

Wheely (egykerekezés) iskolája

Egykerekezés – a világ legjobb szórakozása!

Hatalmas élmény uralni a motort, szinte együtt élni vele, megtáncoltatni. Olyat művelni, ami nem a „rendeltetés szerinti használat”. Felpörget, közben nyugtat is. Az ember érzi, hogy ÉL! Rojti



Kötelező bevezető (a „homo-outsiderok” kedvéért): A motor biztonságos kezelésének feltétele a reakciói és határainak megismerése. Ebben játszik szerepet – az élvezetek mellett – az egykerekezés. Természetesen egykerekezni sokkal veszélyesebb mint két keréken gurulgatni, de ha megfontoltan, szakszerűen csináljuk, az így mexerzett tudásunk előnyünkre válhat.

Mielőtt belevágunk feltétel a motor rutinszerű kezelése. Ezt a sűrű motoros gyakorlás mellett sok egyéb gyakorlattal is segíthetjük, például bringával, monociklivel, de még akár játékprogrammal is (nem reklám képp => MotoGP-1 gázkaros joystick-kal). Érdekes, hogy egyik képességünk fejlesztésével magától fejlődik a másik is (pl. motoros egykerekezés vs. bringás egykerekezés), sőt jól észrevehető még a labdaérezék fejlődése is!

Az egész egy hosszú folyamat, ahol a motor súlypontjának emelését lépésről lépésre szokja meg az ember – ez (a) biztonságos. A biztonságot továbbá az adja meg, hogy tudatosan erőltetjük magunkra, hogy

1.) a lábunk folyamatosan a féken legyen, használatra készen. A legfontosabb a HÁTSÓ FÉK! Minél jobban megtanuljuk kezelni, annál biztosabban, nyugodtabban kerekezhetünk. Egy közismert fighteres egyszer bevallotta, hogy neki több, mint egy évig tartott megtanulni kezelni a hátsóféket!

2.) minden körülmény között a MOTORON MARADUNK (lábbal szorítva a tankot és talp a lábtartóra tapasztva). Az, hogy szorítjuk a tankot, azt is jelenti, hogy a saját testünk tehetetlenségi nyomatékát hozzáadjuk a motoréhoz, azaz saját testünkkel lecsökkentjük a motor elfordulási és beszítelési hajlamát is (tipikus egykerekezős baleset).

E két szabállyal az a helyzet is kezelhető, amikor már a hátsó kerék van előrébb. Itt kell megemlítenem, hogy az egykerekezést sose egyedül csináljátok (gondolni kell a terep biztosítására sőt, egy esetleges balesetre is)! Továbbá a helyszínt is gondosan meg kell választani, mivel egykerekezés közben nem lehet vészfékezni (hosszan üres út kell előttünk) és ha elesünk, akkor a mögöttünk közlekedő járműnek is meg kell tudnia állni, valamint oldalirányba is helyre van szükségünk (két szabad sáv szélesség). Ezért tehát pl. felvonuláson, vagy konvojban TILOS (ha a konvojtagok külön nem biztosítják számodra a helyszínt).



0. Technikai előfeltételek: az XT-nél nagy a nyomaték a lóerőkhöz képest. Utcára gyártott motornál a gyártó nem „támogatja” az egykerekezést, így az XT-nél is a széria-lánc – a lánc gyártója szerint – gyenge a csúcsnyomatékhoz képest. Ezért ezt ajánlatos erősebbre cserélni, vagy legalábbis fokozottan ellenőrizni.

A nyomaték-csúcsot egyes kipufogó-dobok lejjebb hozzák, ami segíti az egykerekezést.

Az első kerék letételkor rövid ideig erősen csúszik. Ez az oldalra való kicsúszás veszélye mellett durrdefekt veszélyt is hordoz, ezért a gumik minősége és állapota nagyon fontos.

Lényeges még a kisebb guminyomás(a stoppie-nál is), akkor jobb a tapadás, könnyebben feljön az eleje és nem billeg annyira.



1. Próbáljunk minél lazábbak lenni, és ne féljünk az egykerekezéstől. Nem árt, ha kipihentek vagyunk. Fáradtan könnyebben hibázunk. Kezdsenek kis bemelegítés, nyújtás nagyon hasznos. 10-15perc gyakorlás után ugyanannyi pihenés.

Először "hú-de-vagány-voltam", amikor **el tudtam pár centire emelni a kereket** az aszfalttól. Ma már ezen nagyokat mosolygok.

2. Aztán sokáig csak **félíg** mertem **emelni az orrát**, ahol még a max-nyomaték sem vághatja hanyatt a paripát. Akkor ez is soknak tűnt. Itt mexokja az ember a gázreakciót és próbál koncentrálni a hátsófék "élesen tartására". Az emelést úgy kell kezdeni, hogy egy alacsony, de már nyomatékos fordulaton pillanatra visszavesszük a gázt, ekkor az első teó kicsit összemegy és kapásból rá is húzva a gázt a pacik és az első teó visszarugózásra könnyeddé teszi az emelést.

Sokat számít a súlypontunk. Ha hátra ülünk, nagyon könnyen jön az orra és félíg emelt kerékekkel is elérhetjük a holtpontot. Ha előre hajolunk, a holtpont közel függőleges motorhelyzetnél van. Az is számít, hogy az emelést hogyan követjük a vállunkkal: segítünk megrántani, vagy csillapítjuk... Ezek jó gyakorlatok.

3. Ezt követi a **holtpont megközelítés**, amikor már biztonságosan kezeljük a gázzal a nyomatékot. Itt már lehet kezdeni felfelé váltogatni. Ennek egyik módja, hogy

Fighter-es kiegészítő „kellék” az ülés mögötti **kilépő**, amit le lehet tenni az aszfaltra. Ennél egyik láb a kilépőn, másik a fékpedálon. A figura előnyei:

- a magas súlypont miatt nagyon könnyen indul az egykeró
- a teljes testeddel szabadon irányíthatod a motort
- de a legfontosabb, hogy a jobb láb funkciója egyértelműen a fék használata. **Érdemes úgy indítani az emelést, hogy a hátsó fékkel lebillintasz. Ha kell indítás előtt többször is**, hogy rögzüljön a lábaddban a reakció és érezd az indító nyomatékot, illetve érezd, mennyire fulladhat bele a motor. És ami a lényeg: ez a gyakorlat **működik a kilépő nélkül is!!! Nagyon sokat segít a hátsófék használatának tanulásában.**



kuplung nélkül gázelvétellel "beveszi magának" a moci a felsőbb fokozatot, másik a gyors kuplung használat.

(Egyébként sem árt megtanulni a kuplung nélküli fel-le váltogatást – mert ha jól csináljuk nem árt a motornak és ezzel a tudással tudjuk probléma-mentesebbé tenni általánosan a váltást).

Én spec. viszonylag gyorsan váltok kuplunggal is, úgyhogy erre külön már nem kell figyelnem.

Ezen a szinten már lehet játszani az emeléssel: egyből felvágjuk az orrát, vagy a megfelelő magasságnál a megfelelő nyomatékkal emelünk, azaz ahogy elindul az orra, rögtön váltunk feljebb. De az is működik, hogy magasabb fokozatban (XT-nél 2-esben) kezdjük kapásból emelni „kuplungrávágással”.

Eddig a szintig viszonylag könnyen el lehet jutni, csak a gyakorlás mennyiségén múlik. Viszont e szint fölé már a hátsófék automatikus és folyamatos kezelésével lehet kerülni.

4. Holtponton való motorozás. Ezt lehet biztosítani gyorsulás mellett folyamatos felváltásokkal, aztán ha jól megy akkor állandó sebesség mellett (inkább csak fékkel szabályozva), amit egyre alacsonyabb sebességre tudunk szorítani, majd ezt követően lehet lassítás mellett (vigyázva a motor farkára).

Ezen a szinten átkerülünk egy határon (szó szerint is), ugyanis az előzőekhez képest úgy fogjuk érezni, hogy „negatívba” kerül a moci (pedig csak megtaláltuk a holtpontot), teljes kontroll alatt. A motor orra kitakarja a látómezőt és a kezünk alatt kukucskáljuk az irányt. Kész adrenalin-bomba!

E szint után megfordulnak a céljaink: egyre kisebb területen egykerözni, egyre lassabban.

5. Egykeréken való kanyarodás. Tulajdonképpen már az előző pontban elkezdtük, amikor kikukucskáltunk a motor mellett. Itt is ezt kell csinálni, csak mégjobban kihelyezve a súlypontunkat.



Nagyobb sebességnél a légellenállás miatt segít a kormány-elfordítás is. A súlypont oldalra-helyezést végezhetjük a saját súlypontunkkal (ezzel könnyebb kezdeni), aztán egészen alacsony sebességnél csak a motor súlypontjával. Ez utóbbinál arra kell gondolnunk, mintha a kormányt le szeretnénk tenni magunk mellé.

6. Lassú gyakorlatok. Ez már egy másik kategória. Holtpont környékén történik. Itt belép a kuplung finom játéka, amit a gázzal és a fékkel együtt használunk. Egy példa, forgás: A kuplungon az ujjunk (szinte csúsztatjuk), féken a lábunk (szinte



nyomjuk), ha több féket nyomunk rá kell húzni egy picit a kuplungra (különben lefullad a motor és leesik az eleje), majd azonnal ki is engedjük egy kis gázzal együtt, miközben fölengedjük a féket, (így kontrollálunk) és így tovább mindez pillanatok alatt, közben folyamatosan változtatjuk a súlypontot.

Ez nem egyszerű! Rá kell érezni, és sokat gyakorolni!

Néhány szó a stoppie-ról. Ez gyorsabban tanulható, mint a hátsókerekezés, bár elsőre nehezebbnek tűnik. A jó gumi és a szemcsés, durva aszfalt vagy beton előny. Felgyorsulunk legalább 40-re, közepes fékerővel összeültetjük a telót (különben kicsúszhat az első kerék), majd tovább húzzuk a féket miközben a testünkkel előrebillenünk, és megemeljük a motor hátulját. Ha ez sikerült a fék finom adagolásával tudjuk emelni, vagy ejteni a hátsó kereket miközben gurulunk. Óvatosan kezdjük, nagyot lehet esni!

Minél többet gyakorlunk, annál kevesebbet kell a technikára figyelni, a mozdulatok maguktól jönnek.

Végezetül az XT-ről. Nem egy stunt- motor, az egy nagy henger és a súlya miatt nem könnyű trükközni vele, de roppant szórakoztató! Ez egy újabb terület, ahol kiválóan működik.

Fel a kerékkal!!!

Rojti, Zozó

