

BRA TÄNKT



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

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

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



TRAFIKSPELET

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

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

DEN ORDLÖSA DIALOGEN

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

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

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

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

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

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

I grund och botten handlar det om teamwork. Om man förstår att läsa spelet kan man rädda både sitt eget skinn och skinnen på medspelarna. Det är faktiskt så att de handlingar du utför i trafiken också påverkar de andra spelarnas handlingar. Därför är det klokt att ge tydliga signaler och aktivt invitera till den ordlösa dialogen. Med ordlös dialog menar vi inte att ge fingret till kaxiga taxichaufförer eller att försöka uppfostra män med hatt.

På den tyska Autobahn upptäcker man olika extremvarianter av trafikspelet. Du byter inte plötsligt fil om du i backspeglarna ser att en illröd Ferrari kommer i tvåhundrafemtio kilometer i timmen i den andra filen. Det är i själva verket

inte nödvändigtvis bara de andra trafikanternas ansvar att ta hänsyn till andra. Kom ihåg att du som oskyddad motorcyklist är den som har mest att tjäna på en mer förlåtande trafikmiljö.

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

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

Även om det från början kan verka som om du har fri väg - där du har placerat dig för att göra en omkörning av en långträdare - kan det hända att en bil plötsligt dyker upp i mötande körfält. Då är du utelämnad till att lastbilschauffören, som är observant på situationen, bromsar upp och låter dig smita in framför hans grill.

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

PÅ RÄTT PLATS I RÄTT TID

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

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

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

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

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

tigt för en motorcyklist.

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

Att ligga och slicka baklyktorna på bilen framför dig, för att sen vråla förbi, är ganska dumt. Det hindrar andra att delta i trafikspelet. Motorcykeln är i grunden ett flexibel och lättmanövrerat fordon, men får ofta för litet handlingsutrymme av de andra trafikanterna. Oavsett hur stor och viktig du än känner dig på cykeln, kommer du som motorcyklist alltid att vara den svagare parten

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

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

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

BRA ATT SE DIG

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

En av grunderna till att bilförarna inte ser

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

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

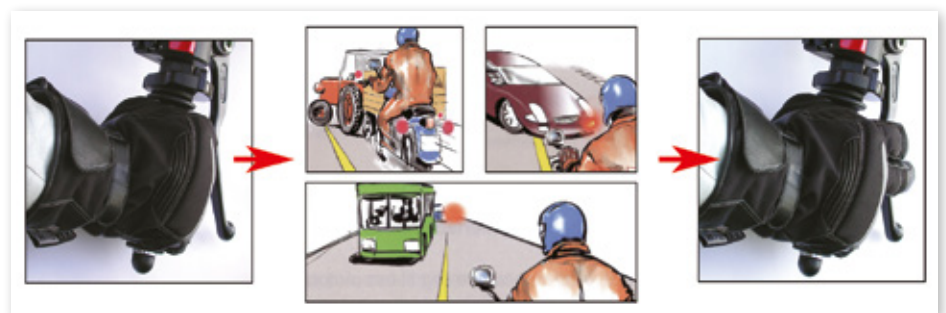
Placeringen på vägbanan är av stor säkerhetsmässig betydelse för motorcyklist och man gör sig större än man faktiskt är genom att ha rätt placering. Man behöver inte vara atomfysiker för att räkna ut att ett objekt som rör sig i förhållande till bakgrunden har större chans att bli upptäckt än ett som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

Reflexväst är inte längre bara förbehållet vägarbetare och poliser utan används idag av många motorcyklist i tron att de lättare ska bli sedda. Självklart skadar det inte att använda en sådan väst, men den kan också inge en falsk trygghet. Ofta är det bara du själv som ser att du har en väst på dig, där du sitter bakom höga kåpglas och göms bakom rejäla tankväskor.

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

LÅNGSAMTGÅENDE KÖ

Det är oerhört tråkigt att ligga och hindras av



en kö. Att slippa kökörning är för många en bidragande orsak till att man från början valde att köra motorcykel istället för att sitta i en trång och varm bil. I Sverige är det inte förbjudet att manövrera sig mellan bilarna som står/kör i kö i samma riktning. Det kräver ett rejält mått av både goda nerver och god körteknik samt en hög uppmärksamhetsnivå. God balansförmåga är en av de första förutsättningarna för att lyckas. En tumregel är: Se långt fram med kontroll på koppling och gas.

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

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

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

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

Oavsett vad en del anser så är kollektivfältet inte en frizon där motorcyklister kan göra vad de vill. Stockholm är en av de städer i världen som tillåter motorcyklar i vissa kollektivfält, men man är sällan ensam där. En sak är de andra trafikanterna som har sin rättmätiga plats där, som bussar och taxi. En helt annan sak är de bilister som insisterar på att låna av kollektivfältet när det passar dem. De har en tendens att kasta sig in i kollektivfältet – liksom för att dölja att de gör något olagligt. I rusningstid går trafiken i kollektivfälten oftare snabbare än trafiken i övrigt. De som kör i kollektivfältet är också de som först får kontakt med påfarternas från höger.

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

BILISTERNA

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

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

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

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

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

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

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



och låt dem få utrymme.

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

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

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

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



I HUVUDET PÅ EN MOTORCYKLIST

TA KOMMANDOT

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

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

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

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

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

Det är inte bara när farten är hög de potentiella farorna kan ge ett dödligt utfall. Tänk dig

att du ska köra in på en full färja. Motorcykeln är packad till max, det är varmt under hjälmen, färjemanskapet stressar dig och körrampen är brant och hal. Hela situationen känns allt annat än bekväm. Men du kan inte välja att bara köra lite in på färjan. Du måste våga göra det som är riktigt och ta herraväldet över situationen.

Lika obehagligt kan det vara att köra in på en träffplats på toppen av en grusbacke. Klarar du inte att köra uppför backen i ett drag så står du på näsan. Men genomför du det du från början hade planerat är chansen större att det går bra.

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

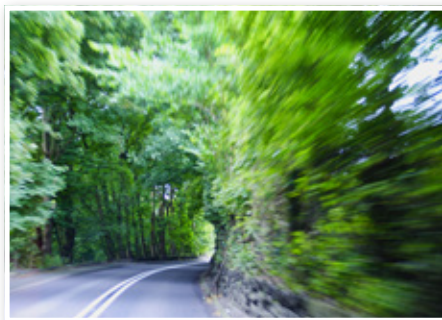
Givetvis väljer man en cykel med hjärtat, men det är minst lika viktigt att man också har huvudet med sig. Är du kortväxt bör du i början undvika den högsta offroadcykeln. Men det finns också sätt att kringgå sådana fysiska hinder. Ganska många cyklar kan i högre eller mindre grad modifieras och det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

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

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

STEL AV SKRÄCK

Vädet är bra, vägen är fin och din fart är skön och komfortabel, en situation där du på alla sätt egentligen bara njuter. Men så kommer du in i en kurva och får plötsligt en känsla av att den är skarpare än du från början trott. Den instinktiva känslan av fara är så påträngande att du blir fullständigt handlingsförlamad. Blodet försvin-



ner direkt från huvudet. Armarna och ryggen blir helt stela. Det känns som om någon skulle ha kört upp ett spett i din ryggrad och din blick är låst på det träd du absolut inte vill träffa!

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

Ett annat namn på dessa reaktioner är instinktiva felhandlingar. Reflexhandlingar som automatiskt kommer utan att du tänker över eller planlägger dem. Människokroppen är egentligen inte byggd för att köra motorcykel. Den är byggd för att gå eller springa. Genom evolutionen har vi blivit utrustade med en rad reflexer som är till för att skydda oss och som slår till blixtnsabbt när vi förnimmer fara. Du blundar till exempel helt automatiskt när något kommer farande mot dina ögon. Och nuddar du vid något hett rycker du kvickt till dig handen.

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

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

ATT VARA I FARTEN!

Den kick man kan få av att köra motorcykel är för många själva grunden till att man från början valde denna aktivitet som sin personliga adrenalininjektion, istället för att exempelvis hoppa fallskärm eller bestiga berg. Men om målet med att köra motorcykel är att framhäva sig, finns aldrig rätt tid och plats. Att "showa" är inte synonymt med att behärska, och mycket buller betyder inte att du har full kontroll – snarare tvärtom. Sådan körning resulterar som regel bara i att man hindrar cykeln att göra sitt jobb. Och något av motorcykelns jobb är att ge dig den otroligt sköna känslan att du kontrollerar den.

Men om det bara är ingången på nästa kurva som gäller har du redan passerat en gräns



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

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

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

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

ACCEPTERA EN DÅLIG DAG

Vissa dagar kan man ha känslan av att hela motorcykeln är skev. Att 70 kilometer i timmen uppfattas som 120 – att allt skakar, vibrerar och

knakar och att bromsarna inte verkar som de ska. Dagar då man trycker på knappen till tutan istället för blinkers och alla kurvor plötsligt känns som stela, oöverbinnerliga fyrkanter.

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

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

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

TEKNIKÅNGEST

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

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

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



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

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

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

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

DET ÄR ALLTID NÅGOT I VÄGEN

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

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

VÄGFÄLLOR

Det betyder att vi måste lära oss att tackla lösgrus på våren och efter lagningar, sprickor i asfalten, blödande asfalt och såphalt dieselspill. Därför är det viktigt att du som motorcyklist lär dig att känna igen signalerna på dessa vägfällor så att du inte drabbas av panik när de helt oväntat, dyker upp. De mest observanta har nog redan räknat ut att det återigen handlar om att inta handlingsberedskap. Alla så kallade vägfällor är inte lika farliga som de verkar i början.

Självklart är det obehagligt att upptäcka att någon har lagt ett lass med grus precis när du är på väg att lägga ner cykeln för en fin sväng. Men det viktigaste är att aldrig stelna när du upptäcker sand och grus på vägbanan.



Faktiskt är det ofta så att den bästa lösningen att inte göra någonting alls. Det är garanterat bättre grepp längre fram och din cykel har större stabilitet än du tror. Titta dig ur faran med låga skuldror och blicken långt fram. Den instinktiva överlevnadsreaktionen i en sådan situation är att trycka alla bromsar i botten. Men det leder oftast till raka motsatsen av det du hade tänkt dig. Vid en sådan felhandling bromsar du omkull dig redan innan du kommit fram till gruset.

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

Motorcyklister som rest i Östeuropa kan berätta om gator där brunnslocken har stulits och sålts som skrot. Så vitt vi vet är det få svenska motorcyklister som har blivit stoppade av ryska avloppsbrunnar. Men det är otroligt vilka hinder i vägen man kan forcera, bara man inte blir stel av skräck. Som denna man: "Jag körde på motorvägen genom Karlstad, och trafiken flöt i drygt 90 kilometer i timmen. Plötsligt faller det av en pall från lastbilen framför mig. Det gick så fort att det inte var tal om att reagera alls. Jag insåg instinktivt att den pallen måste jag bara köra rakt över. Och det var precis vad jag gjorde. Stötdämparna på cykeln fick sig självfallet en rejäl omgång stryk. Men det var också allt."

I samband med omasfaltering av vägar blir ofta den gamla asfalten upphylad och det är många av oss som har känt eller inbillat oss att cykeln uppför sig som gelé på ett sådant underlag. Detta är trots allt mer en psykisk uppfattning av situationen än en reell fara. Tidigare hyvlade man upp vägen så att det blev djupa längsgående spår, men idag använder man ytterligare

en teknik som lämnar ett väffelaktigt mönster. Det gör att det har blivit mindre farligt att köra på den typen av underlag. Var smidig och ledig med en god förankring i fotpinnar, sadel och tank och låt cykeln göra sitt jobb, så blir avhyvlad väg faktiskt helt problemfri att ta sig fram på.

Hala vägar är tyvärr inte något som bara finns under den kalla årstiden. Dieselspill kan på ett ögonblick omvandla de torraste sommarvägar till skridskobanor för motorcyklar. Det finns många sätt att upptäcka dieselspill på och det kan vara bra att lära sig några varnings signaler att vara uppmärksam på. I den första rondellen efter en bensinstation kan du med ganska stor säkerhet anta att det kan vara halt. Diesel har den egenskapen att du kan känna lukten av spillet innan du upptäcker det på vägbanan. Detta gäller till exempel i branta backar där lastbilar läcker oförbränd diesel ut genom avgasröret. Riktigt krokiga vägar har också ofta tendens till att vara utsatt för dieselspill från den tunga trafiken.

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

Andra exempel på hala vägfällor är vägmärkingar, järnvägsspår och djurgaller. Självfallet vet alla att det är dumt att ge gas på ett järnvägsspår och att det bästa är att sikta mellan zebraränderna på ett övergångsställe när du måste bromsa. Respektera alltid varningsskyltar för slirig vägbanan och stenscott!

HÅRIGA VÄGFÄLLOR

Ett annat främmande element som kan skapa farliga situationer på vägen är djur. Från skogens konung och neråt i storlek har de en tendens att ofta vara på fel ställe vid fel tidpunkt. Som tidigare sagts är inte trafikskyltar och andra påminnelser i trafiken något som myndigheterna satt upp för skojs skull. Där älgskyltar finns uppsatta kan du vara tämligen säker på att det finns ett älgstråk. Tidigt på morgonen och i skymning-

en är de mest aktiva perioderna för älgen. Man bör vara observant på älgfaran dygnet runt, speciellt om det är en skyltad områdessträcka.

Älgen är inte en lagspelare du kan lita på. Att älgen har upptäckt dig betyder ändå inte att den har tänkt undvika kontakt. Det finns många exempel på att älgar på vägkanten faktiskt har gått till angrepp mot bilar och motorcyklar. Kom också ihåg att en älg kommer sällan ensam. Oavsett vad du måste hitta på när du upptäcker en älg på vägen, lås framför allt inte blicken på djuret. Det du tittar på träffar du!

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

UT PÅ EN TUR

FRIKTION OCH GREPP

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

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

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

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





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

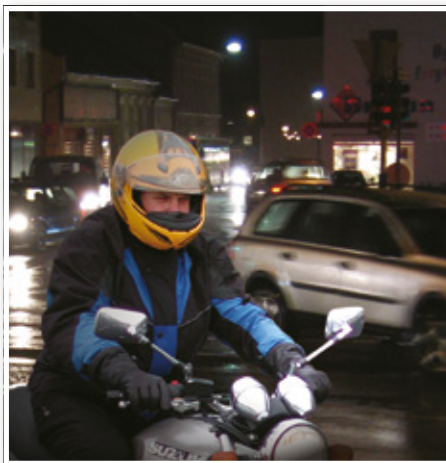
Däck behöver värme för att fungera optimalt. Ett gott exempel på detta är racing där man alltid använder däckvärmare före loppet. Med andra ord: Ju närmare optimal arbetstemperatur desto bättre väggrepp får du. Även i regn och kyla blir vanliga däck tillräckligt varma, men kom ihåg att körning i sådant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

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

REGN OCH MÖRKER

Det är bara att inse det först som sist: Om du inte kan köra i regnväder så är chanserna för att få någon speciell avkastning på investeringen i motorcykeln i Sverige relativt marginell. Vi har alla upplevt att man snabbt stuckit iväg på en tur i det finaste sommarväder man kan tänka sig för att lika fort bli överraskad av regn.

Det kan faktiskt vara helt okay att köra i



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

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

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

MED PASSAGERARE OCH BAGAGE

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

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

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

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

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

ATT VARA TVÅ

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

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

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

Det finns all anledning till att köra lite försiktigt på den första turen. Passagerarens upplevelse av att inte ha kontroll och hur beroende man är av att kunna lita på föraren är viktig.

Om du inte klarar fysisk kontakt med andra är det inte att rekommendera att köra med passagerare. Ni måste – antingen ni vill eller inte – sitta tätt tillsammans och du som förare bör anstränga dig att accelerera, bromsa och att växla så mjukt som möjligt. På så sätt slipper också hjälmarna att kollidera så ofta.

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

Passageraren måste också ha fått information om hur en motorcykel lägger sig ner i svängarna och att han/hon då måste följa chaufförens rörelser men överlåta till föraren att styra. Ett gott gammalt trick är att passageraren tittar över förarens vänstra skuldra i vänstersvängar och över höger skuldra i högersvängar.

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

Även om det kanske kan verka lite för enkelt för de flesta måste man faktiskt börja med det grundläggande som till exempel hur man stiger av och på cykeln. Det finns ingenting som dämpar stämningen lika mycket som när man måste starta utflykten med att försöka lyfta upp



en 2–300 kilos motorcykel från gruset. Hos erfarna förare och passagerare är som regel en liten nick tillräckligt för att säga att kusten är klar för att gå av eller på cykeln. Föraren bör alltid först sätta sig på cykeln innan passageraren tar plats.

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

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



BARN PÅ MOTORCYKEL

Det går inte att bortse från att all form av motorcykelkörning innebär en viss risk. Det är också för det mesta mer krävande att ha ett barn som passagerare än en vuxen människa. Därför är

det föräldrarna eller andra vårdnadshavare som måste avgöra om man ska ta med barn på motorcykelutflykt eller inte. SMC ska inte blanda sig in i dessa beslut och kan vare sig rekommendera eller avråda någon att ha med sig barn som passagerare.

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

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

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



På en solomotorcykel bör barnet nå ner till fotpinnarna och kunna hålla i sig. Om benen inte är tillräckligt långa brukar det vara möjligt att flytta upp fotpinnarna. Barn på motorcykel tur har lätt för att somna. Några väljer därför en lösning där de spänner fast barnet i föraren med en specialgjord sele som man kan köpa i många motorcykelbutiker. Det olämpliga i en

sådan lösning är att barnet kan bli den vuxnes airbag vid en omkullkörning. Många väljer därför i stället att köra med ett bälte med handtag som barnet kan hålla sig fast i. Det finns också ett specialgjort barnsäte som spännas fast vid motorcykelsätet. Det är också till stor hjälp om cykeln är utrustad med en toppbox så att barnet har något att luta sig emot bakåt. Intercom är ett hjälpmedel för att hela tiden ha kontakt med barnet och kolla att den lille har det bra. Motorcykelturer med barn måste alltid planeras och genomföras på barnets villkor. Det betyder bland annat att dagsetapperna inte är för långa. Ta täta raster där det läggs in roliga aktiviteter som att äta glass och leka. I vissa europeiska länder finns åldersgräns för barn på MC och sidovagn, något att tänka på inför utlandsresan.

BESVÄR MED UTRUSTNING

Av motorcykelutrustningen är det bara hjälmen som det är lagkrav på att använda. Men många hävdar att ryggskyddet är nästan lika viktigt som hjälmen. Många skyddskläder saknar ryggskydd, något som är ett enkelt, billigt och bra sätt att minimera skador vid en olycka, SMC rekommenderar att du kompletterar skyddskläderna med ett separat ryggskydd för att öka din personliga säkerhet. Det finns olika varianter av ryggskydd, vissa fäster du i jackan medan andra sitter direkt på kroppen. **Ett separat ryggskydd** sitter bättre förankrat på kroppen vid en olycka. Se till att ryggskyddet är CE-märkt och att det sitter bra. Mindre vanligt är separat bröstskydd. Bröst- och ryggskydd säljs ibland som skyddsvästar.

Allt fler kör MC med airbag. Det kan handla om en skyddsväst som bärs innanför eller utanpå jackan eller airbag som finns

i själva jackan. Att sticka ut på en motorcykel tur kan liknas lite med att ta en tur med längdskidor på fjället. De flesta **människor** vet att man behöver en bra och riktig utrustning på en skidtur. På samma sätt är det också med motorcykelkörning. Men kom ihåg att utrustningen du väljer ska passa både till din kropp och till den tur du ska ut på. Du blir





inte lös och ledig i armarna om du är som en stoppad korv under utrustningen.

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

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

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

Men man behöver inte gå längre än till road racingmiljöer för att förstå att skinn är mer förnuftigt ur säkerhetssynpunkt. Textilkläder har sämre slitenskaper än skinn om du åker



kana längs asfalten.

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

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

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

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

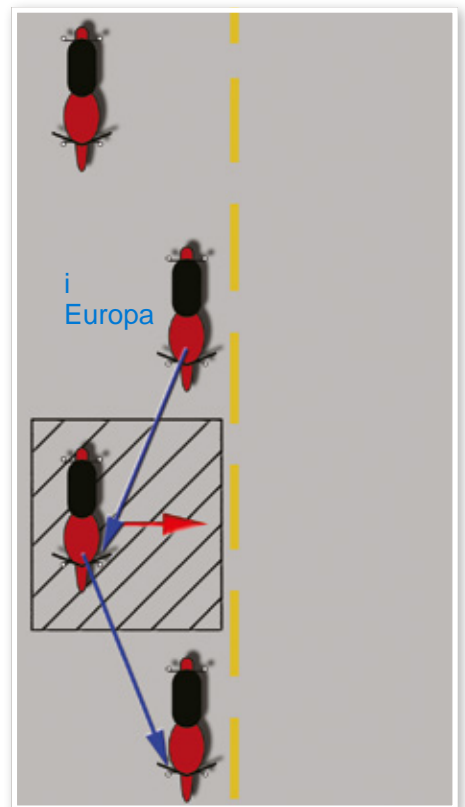
Medan det till exempel i USA säljs så kallade motorcykelhjälm som är märkt med "only for looks", ska alla hjälmar vara godkända och CE-märkta. Tyvärr saknas tillsynsmyndighet i Sverige, något SMC påtalat vid ett antal tillfällen.

Även om det kanske kan se ut på det sättet ibland – i förhållande till fantasifull och färgrik design – så är hjälmen inte något som man primärt använder för att se bra ut. Ändå kan det vara smart att välja en något mer uppseendeväckande färg än mattsvart för att öka synbarheten.

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

MOTORCYKELKÖRNING I GRUPP

Det är sommar, det är sol och det är söndag och du ska ut på en gemensam tur med vänner. En trevlig aktivitet som dock snabbt kan bli en mar-



dröm om man inte tar hänsyn till erfarenhetsgraden hos dem som är med på turen. Att köra många motorcyklar i följe är trevligt men kräver disciplin och aktsamhet då alla har olika körstilar och tempo. Det som är lugnt och odramatiskt för en erfaren motorcyklist kan verka farligt och stressande för en som är oerfaren och grön.

Vid körning i grupp gäller det att vara ärlig när det gäller sin egen prestationsnivå. För många nyblivna motorcyklister kan en körning



tillsammans med erfarna motorcyklister bli en enda lång aha-upplevelse och verka som en utlösande faktor för att verkligen lära sig att köra motorcykel. Men det kan lika lätt bli det omvända om man töjer sina egna gränser för långt.

De erfarna vill gärna veta erfarenhetsnivån strax innan man drar iväg. Det är du själv som är ansvarig för din egen körning. Det är viktigt att vara tuff nog för att säga ifrån om farten blir för hög. Kanske fråga; "beror det bara på mig, eller körde vi väldigt fort i de sista kurvorna"?

Det är inte ovanligt att nybörjare tänker att "eftersom jag inte har så mycket erfarenhet är det väl bäst att lägga mig sist". Det är helt fel! Den som ligger sist måste köra nästan dubbelt så fort som förtruppen på grund av "dragspels-effekten". Oerfarna förare ska därför köra så långt fram i formationen som möjligt, helst precis bakom ledarcykeln. Först och sist i formationen ska vara erfarna motorcyklister, en ledare och en kökarl eller "akterlanterna". De bevakar att hastighetsnivån är rätt och att alla hänger med.

På många sätt är gruppkörning lite som när jaktpiloter utövar formationsflygning. När förhållandena tillåter det kör man varannan cykel innerst och ytterst i en zick-zackformation (se illustration). Man kan då ligga tätare, eftersom avstånden till cykeln precis framför dig ändå blir tillfredsställande.

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

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

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

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

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

Det kan hända att formationen kommer till en ovanligt kurvig och trevlig vägsträckning. Några av de erfarna motorcyklister som ligger sist vill kanske köra förbi så att de kan köra i eget tempo. Släpp fram dem, och fortsätt i ditt eget tempo. Är du oerfaren så försök inte att haka på – de andra får hellre vänta på dig lite längre fram. Släpp fram andra trafikanter. Om en stor grupp motorcyklister kör i en lägre hastighet än den skyltade bör de lägga sig på rad längst ut till höger och släppa förbi fordon som vill förbi. En regel i trafikspelet är ju att samspe-la och detta kan annars skapa onödigt irritation bland våra medtrafikanter.

ALLTID BEREDD

BRA PLANERING

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

Planering ger trygghet och tänker du strategiskt vet du mer vad du ger dig in i. Ju mer du vet om vad du kan förvänta dig, desto bättre rustad är du för att tackla överraskningar under utflykten. Det handlar inte bara om en plan för vart man ska och hur man ska komma dit, utan också en plan för hur man ska uppträda om det uppstår oväntade situationer under resan. Har du klara körstrategier är det lättare att genomföra taktiska val under resan. En stressad motorcyklist kan bli osäker och då är det lätt gjort att göra taktiska missar och fel. Har du däremot noga gått igenom resvägen i förväg och vet namn på huvudgator och vilka kända byggnader och parker du ska passera kan du ganska snabbt korrigeras när du märker att du kört fel. Då blir du mycket mindre stressad och chansen för att göra fel minskar. Bonusen är att du till och med kan få se lite av [Hamburgs stad](#). [staden](#).

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

vid felkörning.

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

Ett bra hjälpmedel som allt fler använder vid MC-körning är kommunikationsutrustning. Den gör det möjligt att tala med varandra under färd både om man sitter på samma MC eller om man är flera som kör tillsammans. Man kan till exempel bestämma var man ska stanna, vart man ska köra, varna varandra för faror och mycket annat.

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

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

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

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

UNDER SADELN PÅ MOTORCYKELN

- Skivbromslås
- Miniflaska med kedjespray
- Reparationssats med CO-patroner för däck
- Snabblim i plastpåse
- Bagagestroppar
- Pappersnäsdukar

VIKTIGA ÅRTAL I SMC:S HISTORIA

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

- **1963** SMC bildas av ett gäng entusiaster från hela landet.
- **1970** Gränsen för lätt MC ändras från 75 kg till 125 kubik.
- **1971** SMC stoppar ett förslag om maxfart på högst 70 kilometer i timmen MC.
- **1973** SMC drar igång de första avrostningarna.
- **1975** Hjälmlagen införs, något som SMC kämpat för.
- **1976** SMC stoppar Rapport 13, som ville förbjuda alla MC över 250 kubik.
- **1979** Försäkringssamarbete med Holmia inleds som gett oss års-, chopper- och offroadförsäkringar och SMC-rabatt.
- **1982** SMC stoppar ett förslag om åldersgräns på 20 år för MC över 600 kubik.
- **1989** Nya rättvisare försäkringsklasser blir äntligen klara för motorcyklar.
- **1996** SMC stoppar förslag om höjd åldersgräns för 125:an.
- **1998** SMC deltar i bildandet av en gemensam europeisk MC-organisation FEMA.
- **2000** Accisen för MC slopas. Förslaget om enhetsskatt hamnar i papperskorgen.
- **2004** Trygg-Hansa säger upp försäkringssamarbetet med SMC efter 25 år. De första sporthojskurserna genomförs. Kontrollbesiktning för MC gleasas ut, en fråga som SMC drivit under några år.
- **2005** SMC inleder ett samarbete med Folksam. SMC startar kurser med CSS.
- **2006** En helt ny profil för SMC och MC-Folket tas fram i samarbete med företaget Bangalore. En ny hemsida föds.
- **2007** SMC flyttar till Borlänge. Hoj-X har 1500 glada resenärer. Vägverket föreslår registreringsskylt fram på MC.
- **2008** SMC presenterar MC-Visionen 1.0. CEN beslutar att ta fram en europeisk räkesnorm för MC. Den negativa olyckstrenden för dödade motorcyklister vänder. SMC:s Rättsfond skapas.
- **2009** SMC deltar i arbetet med en gemensam MC- och mopedstrategi i Sverige. Riskutbildning införs för A-behörighet och SMC deltar i arbetet att ta fram riskutbildningen. Medlemsantalet pekar uppåt igen och dödsolyckor på MC fortsätter att sjunka.
- **2010** SMC ser till att förpassa hotet om registreringsskylt fram till papperskorgen. Samarbete med BilSport & MC Specialförsäkring inleds. Riksdagen avslag förslag om registreringsskylt fram. SMC polisanmälde Trafikverket och ansvarig entreprenör för vållande till annans död. SMC startade Se Oss-kampanj. Motorcyklister pekas för första gången ut som oskyddade trafikanter i vägsäkerhetslagen. SMC inleder samarbete med MCM kring Mälaren Runt.
- **2011** Gränsen för provfordon tung MC sänktes från 700 till 595 kubik efter elva års kamp. Skadefonden skänker 175 000 kronor till Krittos operation i USA. SMC skrev ett nytt avtal med Trafikverket om säkrare vägmiljö.
- **2012** "MC-kulturen är en förebild för resten av trafiksäkerhetsarbetet" uttalades av Claes Tingvall. Efter 15 år notande från SMC monterades tre underglidningsskydd på räckan. Efter tre års kamp blev dragkrok på MC tillåtet.
- **2013** SMC fyllde 50 aktningssäva år vilket firades hela året! SMC köpte en egen fastighet i Borlänge. SMC-appen lanserades. Uppdrag Granskning sände två avsnitt om MC-olyckor på hal asfalt, i bägge programmen var SMC delaktiga och fick mycket uppmärksamhet. En hållbarhetsredovisning togs fram. Efter påtryckning från SMC beslutades om mindre registreringsskyltar på MC och moped klass I.
- **2014** SMC passerar 70 000 medlemmar. SMC vinner tvist om MC-olycka på grund av grus mot Trafikverket. MC-Visionen 2.0 presenteras. VTI genomför studie, på uppdrag av regeringen, om könsskillnad i godkännande för MC-prov - ett klart resultat av påverkan från SMC.
- **2015** Transportstyrelsen ändrade manöverdelen i körprov för MC i syfte att fokusera mer på körning i trafik och göra provet mer jämlikt. Hetsig debatt sedan en lista med 30 förslag riktade mot motorcyklister presenterats av Trafikverket. Infrastrukturministern säger i riksdagen ett klart nej till ägaransvar på MC vid hastighetsöverträdelser i ATK. SMC presenterar studien "Definition för ett säkert räckes för motorcyklister" i riksdagen och på konferenser. Samarbete inleds med försäkringsbolaget Svedea.
- **2016** SMC och Svemo förstärker samarbetet. 9 MC-ister dör i räckesolyckor vilket ger Sverige en unik bottenplats. Trafikverket börjar sänka hastigheten på 426 mil väg trots kraftiga protester från i stort sett alla remissinstanser, inklusive SMC. P-avgift införs för MC och moped klass I i Stockholm trots intensiv kampanj.
- **2017** FIM-rallyt arrangerades i Sundsvall. Riksdagen beslutade att uppmana regeringen att ta fram en strategi för säkrare vägar, även motorcyklister. P-avgiften för MC och moped i Stockholm överklagades med bidrag från SMC. Det blev ingen fördubbling av fordonsskatten. SMC skrev dokumentet "Säkrare vägar och gator för motorcyklister" som beskriver hur vägmiljön kan säkras för MC. SMC beställer en friktionsmätning som visar att grus och diesel på torr belagd väg ger friktion motsvarande vinterväglag, långt under den gräns Trafikverket kräver. Trafikverket skärper kraven för sopning av grus efter snabelagning på större vägar och för friktion på beläggningsskarvar. Svemo ansluts till SMC och SMC till Svemo och därmed också Riksidrotten.
- **2018** Höga avgifter för MC-parkering införes i Stockholm, Malmö och Lund. Nationell och lokala kampanjer inför valet. Stockholms stad lovat översyn av P-avgifterna. Hållbarhetsredovisning publiceras och ett helt elnummer görs av MC-Folket. 50 MC-ägare fick bidrag till köp av elmotorcyklar innan det slopades i december. MC och moped får köra i samtliga miljözoner. Inga åtgärder för säkrare räckan för MC trots beslut i riksdagen. Ingen ATK införs som fotar MC bakifrån. SMCs kurser certifieras och får europeisk kvalitetsstämpel. Råd och Riktlinjer 3.0 ny ledstjärna i SMC:s kursverksamhet.
- **2019** Stockholms stad sänkte P-avgifterna. Het debatt och 56 remissvar om hastighetssänkningar. Rekordlåga dödstal på tvåhjulig MC. SMC går med i nationell databas för att fånga upp olyckor vid vägarbeten. SMC skickar ut 70 000 ex av skriften "Säkrare vägar och gator för motorcyklister".
- **2020** Pandemin corona/covid 19 gör att hela världen stannar upp och förändras. SMC:s kurser stängs ner några månader, alla resor utanför Sverige ställs in liksom Mälaren Runt, Riksträffen och årsmötet med SMC Weekend. Årsmötet blir digitalt. Alla aktiviteter coronasäkras liksom arbetet vid kansliet. P-avgifterna slopas i Stockholm under pandemin hela året. SMC svarar på mängder av remisser rörande sänkt hastighet från 90 till 80 km/h. Kubikgränsen sänks för provfordon A2. SMC överklagar beslut att utestänga oss från STRADA och får delvis rätt i domstol. Fortsatt låga dödstal på MC.
- **2021** Trots pandemin lyckas SMC genomföra kurser och resor utifrån regler och rekommendationer. Fortsatt gratis parkering i Stockholm. Trafikverket fick i uppdrag av regeringen att ta fram åtgärder för ökad MC-säkerhet. Den globala OECD-ITF arrangerades i Sverige där SMC var en av arrangörerna och genom den fastställdes att motorcyklar ingår i Nollvisionen. SMC stred för att ett handledarskap vid privat övningskörning ska upphöra då eleven fått körkort - inte fem år senare. SMC fortsatte att jobba för att få tillgång till statistik om trafikolyckor i STRADA.

BRA TÄNK

Huvudförfattare: Pål Andreassen

Projektansvarig: Morten Hansen (NMCU).

Tidigare layout och produktion: Einar Jensen, Henry Enoksen, Gjermund Ruud, Jens Stumberg, Tor Edvardsen, Dag Øby, Jan-

Fredrik Møller, Morten Hansen (NMCU)

Foto och illustrationer: NMCU och SMC

Svensk översättning och korrektur: Lillemor Floden Magnusson

Svensk bearbetning: Maria Nordqvist

Ny layout: Joachim Sjöström/MC-Folket

KONTAKT

Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge

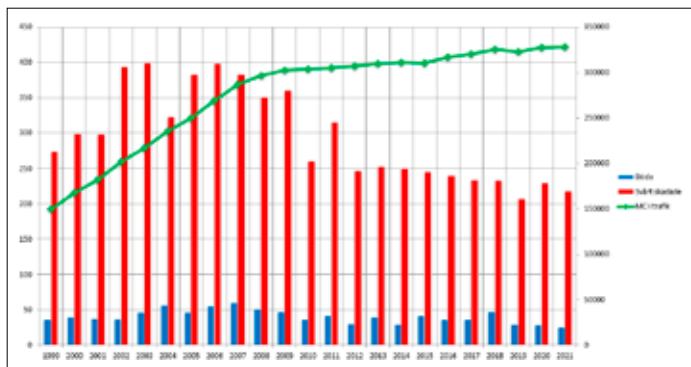
Tel: 0243-669 70.

Web: www.svmc.se

E-post: info@svmc.se

AKTUELLA FAKTA OM MC-OLYCKOR

Statistiken på dessa sidor är hämtade från Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor på tvåhjulig mc och från STRADA dit polis och sjukvård rapporterar trafikolyckor. Antalet motorcyklar i trafik har nästan fördubblats under de senaste 20 åren. Dödsolyckorna har legat i stort sett konstant eller minskat. Antalet svårt skadade har sjunkit betydligt under de senaste tio åren.



Källa: Trafikverkets djupstudier, STRADA och Vägtrafikregistret 1999-2021.

VILKA ÄR DET SOM OMKOMMER PÅ MC?

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

VANLIGASTE OLYCKSTYPEN

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



Källa: Trafikverkets djupstudier 2014-2019.

VANLIGASTE VÄGARNA

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

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

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

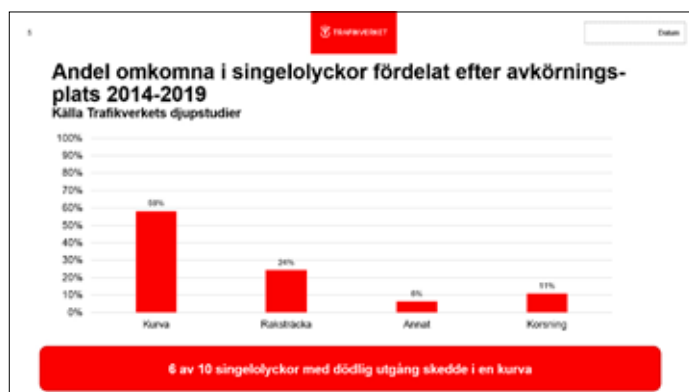
vilket gör att hastigheten inte hinner sjunka innan krocken. Sannolikt är därför hastigheten vid räckesislag högre. En australisk studie visar att medelhastigheten i dödliga MC-räckeskollisioner var 100,8 km/t.



Källa: Trafikverkets djupstudier 2014-2019.

VAR SKER SINGELOLYCKOR?

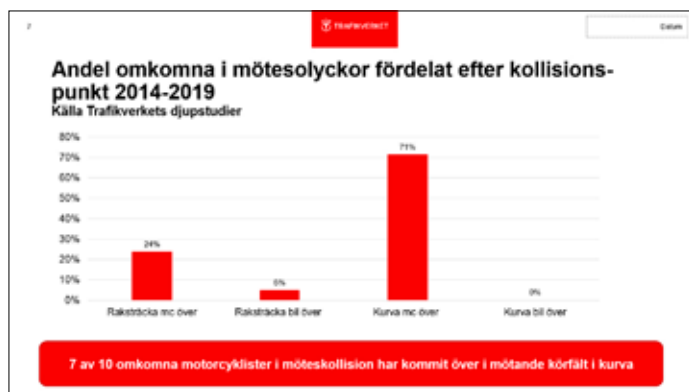
Hälften av alla dödsolyckor är singelolyckor. Singelolyckor beror på en mängd faktorer som hög hastighet, bristande kompetens och felaktig körstrategi. Sex av tio singelolyckor sker i en kurva, en fjärdedel på raksträckor och elva procent i korsningar.



Källa: Trafikverkets djupstudier 2014-2019.

MÖTESOLYCKOR

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



Källa: Trafikverkets djupstudier 2014-2019.

KOLLISIONER MED ANDRA FORDON

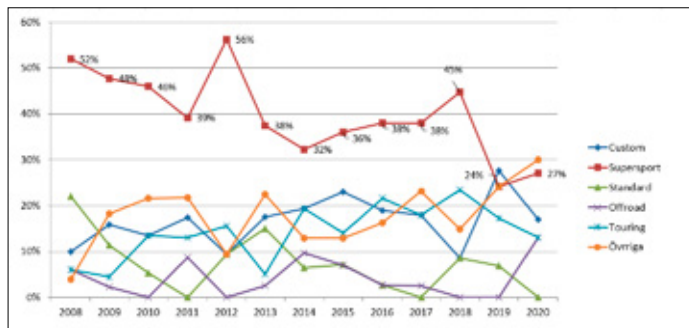
Fyra av tio dödsolyckor är en kollision. De flesta kollisioner mellan motorcyklar och bilar sker i korsningar i dagsljus. I en majoritet av olyckorna har det andra fordonet kört ut eller svängt vänster i en korsning. Statistik från försäkringsbolag visar att i mellan två tredjedelar och 90 procent av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



Källa: Trafikverkets djupstudier 2012-2021.

MC-TYPER I DÖDSOLYCKOR

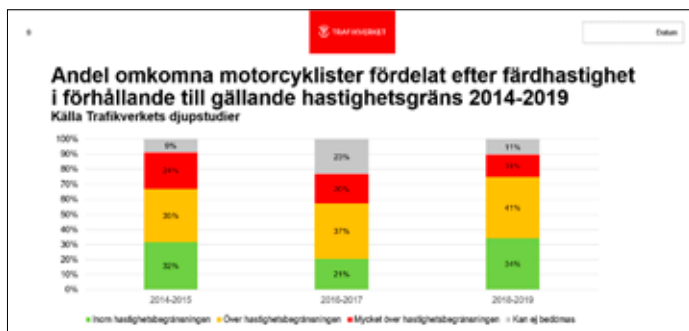
Vilka MC-modeller som är inblandade i dödsolyckor varierar mellan åren. Supersportmotorcyklar utgör omkring fem procent av MC-beståndet men står för en betydligt högre andel av dödsolyckorna. Custom-hojar utgör 28 procent av beståndet men har en lägre andel av dödsolyckorna.



Källa: Trafikverkets djupstudier 2008-2020.

BEDÖMD HASTIGHET

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

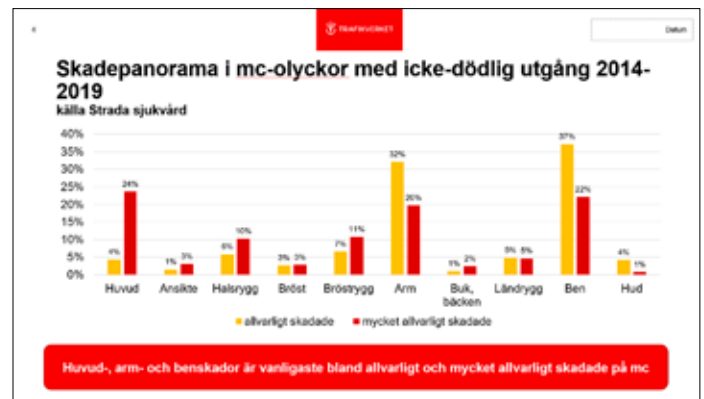


Källa: Trafikverkets djupstudier 2014-2019.

VANLIGASTE SKADORNA BLAND ALLVARLIGT SKADADE MOTORCYKLISTER

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

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

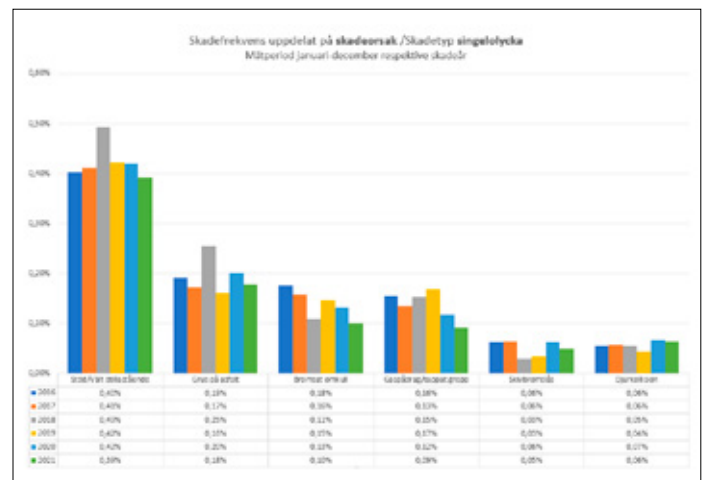


Källa: STRADA sjukvård 2014-2019.

SKADETYPER FÖRSÄKRINGSÄRENDE

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

Den i särklass vanligaste försäkringssskadan sker vid stillastående eller i väldigt låg fart. Man tappar motorcykeln, kör iväg med skivbromslåset eller glömmer att fälla ut sidostödet. Snittkostnaden för en sådan skada är cirka 21 500 kronor. Tänk efter innan du parkerar, kör iväg och träna balans i lågfart.



Källa: Svedea.

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

ALLVARLIGA TRAFIKBROTT VID DÖDSOLYCKOR

SMC har under ett antal år uppmärksammat att en stor del av de som dödas på tvåhjulig MC inte är motorcyklister, det vill säga de har inget A-körkort och de äger inte en motorcykel. Under perioden 2011-2021 saknade hela 30 procent av de omkomna MC-förarna körkort. I den gruppen var 69 procent påverkade av alkohol och/eller droger. Hela 76 procent av de körkortslösa körde en motorcykel som var avställd/oförsäkrad/oregistrerad/stulen. Drygt hälften i gruppen som saknade körkort ägde motorcykeln de körde vid dödsolyckan.

Tyvärr återfinns problematiken även bland de svårt skadade. Minst 26 procent av förarna som skadades svårt 2013-2020 saknade MC-körkort. 40 procent av de körkortslösa ägde inte motorcykeln de körde på vid olyckstillfället och 16 procent av motorcyklarna bland gruppen körkortslösa var belagda med körförbud. Denna bild stämmer inte överens med de studier SMC gjort bland medlemmar där 100 procent har körkort, ytterst få kan tänka sig att köra påverkad och nästan ingen lånar ut sin motorcykel.

Omkomna MC-förare -med/utan körkort 2011-2021 totalt 378 dödade				
	Utan körkort	Procent	Med körkort	Procent
Antal	114	30%	264	70,00%
Snittålder	30,48		45,8	
Ej påverkade	34	30%	222	84%
Alkohol	25	22%	24	9%
Droger	36	32%	15	6%
Alkohol och droger	18	16%	3	1%
Snitt promille (2011-2017)	1,698		1,13	
Totalt påverkade	79	69%	42	16%
Ingen hjälm/okänt/okäppt	27	24%	11	4%
Ägare	60	53%	232	88%
Inte ägare/okänd	54	47%	31	12%
Avställd/körförbud	62	54%	11	4%
Oregistrerad	14	12%	2	0,07%
Stulen	11	10%	0	0
Totalt olagliga MC	87	76%	13	5%
Singel	75	66%	104	40%
Krock	37	32%	145	55%
Vilt	2	2%	14	5%
Kvinnor (förare och passagerare)	3	3%	14	5%
Män (förare och passagerare)	111	97%	250	95%

Källa: Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor 2011-2021, STRADA, Vägtrafikregistret.

ANDRA OMSTÄNDIGHETER KRING MC-OLYCKOR

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



Källa: STRADA sjukvård.





Sveriges MotorCyklister

Gamla Tunavägen 30

784 60 Borlänge

0243-669 70

info@svmc.se

www.svmc.se

