in zanesljivo. Človek pa ne. Priporočamo, da pri nakupu novega motocikla naročite zavorni dodatek ABS. EU pripravlja zakon, ki bo ABS uvedel kot predpisano opremo motocikla.



Osredotočimo se na trenutek, ko motorist stisne zavorne ročice. Tu srečamo dve skrajnosti:

- Počasen stisk zavornih ročic pomeni, da motorist izredno slabo izkoristi zavorno moč motocikla.
- Bliskovit in močan stisk zavor tudi ni primeren, ker motorist tvega, da močan zavorni učinek sprednje zavore blokira sprednje kolo, preden se nanj prenese teža motocikla. Zato lahko guma zdrsne. Najbolj učinkovito zaviranje dosežemo z odločnim, vendar postopnim povečevanjem stiska zavornih ročic. Toda pozor! Na slečenih in športnejših motociklih vam lahko presenečenje pripravi zadnja zavora, ker prenos teže zelo razbremeni zadnje kolo. Zato blokira in zadek oplete. Pri motociklih z daljšo medosno razdaljo in uzaknjena hitrost! Kaj šele, da bi se komu izpod pnevmatik pokadilo. Veliki potovalni motocikli, skuterji) je ta hiba manj izražena.



### ABS NA MAKADAMU

Zmotno je prepričanje, da motoristični ABS na pesku pomaga zavirati. Ker elektronska pamet s tipal na kolesih zazna, da bo kolo blokiral, popusti tlak v hidravličnem sistemu – in to nadaljuje prav nerazumno dolgo. Zato na makadamu izklopite ABS! Če pa motocikel tega ne omogoča, bodite previdni in zavirajte prej in bolj nežno kot običajno. Če vas situacija pri spustu po hribovski makadamski cesti preseneti, boste ob stisku ročic zaradi vklapljanja ABS začutili, kot da so zavore mastne: motocikel noče ustaviti ne glede na močno stiskanje zavornih ročic. Pomaga, da hipoma popustite ročice in jih začnete hitro in odločno pulzno stiskati (pumpati). Tako prelisčite ABS.



Miran Juvančič, publicist in motorist, letnik 1952. Z motorjem je prevozil vse kontinente, razen Afrike!

»Na motorističnih popotovanjih sva z ženo, po kilometrih, prevozila Zemljo kar nekajkrat okoli njenega trebuha. In vedno je šlo vse po sreči. Zakaj!? Verjetno zaradi Onega od zgoraj in dejstva, da je motorizem lepa stvar, če imaš vsaj malo pameti in kanček sreče. Ki pa jo lahko s PREDVIDEVANJI krojimo sebi v prid. V času, ko je bila v ZDA omejitev hitrosti "grozljivih" 55 milj na uro (to je slabih 88 km na uro), nisem kljub obilici porschejev, ferrarijev, pontiacov itd. videl na ameriških dolgih, ravnih cestah niti enega, ki bi vozil več, kot je dovoljevala uzaknjena hitrost! Kaj šele, da bi se komu izpod pnevmatik pokadilo. Vozilo se je strpno, prijazno in tekoče! In prvič v življenju sem doživel, da mi je dal nekdo od soudeležencev v prometu z vljudno gesto prednost! Kar je nehote spremenilo tudi moje "obnašanje" v prometu!«

# REDNA KONTROLA MOTOCIKLA



Avtomobilisti in motoristi smo se kar nekako razvadili, da pred vožnjo vozila ne kontroliramo. Le sedemo, poženemo motor in odpeljemo. To lenobnost nam daje zanesljivost vozil, saj se redko še kaj pokvari. A če je pri avtomobilu nenadna okvara manj grozeč dogodek, pa okvara na motociklu hipoma poseže v motoristovo varnost. Ne pozabite, da predrta guma (brez zračnice) počasi izgublja zrak, kar se pokaže šele po daljšem postanku. Enako velja za mezenje olja iz vzmetenja ali motorja. Prav je, da motorist pred vsako vožnjo – enako kot pilot letala – vizualno in vedno v istem zaporedju preveri, ali je vse na svojem mestu. Na ta način si v spomin vtisne svoj motocikel. In lahko že s pogledom zazna, kadar je kaj narobe. Morda je kdo od firbcev kaj prijemal na motociklu? Ali zaradi okvare kaj kaplja, nenavadno visi, ali imajo gume običajno podobo ... le tako vas ne bo nič presenetilo. In le tako ne boste v raztresenosti pozabili sneti ključavnice s kolesa!

## PRED VSAKO VOŽNJO PREVERITE

- da na kolesu ni ključavnice,
- olje (med MIN in MAX je majhna razlika),
- luči,
- gume (in 1x tedensko preverite tlak),
- zavore (tudi po prvih metrih vožnje),
- prtljago,
- vzmetenje.

Ovinki  
**NE SPREGLEJ!**

Izdajatelj in založnik:  
**MINISTRSTVO ZA PROMET  
DIREKCIJA REPUBLIKE SLOVENIJE ZA CESTE (DRSC)**  
Zastopa: **mag. Gregor Ficko**

Uredniški odbor:  
**mag. Gregor Ficko** (DRSC),  
**Stanislav Zotlar** (DRSC),  
**Sandra Kržan** (DRSC),  
**Matjaž Leskovar** (Policija),  
**Mitja Gustinčič** (motoSI)

Zbral in uredil: **Mitja Gustinčič**  
Lektoriranje: **Irena Ipavec**  
Oblikovanje: **Maja Čonč**  
Fotografije: **revija motoSI**  
Tisk: **Tiskarna Januš, Ljubljana**  
Naklada: **40.000 izvodov**  
Ljubljana, marec 2011