

Sokan kérdezték tőlem – vagy csak úgy, beszélgetés közben felmerült –, hogy nem veszélyes-e a bringás futárság. De az. Minden az, ami a forgalomban történik – aki más mond, az vagy örült, vagy hihetetlenül tapasztalatlan, esetleg mindkettő. Nem kell viszont nekiállni felelősöket keresni, nekiugrani habzó szájjal bárkinek is, s nem kell félni sem. Néhány dologgal tisztában kell lenned, hogy a rizikót minimálisra csökkentsed. Ez nem több, mint a saját tapasztalatod. Nem akarok kioktatni senkit, csak azt szeretném, hogy az a tapasztalat, ami nekem már megvan, segítsen neked, hogy te is kialakíthasd a saját stílusod, szokásaid. Olyan ez, mint egy szakácskönyv. Mivel senki sem születik úgy, hogy tud főzni, valahol el kell kezdeni megtanulni. Ekkor előveszed a szakácskönyvet, és aszerint csinálsz mindent. Nem lesz az igazi, de az alaptechnikákat el tudod belőle lesni. Ha a fortélyok megvannak, utána már jöhet az ízlés, és fűszerezheted belátásod szerint. Az igazi akkor lesz, amikor már nem kell a segítség, hanem magadtól mennek a dolgok, és már te saját magadból is hozzá tudsz tenni valamit. Mindenkit föl lehet ismerni a főztje alapján, és ugyanígy mindenkinek megvan a maga stílusa a bringázásban is – de valahol el kell kezdeni.

Három dologgal kell mindenféleképpen tisztában lenned rögtön az elején. Ez **a saját tudásod, a bringád képességei és a környezetet viselkedése**. Ezek egy egészként működnek jól, nem fontosabb egyik sem a másiknál, és egymás után sajátítod el, sok bringázással. Nem kell más tenned, mint odafigyelni, mindig határozottan tudni, mit akarsz, és akkor kilométerről kilométerre lesz az egész egyre kevésbé misztikus, egyre inkább a világ legtermészetesebb dolga.

A saját tudásod

mibenlétével kapcsolatban azt a kérdést kell először feltenned magadnak, hogy mennyire figyelsz oda magára a bringázásra. Mennyire megy rutinból vagy mennyire kell még magára a technikai részletekre odafigyelned, vagyis ez az odafigyelés mennyi figyelmedet vonja el a külvilágtól. Hidd el, hogy egy kezdő a figyelme kilencven százalékát arra fordítja, hogy hogyan teker, és csak tíz marad a „hol”-ra. Persze, hogy ez bizonytalanra tesz. Ha nem vagy még tapasztalt, eleinte még maga az egyensúly is odafigyelés kérdése, aztán ha ez már rutin, jön, hogy a súlypontod tudd áthelyezni, hogy a bringa orrát legalább fel tudd kapni padkánál. Aztán jön az, hogy az üléspozícióid, pedálfogásod, marokfogásod magától menjen, ne kelljen fészkelődni, illetve ne vedd észre, hogy korrigálsz. A végén meg már csak az van, hogy ne csak tekerd a pedált vagy forgasd a kormányt, hanem az egész tested a lábujjadtól a fülcimpádig azért dolgozzon, hogy a bringa arra menjen, amerre, és úgy, ahogyan te szeretnéd. Mindezt úgy, hogy te csak azt adod meg a testednek, hogy mit szeretnél, ami a kivitelezésről tudatos rész beiktatása nélkül, automatikusan gondoskodik. Ez idővel jön, nem kell betojni, csak minél többet tekerni olyan helyeken, ahol biztonságos vagy valamennyire. Például bringaúton a ligetek valamelyikébe és vissza. Ha kezded érezni a ritmust, azt onnan veszed észre, hogy elkezded észrevétlenül gyorsulni, vagy azon kapod magad, hogy jó három kilométert tettél meg a gondolataidban elmerülve anélkül, hogy észrevetted volna. Ha ez megvan, a figyelmed most már teljes mértékben csak a külvilágra fordíthatod. Ugyanakkor ez az a pont is, amikor valószínűleg az első esés is megtörténik. Ennek az az oka, hogy még nincs rutinod, csak technikai tudásod. Egyszerűen a tudásoddal eljuthatsz olyan szituációkhoz, amikhez addig nem, és ezért nem tudod, hogy abban a helyzetben mit is kezdjél, vagy ha mégis, még nem tudsz rá időben reagálni. Ez az a pont, amikor azt hiszed, már mindent tudsz, és marha gyorsan szembesülsz vele, hogy ez milyen kevés. A lényeg, hogy ne vegye el a kedved a bringázástól. Ez is benne van, a tanulás része, mindenki így van ezzel. Ésszerű kereteken belül persze, de néhányszor el kell esned, hogy tudd, hol vannak a korlátaid, hogy ténylegesen biztonságban legyél, és ezt érezd is. Amikor viszont kicsit feszegetni akarod ezeket a határokat, akkor tudd, hogy mit vállalsz. Érezd ezeket a határokat, tudásbeli korlátokat, mert így komolyabb probléma nélkül tudsz nagyon fontos tapasztalatokra szert tenni. Esni fogsz, ebbe törődj bele, de ha odafigyelsz arra, hogy ne vállald túl magad, maximum a büszkeséged sérül. Az sem baj, persze, ha nem esel, de legyél vele tisztában,

hogymegtörténhet. Olyan ez, mint amikor autóval először próbálsz élesben párhuzamosan parkolni, és csak nyolcadszorra sikerül normálisan. Mindent meg lehet tanulni, és ez a tanulás kisebb-nagyobb hibák sorozatával jár, a lényeg, hogy okulj ezekből, és szürd le a tanulságot, hogy legközelebb elkerülhesd!

A bringád kvalitásai

itt kerülnek képbe. Ha már megvagy azzal, hogy a figyelmed nem osztod meg főlegesen, tisztában vagy azzal, hogy mit tudsz, illetve azzal, hogy mit nem, jön az, hogy a kiadott parancsokat milyen mértékben tudja teljesíteni a bringád. Egy idő után eljutsz oda, hogy hiába teszel meg mindent, a gép nem akarja az igazságot, egyszerűen nem működik együtt. Elkezded javíttatni (eleinte javíttatgatni, csak aztán anyagi megfontolásból inkább beletanulsz az alap karbantartási feladatokba), és mégsem az igazi, mégsem klappol valami. Azonkívül ugyanis, hogy milyen a gép fizikai állapota, kérdés az is, hogy mennyire felel meg a te stílusodnak. A bringa nem olyan, mint az autó. A bringa valahol az autó és egy cipő között van. Lehet hihetetlenül márkás, drága, de ha nem a te fazonod, az életben nem lesz kényelmes. Nem lehet mihez kezdeni azzal, ha nem bírja a lábad a lakkcipőt. Persze azért ez egy jármű, tehát az alapfeladatot, miszerint eljuttasson A-ból B-be, megteszi, csak nem mindegy, hogyan. Ha te reflexből inkább döntöd a gépet, nem lesz jó egy magas súlypontú bringa, ha fáj a derekad attól, hogy nagyon előrehajolsz, rövidebb kormányzár kell, nem fogod élvezni a bringázást, ha nem olyan pedált használasz, ami neked fekszik, s még kockázatos is. Az ülés megválasztása pedig már egy külön kisregény (nem véletlen, hogy néhány boltban elviheted az ülést pár napra kipróbálni, és ha nem vált be, kicserélheted másikkra). Nem mondom, hogy mindenki építsen magának személyre szabott gépet, mert nem ez a lényeg, hanem az, hogy tudd, mire akarsz majd használni, és ha már van egy kis tapasztalatod egy régebbi bringával, nagyjából tudni fogod, mi az, ami tetszett benne és mi nem. Ezért sem tartom jó ötletnek, ha mindenféle tapasztalat nélkül választasz egy bringát, pláne, ha építesz. Egy jobb bringaboltban tudnak neked segíteni abban, hogy milyen irányba indulj el (nem beszélve a bringás rendezvényekről, ahol fogod kapni kéretlenül is a tanácsokat, millió szemszögből), de könnyíthetsz az eladó dolgán, ha már nagyjából tudod, mit szeretnél, van valamiféle elképzelésed. A helyes bringa megválasztása és a már meglévő maximális kiismerése hihetetlen fontos. Nem tudom, kell-e részleteznem, mekkora jelentősége van annak, hogy tudd, milyen fékerő után emelkedik a hátulja, vagy hogy milyen kanyarsebességnél indul meg a fara vagy az orra, mennyire nehéz felkapni az első kereket padkánál, de sorolhatnám még a végtelenségig. Az a cél, hogy a bringa a tested folytatása legyen, ne érijél véget a lábadnál vagy a kezedenél. Érezd, tapints a gumikkal, a váz mintha a csontvázzad lenne, rugalmassága, merevsége mintha a részed lenne. Ehhez viszont az kell, hogy kompatibilisek legyenek egymással. Az összkép jó legyen, működhessen olajozottan. Van néhány praktikus dolog ezzel kapcsolatban is. Hogyan válassz bringát, hogyan szabad testre, ami már megvan, és hogyan tartsd meg olyan állapotban, amilyenben megismerted.

Tipusválasztás

Leegyszerűsítve három alapesetet különböztethetünk meg – nagy általánosságban. Aki már ért hozzá, az persze bele tud kötni, de nem ő a célközönségem, hanem azok, akik nem feltétlenül tudják, mi az a ráf, a fixi vagy a kónusz. Egy bringaboltban első jobb bringáját megvásárolni készülő bringásnak igenis ez a három alapesete van.

Az első a citybike, ami leginkább a hollandus bringákra hajaz, vagyis tulajdonképpen a „tanyabájkok” egyenesági leszármazottja. Nagyon kellemes, kényelmes bringák, de nagyvárosi rendszeres használatra nem igazán ajánlom őket, mert dögnehezek – amin a hatalmas, esetenként tekericsrugós, foteleszerű ülések sem javítanak –, és magasságuknál, hosszuknál fogva nem túl kezesek. Emeletes házban lakóknak reménytelen, mert a liftbe nem fér be, a lépcsőn felvinni meg külön szenvedés. Sok esetben nincs rajtuk váltó, és általában kontrafékesek. Ha hétvégeként járkálsz, főleg forgalomtól jól elszeparált úton, akkor nincs is ennél jobb, mert olyan üléspozíciót biztosít, ami a legközelebb van a „normális” testtartáshoz, és a nagy ülés – azon túl, hogy kényelmes – segít a gerincnek is. Amit tud, azt gyakorlatilag minimális karbantartással az idők végezetéig hozza, mert egyszerűen lehetetlen úgy nyúzni, hogy az ártson a gépnek.

A másik lehetőség az „országúti” alapokon nyugvó bringa. Nagyon gyors, nagyon könnyű, és nagyon egyszerű régi, jó állapotú használt bringához vagy alkatrészhez olcsón hozzájutni. A nagy kerékátmérőnek köszönhetően nagyobb sebesség mellett is tartósabbak a mozgó alkatrészek, mint a montiknál. A keskeny gumi alacsony gördülési ellenállást produkál, tehát könnyű tekerni. Cserében viszont az új alkatrészek igen drágák tudnak lenni, és a felni, vékonyságánál fogva, talán kicsit kevésbé tartós, legalábbis a montifelnikhez mérten (persze megint a városi használatról beszélek), és a kis gördülési ellenállás a fékezésnél hosszabb féktávot, könnyebben megcsúszó gumit jelenthet. Kecesebbek, gyorsabbak a montiknál, de kevésbé erősek, egyszerűen nem az a dolguk, hogy erősek legyenek, nem arra tervezték őket. Egy erősebbre fűzött keréknél például jó eséllyel a váz vagy a villa törik egy komolyabb padkázásnál vagy kátyúnál. Ha már van némi „előképzettséged” bringás téren, jó választás, de odafigyelést igényel. Nem lehet akárhogy bánni vele. Nem hímes tojás, de azért vigyázni kell rá, nem szabad csapatni. Tekinthetjük úgy, hogy a monti az igénytelenebb, robusztusabb, erősebb férfi, az országúti pedig a karcsúbb, kecsesebb, kicsit kényesebb nő, amihez nem árt némi tapasztalat és sok alázat, amit persze maximálisan meghálál.

A mountainbike-kok a harmadik, s szerintem nagy általánosságban a legelterjedtebb fajta. Kezddőknek inkább ezt ajánlom, bár ez erősen ízlés kérdése, de az alacsony súlypont és a könnyebb irányíthatóság mindenképpen mellette szól. Az erősebb, szélesebb felnit nehezebb felütni, nehezebb nyolcast rakni bele, és ez egy padkázást csak most szokó bringásnak fontos szempont lehet, ahogyan az is, hogy a váz sem könnyen amortizálódik. Cserében viszont egy átlag monti súlyos kilókkal nehezebb akár egy hasonló árfekvésű országútinál is, ami sajnos szintén fontos szempont lehet, főleg, hogy a montik palettája a boltokban jóval szélesebb, így könnyebben kapsz kimondottan olcsó és az árának megfelelően alacsony minőségű és/vagy dög nehéz bringát. Én személy szerint egyébként azt mondom, hogy a legjobb, ha az ember elmosza ezeket az éles határokat, és kizárólag a kompatibilitást szem előtt tartva összeválogatja a maga számára legmegfelelőbb alkatrészeket, akár a három típust kombinálva. Én például montivázra és kerekekre pakoltam országútiúra hajazó perifériát, de láttam már dirt montivázban hidraulikus tárcsafékes rendszerre fűzött országúti felnis bringát is. Ez már tényleg csak fantázia és tapasztalat kérdése.

Beállítások

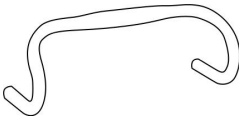
Tulajdonképp a bringa testreszabása. Nagyon fontos dolog. Hiába van egy jó bringád, ha nem állítod be úgy, hogy a maximumot tudd kihozni belőle, illetve az belőled. Talán az elsődleges az **ülésmagasság**, amivel foglalkozni kell. A szakirodalom szerint az a helyes beállítás, ha alsó holtpontban a láb nyújtva van. Hallottam már olyat is, hogy ha a bringa mellé állsz, akkor a csípőcsontod magasságában legyen az ülés (ez azért sántikál kicsit, mert ebben

az esetben két különböző geometriájú, de a méretekre szabott bringa között is lehet különbség. Ezzel a magassággal egyébként az a baj, hogy egy kezdő biztonságérzetének nem igazán tesz jót. Eleinte, ha bajban vagy, leugrasz a gépről. Azonnal leteszed a lábad, mindezt úgy, hogy a bringa nem emelkedik. Egy idő után megszokod, hogy át lehet menni a dolgokon, ki lehet őket kerülni, és fel-, illetve leszállásnál be lehet dönteni a bringát, ezért érdemes gyorszáras ülést használni. Lerakod szépen az ülést olyan magasságra, ahol a lábad a földre lerakva is kényelmes. Azután minden héten (feltéve, hogy minden nap tekersz) fél centit emelsz rajta. Ha nehezen szokod meg, hagyd még egy hétig akkorán, amekkorán volt, ha nem érzel különbséget, emelj rajta még felet (célszerű szigetelőszalaggal jelölni, hol volt, hogy tudjad, mihez képest kell emelni). Nem kell feltétlenül annyira kihúzni, hogy nyújtva legyen a lábad a pedálon, de idővel ehhez kellene közelíteni. Ennek praktikus okai vannak. Egyszerűen az izmaid így tudják a leghatékonyabban forgatni a hajtóművet, és a térdizületeidet is a nyújtott lábhoz leginkább közeli állás kíméli a leginkább. A „tanyabringák” ülőpozíciója inkább a fenekedet és a combodat terheli, ami azoknál a bringáknál és tekerési intenzitásnál nem baj, sőt oda az kell, de egy többsebességű montinál például emelkedőn fenékből és combból egyszerűen nem tudsz akkora erőt termelni hatékonyan, hogy ülve maradhass, ki kell állnod, ami igen fárasztó. Ahogy emeled az ülést, úgy helyezed át az erőt a combodra a fenekedről. Egy nagyon fontos dolog van azért az ülésemeléssel kapcsolatban: **soha ne húzd ki a jelölésnél hosszabbra, mert eltörhet!** Ha emelnéd még, de a jelöléshez közel jársz már, vegyél új ülőcsövet, de praktikus elgondolkodni azon is, hogy vázat cseréelj, mert egy megfelelő méretű váznál nem kell egy átlagos ülőcsövet a jelölésig kihúzni. Természetesen a leszállás is minden egyes emeléssel változik, de ezt is meg lehet szokni. A lényeg, hogy nem kell megijedni, mert minél magasabb az ülés, ami szintén jobb, de kell dönteni a gépet le-, illetve felszállásnál, és már nincs is nagy gond. Az ülésemeléssel kapcsolatban felmerül egyébként még két nagyon fontos dolog, amit hajlamosak az emberek elfelejteni. Az egyik, hogy az ülés szögét is utána kell állítani, mert ahogy feljebb kerül az ülés, úgy válhat kényelmetlenebbé (nyom ott, ahol egyik nemnek sem kellemes, illetve megfájdulhat a derekad); a másik, hogy kényelmes legyen a kormánypozíció, ami szintén változhat az ülőmagassággal, mert ahogyan emeled, úgy kerülsz egyre messzebb és egyre magasabbra a kormányhoz képest.

Apropó **kormány**. Nagyon fontos dolog szintén. Kezdjük azzal, hogy rengetegféle kormány van, de az egyszerűség kedvéért osszuk őket három csoportra. A montikon leginkább



használt **egyenes** (ami lehet teljesen egyenes, illetve enyhén íves), az országútikon jellemző „**kos**”, illetve a pályán használt időfutamgépeken lévő „**time**”, azaz időfutamkormány.



Természetesen bármilyen variációban előfordulhatnak, tehát mondjuk az országútin egyenes vagy montin time, ez, mint minden, ízlés kérdése. A beállítás viszont minden verzióán ugyanolyan fontos. Először is, hogy milyen messze van tőled, másodsor, hogy milyen magasan, harmadszor, hogy milyen széles (tehát a térdhárom iránya). Az első és a második természetesen megszokás kérdése is teljesen, de azért célszerű a kényelmesség határára belül minél lejjebb rakni a kormányt, hogy a tömegközéppontod, a bringával együtt, minél inkább középen és minél inkább lent legyen (ez utóbbi igazán városi használat mellett praktikus). Ha nincs tapasztalatod, érdemes többféle bringát (barátokét mondjuk) kipróbálni, hogy képed legyen arról, mit jelent egy mélyebb vagy egy magasabb építésű, bringa és így ki tudod alakítani azt a geometriát, ami neked a legmegfelelőbb. A szélesség viszont kicsit más kérdés. Ez is nagyban múlik azon, hogy milyen széles vagy te magad vállban, de itt már bejön

a képbe, mivel van szerelve a bringád és hogy mire akarsz használni (ezt mondjuk a geometriánál sem utolsó figyelembe venni). Városban az a praktikus, ha minél keskenyebb, mert így kisebb eséllyel viszed le a tükröket, de egy bizonyos szélesség alatt nem fér el már a két fékkar, tehát tudnod kell, mit akarsz a kormányon tudni. Az átlag V-fékhez való fékkarok körülbelül 45-50 cm-es egyenes kormányon férnek el kényelmesen, bár ez lehet keskenyebb, ha az átlagnál keskenyebb a markolatod vagy megvágod azt. Erre jönnek rá a többiek, a váltókar, a kilométeróra és a lámpa. Egy 45 cm-es egyenes kormány, ha mindezt rárajuk, rettentő zsúfolt lesz, ha egyáltalán ráfér. Ilyenkor jön a cselezés, hogy mit szerelsz a kormányra és mit nem. A kilométerórák közül például egyes darabokat lehet a stucnira szerelni, de láttam már a felső vázcsőre szerelve is. Országúti bringánál láttam már váltókart az ülés csőre vagy a hátsó csomagtartószemre csavarozva, illetve lehet kapni olyan triatlonkönyöklőre szerelhető fékkart, amit time-szerű kormányra lehet felszerelni, amin a fékkarok egymással párhuzamosan állnak, így a bowdenek nem zavarják egymást. Azt sem szabad elfelejteni, hogy összenyomod a mellkasod egy túl keskeny kormányval, és egyszerűen nem kapsz annyi levegőt, amennyit kellene. Ez lányoknál hatványozottan így van, mert nekik anatómiailag a légzésük kicsit más, kicsit „feljebb” lélegeznek, ezért a teljesen előrenyújtott, majdnem összezárt kéz náluk még inkább okozhat légszomjat nagyobb igénybevételnél. Egyébként sincs sok értelme a válladnál keskenyebb kormányt felrakni, mert lehet, hogy így a személyautók tükréit nem viszed le, de a megszokás miatt az összes kisbuszét, teherautóét le fogod (ebbe bele lehet kötni, de ez az írás nem futároknak készült). Láttam már olyan fixit, aminek összesen nem volt húsz centi széles a kormányja, éppen két marok volt a stucni két oldalán, illetve láttam már olyan cross (városira kihegyezett országúti) gépet, ami 60 centis egyenes kormányval volt szerelve. Ez is, mint a bringázásban annyi dolog, teljesen egyéni ízlés és divat kérdése (nem is hinnéd, mekkora szerepe van a divatnak a bringázásban), de azért érdemes tudni, mi a praktikus és mi nem, minek van gyakorlati haszna és minek esztétikai. Visszatérve néhány szó erejéig a kormányfajtákra, érdemes jó előre eldönteni, hogy milyen kormányt teszünk a bringára. Mindnek van előnye és hátránya. A kormormány országútikon nagyon praktikus, és versenyszinten az a legjobb, mert több fogáspontnál is könnyen eléred a fékkart, de ha nem volt eddig ilyened, városra, ha nem muszáj, ne ilyen rakj fel, mert kényelmetlen és rettentő szokatlan lesz. Az egyenes kormány előnye, hogy szinte biztosan ilyened volt eddig is, ezért sokat szoknod akkor sem kell, ha rövidebbre vágod. Ugyanakkor véges az a szélesség, amire vágthatod, és az amúgy mászásnál rettentő hasznos kormányzarvról (mászásnál, ha „cibáld” a bringát, hogy bicepszszel is besegíts, akkor nagyon jól jön, ha párhuzamos a fogásod a menetiránnyal, mert a csuklód így könnyebben mozog) le kell mondanod, mert a reakcióidőd rettenetesen nő azzal, hogy nem éred el a fékkart róla egyáltalán (anno voltak a háromujjas fékkarokhoz olyan kiegészítők, amikkel kormányzarvról is lehetett fékezni, de ezek a mai karokhoz nem jók). Ha keskeny kormányt szeretnél, amit menetiránnyal párhuzamosan fogsz, és a féket is el akarsz érní, akkor neked a time (időfutam) kormány kell ehhez való fékkarral (rá tudsz rakni országúti fékkart is, de igazán szép és praktikus a triatlon könyöklők végére való filigrán kis fékkarokkal lesz).

Az előzőekben említettem a geometriát, de nem tértem ki arra, hogy mit is jelent ez, mert a bringa személyre szabásának nem része szerintem. Ez már inkább bringaépítés, mert a személyre szabás azt feltételezi, hogy van már egy jól szuperáló bringád, csak szeretnél belőle többet kihozni.

A teljességhez hozzátartozik, hogy ejtsünk néhány szót a **váz**akról. Akármilyen extravágans is legyen egy váz kialakítása, egy a feladata: össze kell kötnie a bringa főbb alkatrészeit. Minden bringának kell, hogy legyen ülése, kerekai, kormányja és hajtóműve. Ezek azok az alkatrészek, amit a váz összefog. A geometria szó szerint a váz főbb pontjainak egymáshoz való elhelyezkedését mutatja meg. Azt, hogy a villát a helyén tartó fejsző (vagy homlokcső) milyen messze van az ülést tartó ülés csőtől, milyen messze van a hajtóműtől a hátsó kerék (vagyis milyen hosszú a láncvilla) stb. Alapból a geometria adja meg a bringa karakterét, azt, hogy milyen a nyergében ülve a tekerés. Egy alacsonyabb vázat lényegesen könnyebb egyensúlyban tartani, mert lent van a súlypontja, ezért olyan alacsonyak a triálvázak. Minél rövidebb a tengelytávja, annál fordulékonyabb lesz, és minél magasabban van a középrész

(hajtóműcsapágy), annál könnyebben lehet terepen komolyabb akadályok felett átvinni a bringát anélkül, hogy leérne a hajtómű. A montik alap geometriája mindig úgy van kialakítva, hogy abba bele van számolva a villa, illetve a teleszkópos villa hossza. Egy régebbi vázba ezért nem illdomos egy hosszú, 130 mm körül mozgó villát rakni, mert akkoriban, amikor a váz készült, jó eséllyel még csak 80-asok voltak, és az egész váz orra megemelkedik. Ettől az erők nem olyan szögéből érik a hegesztéseket, mint ahogyan azt a váz tervezői kitalálták, és a váz rövid úton eltörik. Ugyanakkor egy mostani montivázba nem célszerű alap merev villát tenni, mert a váz szinte biztos, hogy egy hosszabb villához lett tervezve, és az egész előrebillen. Ez mondjuk nem olyan veszélyes talán, hogy eltörjön a váz, de a lejjebb kerülő középrész miatt szinte biztos, hogy lépten-nyomon le fog érni a pedál kanyarokban, és az előrebillenő váz miatt a középrész fölé kerül az üléspozíció, ami rettentő kényelmetlenné teszi a hosszútávú bringázásokat. ****Ezért lehet direkt teleszkópos villa hosszúságú merev villát kapni. **** Egy bringa felépítésénél mindezeket a szem előtt kell tartani. Az egész ott kezdődik, hogy ki kell találnod, hogy mekkora vázat szeretnél, mi a te méreted. Ez a montiknál colban, az országútiaknál centiben van megadva, de ugyanazt jelenti: a középrésztől felfelé az ülésőcső hosszát a felső csőig. A neten keresgélve sok táblázatot találtam, és mind kicsit mást mond, úgyhogy terveimmel ellentétben nem fogok ide ilyen tenni, már csak azért sem, mert ha nem volt még jól működő, kényelmes bringád, akkor ne fogj még bele egyedül egy bringa felépítésébe, ahhoz sok tapasztalat kell, hogy tényleg pontosan tudd, hogy mit szeretnél kapni. Ha még nem volt ilyen bringád, akkor a legjobban akkor jársz, ha elmész egy komolyabb bringaboltba (szigorúan nem hipermarket vagy plazabolt, hanem bringabolt), és ott az eladó rád nézve, néhány kérdést a bringázási stílusodról feltéve egy olyan bringát fog ajánlani, amivel méretbeli problémáid biztosan nem lesznek. Ha ez megvan, és van egy olyan bringád, ami kényelmes, eléred a kormányt, de nem vered bele a térded, nem fájdul meg a feneked vagy a derekad még egy hosszabb túra után sem, akkor lehet elkezdni gondolkodni azon, hogy az adott geometria köré mit is szeretnél magadnak.

Tulajdonképpen beállításnak, illetve testreszabásnak számít a **hajtómű** megválasztása is, de én személy szerint elég kevés szempont szerint éreztem különbséget hajtómű és hajtómű között, de ettől még van különbség. Alap ugye, hogy milyen formában kapcsolódik a tengelyhez, négyzög, isis, octalink vagy integrált. Nem mennék bele, mert igazából nincs sok választási lehetőség. Ha van egy hajtómű, ami tetszik és megfelel az elvárásaidnak, akkor le kell nyelni a békát, és olyan kapcsolódással megvenni, amilyennel adják, más választásod úgyszincs. Egy jól összerakott rendszerrel egyébként nincs igazán különbség ezek között a szabványok között (20 000 km van most a legolcsóbb szabványú, azaz négyszögtengelyes RSX hajtóművemben probléma legapróbb jele nélkül). Maradjunk inkább azoknál a különbségeknél, amik tényleg jelenthetnek érdemi változást egy esetleges cserénél. Ilyen difi például a hajtómű hossza, a láncányérok száma és fogszáma, a merevség, illetve a titokzatos q-faktor. A hajtómű hosszán nagyon magyarázni nem kell mit, egyértelmű, minél hosszabb, annál nagyobb az erőkár, viszont annál biztosabban ér le kanyarban, illetve egy nagyon hosszú hajtómű kényelmetlen lehet egy kisebb termetű bringásnak. Ugyanakkor nagyon nagy választék nincs, főleg montiban, ahol a márkásabb darabok túlnyomó többsége 175 mm. A másik kérdés a láncányérok darab- és fogszáma. Darabszámra montiknál a három a legelterjedtebb, országútiaknál inkább a kettő, de egyre többen használnak városban egysebesű bringákat, ahol értelemszerűen egy láncányér van (illetve a montik magyarországi megjelenésének hajnalán láttam olyan próbálkozásokat, ahol előre négy tányérral szuszakoltak, hogy elérjék a hihetetlen hús sebességet). A fogszám általában, ha komplett hajtóművet rakunk fel, úgy jó, ahogyan van, nem érdemes egy váltós rendszerrel babrálni. Montiknál általában 48/36/26, esetleg 44/32/22, országútiaknál 52 (vagy 53) /39, esetleg 50/36. Ahol érdemes erre igazán odafigyelni, az az egysebesű rendszer, mert ott nagyon fontos az áttételi arány miatt, de erről majd kicsit később részletesebben a váltóknál. A harmadik szempont, ami szerint osztályozni lehet a hajtókat, az a merevség. A bringa alkatrészeinek merevségét minden esetben érdemes figyelembe venni. Egy rugalmasabb darab két dolgot jelent, komfortérzetet és energiavesztéseket. Egy váznál ez inkább ízlés kérdése, de egy hajtóműnél nem jó a rugalmasság. Egyszerűen nem nyer annyit komfortérzetet az ember, mint amennyi energiát vagy stabilitást veszít a rugalmassággal. A hajtóműnél tehát kijelenthetjük, hogy minél merevebb, annál jobb (és a minél merevebb, annál drágább is, ez szinte biztos). Végül jöjjön, a q-faktor. Ez a bringázásban a hajtómű

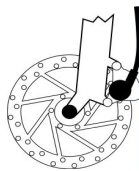
szélességét jelenti, azt a távot, amit a bal oldali hajtókar bal szélétől a jobb oldali hajtókar jobb széléig mérsz a pedáloknál. Nem akarok ortopédiai részletekbe belemenni, mert nem asztalom, de az ember q-faktora az a szög, ami a térd és a csípő egymáshoz viszonyított helyzetét adja meg (ez a nőknél a csípő miatt más, mint a férfiaknál, ezért sűrűbb náluk a labdajátékoknál például a keresztzalag-szakadás), gondolom, innen jön a hajtóműre vonatkozó adat elnevezése is. Elvben egy meglehetősen fontos adat lenne, mert ez tényleg alkalfüggő, de valamiért mégsem elterjedt a gyártóknál, hogy ezt az értéket megadják. Olyanról meg, hogy két ugyanolyan hajtóművet gyártsanak különböző q-faktorial, még nem is hallottam. Sajnos. Talán azért, mert egy-egy hajtóműhöz több gyártósort is fel kellene állítani, hogy ebből a szempontból többféle hajtóművet csináljanak, és ez a gyártóknak nem érné meg (vagy nekünk, fogyasztóknak, amikor beleteszik a termék árába a fejlesztési költségek mellé ezt is), de ezt csak gondolom. Ha esetleg úgy érzed, hogy állandóan beleakad a térded a vázba, vagy olyan érzés, mintha terpeszben tekernél, akkor érdemes lemérni a hajtóműved q-faktorát, és olyat venni, aminek ez az adata ismert, és neked jobban passzol. A kisebbik gond az, ha keskeny, mert azt a pedállal, főleg, ha nem patentos, tudod kompenzálni, vagy szélesebb monoblokkal, ha van hozzá. Ha viszont széles, akkor sokat nem tudsz tenni, mert elég kicsi rá az esély, főleg több lánctányéros rendszereknél, hogy egy keskenyebb monoblokkal csökkenteni tudd a rendszer szélességét, ilyenkor marad tehát a csere.

A következő rettentő fontos beállítás és fejlesztés, a **fék**. Ez nem elsősorban testreszabás, bár azért az is van benne. Túl azon, hogy fog, illetve nem, nagyon fontos, hogy úgy fogjon, ahogy te szeretted. Vannak, akik azt szeretik, ha minden adagolhatóság nélkül a fékek „harapnak”, vagyis azonnal fognak, és vannak, akik vajpuhán szeretik, hogy a teljes fékhatásspektrumot ki tudják használni. Ez maximálisan rád van bízva, a lényeg, hogy foglalkozz vele, és törekezd arra, hogy elégedett legyél a fékhatással, hiszen talán az egyik legfontosabb alkatrésze a városi bringáknak. Tudd, hogy mit vállalsz be, és azt hogyan állíthatod le a leggyorsabban. Itt nincs játék, divat, kecsec. Ha kitolat eléd egy kisbusz, van egy másodperced észrevenni, felfogni, dönteni, behúzni a féket, és lehetőleg megállni vagy annyira lelassulni, hogy biztonsággal kikerüld. Ebbe az időbe nem fér bele az, hogy vacakolj a fékkel. Ha nyúlsz érte, azonnal be tud húzni, és ha behúzod, fogjon, ráadásul pontosan úgy, ahogy azt előre elképzelted (vagy még annál is tökéletesebben). Az életed múlhat ezen. Ezért fontos az is, hogy minőségi féked legyen. Nem kell, hogy a legdrágább, utolsó divat szerinti, sőt még csak V-fékek sem kell feltétlen lennie, a lényeg, hogy megüssön egy minimális szintet minőségben. Mit jelent ez? Minimum fémkalkatrészeket. A műanyag egy jó dolog, de a bringákon a felhasználási területe igen szűk. Egy átlag műanyagnak sehol sincs igazából helye a bringán, mert nem oda való. A fékrendszer esetében egyszerűen azért, mert rugalmas, és emiatt sok helyen egyszerűen elvész a fékhatás. Behúzod a fékkart, és amíg nem kezd el fogni, nincs is semmi baj. A gondok ott kezdődnek, amikor a pofa a felnihez ér. Ilyenkor ugyanis, amikor tovább feszíted a fékkart, a fém rendszereknél jobban ráfeszül a pofa a felnihez, és erősebb a fékhatás, egészen addig, amíg már nem tudod tovább húzni. Ez a műanyagnál nem így van. Ott, ha koppig behúzod, egy idő után már nem a fékpofa feszül jobban a felnihez, hanem a fékkar, a féktest és általában a műanyag alkatrészek kezdenek el görbülni, rossz esetben olyannyira, hogy egyszerűen már a kormányhoz ér a kar vége. Mondanom sem kell, ez igen rossz hatással van a féktelejesítményre. Ezért, ha műanyag van a fékkarokban, azt cseréld le minél előbb. Még egy legolcsóbb (kb. 1500 HUF), legalapabb fullfém is jobb lesz egy olyanánál, aminél a fékkar bármely része műanyagból van. A fékeknek több típusa van. Vannak az agyat, illetve az abroncsot fékező rendszerek. Az agyat lehet görgős fékkel, kontrával és tárcsával fékezni. Az abroncsfék lehet montikon V-fék vagy hidraulikus abroncsfék, országútiakon egy-, illetve két forgáspontos „patkó” fékek és a kantnifékek, amiket szerelnek mostanság montira is és országútiakra (országúti szerűre) egyaránt.

Görgős fék leginkább városi és túragépeken van, de egyre inkább kezd elterjedni más stílusokban is, mert jó fékhatás mellett hihetetlen tartóság és igénytelenek, ugyanakkor hátrány, hogy kicsit sufnituning a felszerelésük, és a fékhatás azért nem olyan durva, hogy egy komolyabb sebességnél megfogja a bringát. Téli bringára, túrabringára vagy könnyed városi bringának ideális.

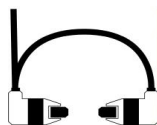
A **kontra** talán a legelterjedtebb fék volt addig, amíg meg nem jelentek a speciálisan sportolásra szánt bringák, ezért aztán a működésmechanizmusába nem mennék bele, valószínűleg mindenki ismeri. Igénytelen, elnyúthatatlan, egyszerű a használata, de a fékhatása maximum lassításra alkalmas, és a racsni, mint olyan megszűnik hátrafelé működni miatta. Csak könnyed városi bringákra, „tanyabájkokra” való, utobbira viszont szinte nem is szabad mást rakni.

A **tárcsafékek** talán a montiknál most a legnagyobb divat, ha lehet ilyet mondani. Viszonylag kis erőfeszítéssel hatalmas fékerőt lehet elérni, időjárástól és hőmérséklettől szinte teljesen függetlenül. Ugyanakkor egy olcsóbb bowdenes tárcsafék nem fog jobban egy jó V-féknél, de annál lényegesen nehezebb. Ráadásul egy alap tárcsafék árából egy komoly, majdnem csúcs V-féket lehet kapni. Természetesen a létező legjobb hatásfokú rendszer a tárcsás, főleg a hidraulikus rendszerek (az erőt a fékkartól nem bowden viszi a féktesthez, hanem hidraulikaolaj, mint az autóknaál), és a csúcsmodellek már nem is sokkal nehezebbek, mint egy V-fék, ezekkel viszont az a gond, hogy egy-egy ilyen fékrendszer (tehát vagy előre, vagy hátra, nem komplett rendszer) ára egy jobb bringa árát is elérheti. Ilyen kategóriájú bringák, amiket ilyen fékekkel szerelnek, elérhetik egy új kisautó árát is. A legjobb, ha eldöntöd, hogy mennyi pénzt akarsz rá szánni, és aszerint döntesz. Ha keveset (~10 000 Ft/rendszer, tehát előre is és hátra is, fékkarokkal), akkor V-fék, ha közepeset (max. ~25 000 Ft/rendszer), akkor bowdenes tárcsa, ha sokat (~50 000 Ft-tól/rendszer) akkor hidrás tárcsa. A tárcsafékek karbantartásához kell némi tapasztalat, a hidraulikusok szereléséhez viszont szerelő. (az árak természetesen csak irányadók 2008 tavaszán)



A **V-fék** pillanatnyilag a legelterjedtebb féktípus. Ennek az az oka, hogy viszonylag egyszerű rendszer, így a karbantartása és a szerelése otthon simán elvégezhető. A mountain bike fékkarok nagy többsége ehhez a rendszerhez lett gyártva, és a bowdenes tárcsafékek is ezekkel a fékkarokkal kompatibilisek. Az egészen filléres daraboktól, a hidraulikus fékek árát megközelítő (akár túl is szárnyaló) darabokig, minden félet lehet kapni. Kinek kinek izlése, pénztárcája és minőségre való érzékenysége szerint.

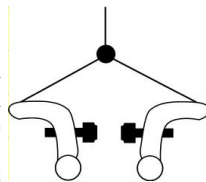
A **hidraulikus abroncsfék** egy érdekes zsákutcája a bringás történelemnek. Annak idején, amikor a kantrifékek után bejöttek a V-fékek, elkezdtek a mérnökök gondolkodni azon, hogy mi lehetne még ennél is jobb, mi biztosíthatna még ennél is nagyobb fékhatást. Ekkor jött elő a Magura egy hidraulikus abroncsfékkel. Sajnos vagy szerencsére ez olyan jól sikerült, olyan brutális fékhatást produkált, hogy ezért nem terjedt el igazán (voltak legendák a Magura hs33 által összeroppantott felnikről). Nem lehetett adagolni a fékerőt, ha behúztá az ember, akkor meg is állt. Egy rövid ideig a DH-soknak volt alternatíva, de a nem sokkal később megjelenő első tárcsás rendszerek simán kiűzték őket a nyeregből. A hidrás abroncsfék szerencséjére akkoriban kezdett betörni egy olyan sportág, ami egy ilyen féket igényelt, és az a triál. A Magura hidraulikus abroncsféke azóta is létezik és a triálosok azóta is kedvelik.



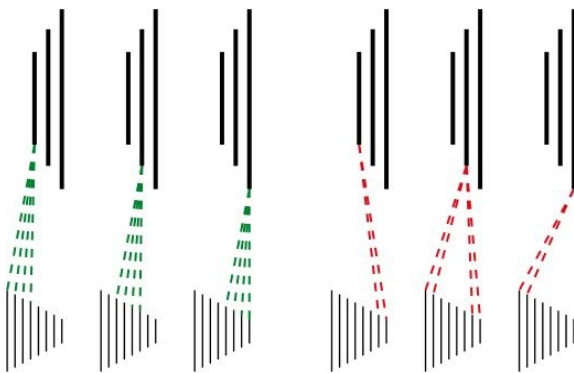


Az **országúti fékek** szintén többfélék lehetnek. A régebbi típusok egy, az újabbak a két forgáspontos fékek. Gyakorlatilag a legelső bowdenes fékek már ezen az elven működtek. Előbbi a legkiforrottabb technika, ami létezik, hiszen a konstrukció kora már évtizedekben mérhető. Ennek egy továbbfejlesztett változata az utóbbi, ami tökéletesebb fékhatást eredményez, viszont nem minden első villához használható. Amit itt inkább fontosnak tartanék, hogy a országúti és a montifékek nem kompatibilisek egymással. Az egyik fékkarja nem jó a másik fékjéhez, mert más az a bowdenhossz, ami a fékek behúzásához szükséges. Léteznek montis stílusú fékkarok, amik országúti fékekhez való, azért, hogy országúti rendszert is tudjál egyenes kormányval használni.

Ugyanakkor én még nem talákoztam olyan országúti fékkel, ami működhetne V-fékekkel, hogy ha mondjuk egy montialapra akarna az ember valamiért országúti perifériát pakolni. Ezért gyártanak a mai napig **kantniféket**. Ezért is hagytam a végére, ahelyett, hogy az elején említettem volna, mint a montenbájkfékek ösét. A mai kantnifékek szintén egy meglehetősen régi konstrukció továbbfejlesztései. Ma már a kantanik sem sokkal gyengébbek, mint a V-fékek. A létjogosultságuk és az újra elterjedésük a városi bringázásnak köszönhető. Annak, hogy a legjobb városi bringák tulajdonképpen valamiféle keverékei a gyors országútiaknak és a masszív hegyi bringáknak. A kantnifék azon kevés alkatrészek egyike, amik mindkét rendszerrel kompatibilisek.



És végül a **váltó**. Azért hagytam majdnem utolsónak, mert igazából ez a bringának a legkevésbé szem előtt lévő alkatrésze. Van első és hátsó váltó. A technikai és mechanikai részletekbe nem mennék bele, nincs rá szükség. Emiatt nem mennék bele abba sem, hogy mi a különbség az országúti és a montiváltók között, mert a működési elvük azonos. Amennyiben talán mégis: van láncváltós hátsó váltó és agyváltó. Míg előbbi az elterjedtebb, utóbbi a régebbi. Igen kevesen tudják, hogy régebbi, századeleji (mármint 1900) fejlesztés az agyváltó.



Ami miatt aztán a láncváltó háttérbe szorította, az súly, és az, hogy ha elromlik, nem lehet javítani (vagy nagyon nehéz), és kevés az áttételi lehetőség. Ugyanakkor nem megy tönkre és manapság már a fémötvözetek is tartanak olyan szinten, hogy a láncváltós rendszerekhez (hangsúlyoznám, hogy rendszernél, nem szimpla agynál, tehát a láncváltónál számold hozzá a fogaskoszorút és a váltót) hasonló a súlyuk és már vannak nyolcsebességes változatok is. Városra ideális választás lehet, mert minimális

karbantartást igénylő, tartós darab. Ugyanakkor mélyen bele kell nyúlni a zsebünkbe, ha ilyet szeretnénk.

Mivel egy agyváltót nem kell babrálni, működik és kész, térjünk rá a láncváltóra. Ha jól be van állítva, akkor gyakorlatilag ezzel sem kell sokat foglalkozni, ez is teszi a dolgát. Egy váltó nagyon ritkán használódik el vagy megy tönkre (nem egy, minőségre érzékenyebb bringásnál látni húsz-harminc éves, tökéletesen funkcionáló váltókat), vagy ha mégis, az szinte mindig a helytelen használatnak tudható be. Utánállítást nagyon minimálisan igényel. Fontos az ütközőcsavarok beállítása, hogy ne tudja sem elől, sem hátul a láncot a váltó ledobni, mert azon túl, hogy macera, és koszos meló egy olajos láncot felrakosgatni, komoly gondot, akár váltóleszakadást, küllőtörést is okozhat, de tulajdonképpen ennyi, amit a váltóról, mint

alkatrészeiről érdemes tudni. Ha ezek megvannak, és a váltó úgy van beállítva, hogy futás közben nincs hangja, igazából jó, és kész, nem kell babrálni. Tisztítani kell, tavasszal vagy nagyobb elázás után kenőanyagot adni neki finoman, és innentől már csak magára a váltástechnikára érdemes koncentrálni, ami viszont egy fontos dolog. Oda kell figyelni néhány dologra, hogy a váltód ne fogjon sztrájkba (vagy egyenesen kapituláljon), rosszabb esetben ne ess marha nagyot pusztán egy helytelen ujjmozdulat miatt. Mielőtt viszont részletesen belemennék a váltástechnikába, kicsit térjünk ki arra, hogy miért is fontos a váltó, mire való. Igazából a legtöbb embernek van egy viszonylag szűk csapásszámtartománya (ez azt jelenti, hogy adott idő alatt hányszor forgatod körbe a hajtóművet), amiben kényelmesen tud tekerni. Ez alatt vagy felett kényelmetlen vagy fárasztó. Van, aki úgy pörgeti, hogy alig látod a lábát, és van akinek az a kényelmes, ha minden izma megfeszül, és egy egyszerű könnyed séta alatt is kidagadnak a nyakán az erek, ez megszokás és alkatt kérdés. Ahhoz, hogy te különböző domborzati viszonyok között is ezen az általad kényelmesnek ítélt tartományon belül tudjál maradni, kell valami, ami az áttételt változtatja. Ez a váltó. Ha neked széles az a skála, amiben kényelmes tekerned, vagyis ritkán váltasz, érdemes lehet elgondolkodnod azon, hogy leszereld a váltód a fenébe, és **egysebességessé (SingleSpeed)** alakítsd a bringádat, mert ezzel kábé két kilóval lesz könnyebb a gép, ráadásul egy csomó mozgóalkatrésztől megszabadultál, ami magában hordozza azért a meghibásodás lehetőségét (ami nincs, az még annyira sem romlik el, mint ami ritkán). A váltós gépeknél is fontos, de igazából a legfontosabb az egysebességeseknél, hogy milyen áttételi arányt használasz. Ez leegyszerűsítve azt jelenti, hogy mekkora láncányérjaid vannak. Az első minél nagyobb a hátsónál, annál nehezebben lehet tekerni, de annyival gyorsabb is lesz a gép. Kicsit bonyolultabban, az arányokat úgy számoljuk, hogy az elől lévő fogaskerék fogainak számát elosztjuk a hátul lévő fogak számával. Ez speciel az én single bringámon 46:16, tehát 2,875-ös arány, ami melleleg azt is jelenti, hogy egy hajtóműfordulatra 2,875-szer fordul körbe a kereked. Nos, ez most kicsit kuszának tűnik, de nyugodtan olvasd el még egyszer, annyira nem bonyolult. Ezek az áttételi arányok teljesen személyné szabottak és az egyéni erőnlétől függenek. Érdemes egyébként minél több foggal dolgozni. Tehát egy 52/18, egy 44/16 és egy 36/13-as áttétel ugyanazt az arányt adja, ez alapesetben azt jelentené, hogy a legutóbbi a legjobb, mert az a legkönnyebb, de nincs így. Egyrészt azért, mert nem biztos, hogy a kisebbben kevesebb az anyag, de főleg azért, mert minél nagyobb felületen van a lánc a tányéron, annál jobb. Ez még egy single gépnél is így van, mert amikor indulásnál azzal az áttétellel téped meg a bringát teljes erővel, mint amivel később aztán 30 km/h-s utazósebességet tudsz fenntartani, akkor nem mindegy, hogy hány fog kapaszkodik a láncba. Ilyenkor nem esik jól, ha megszalaj a gép. Erre jön még rá az, hogy a fixiknél ez fékezéskor is egy komoly erő, talán a hajtásnál is komolyabb hat a rendszerre. Itt talán még fontosabb az, hogy nehogya megszalajts, mert ha nem tudsz elindulni, az talán kisebb gáz, ahhoz képest, ha nem tudsz megállni, mert leugrott a lánc. Visszatérve a váltós rendszerekre, egy átlagmontinak három első láncányérja van (a hajtóműnél említett fogszámokkal), hátul a fogaskoszorú, meg mostanság már 8-9 fogaskereket tartalmaz, amik 11-től mennek felfelé, típustól függően egészen 32-ig is akár. Ez azt jelenti, hogy az arányt, 0,7 (tehát elől jóval kisebb a cucc, mint hátul) és 4 között lesz. Csak hogy érezd a különbséget, ez azt jelenti, hogy míg a legkisebb áttétellel egy átlagmonti egy csapással körülbelül 1,5 métert tesz meg, addig a legnagyobb (*nyélen rakod*) valamivel 8 méter felett, ami azért hatalmas különbség, főleg, ha azt vesszük, hogy eközben ugyanolyan sebességgel pörgeted a lábad. Tegyük fel, hogy 3*8-as áttételrendszered van, amit csúnyán úgy szoktak mondani, hogy 24 sebességű, akkor van elől három tányérod, hátul meg egy nyolcas sorod. Igen ám, de ha megnézzük az összes lehetséges áttételi arányt, sok lesz közöttük a nagyon hasonló, de nem mindegy, hogy melyiket használod. Ezért van az, hogy az alap váltástechnika nem túl bonyolult, mert fogod magad, és nyomkorászod a megfelelő gombokat vagy tekered az erre kitalált tekernivalót, ami önmagában gyerekjáték, de van néhány fontos szabály.

Az egyik ilyen fontos tudnivaló, hanem a legfontosabb, a **keresztbeállítás** – illetve annak elkerülése. Gyakorlatilag a dolog arról szól, hogy kíméljük a váltót a teljesen felesleges terheléstől. Ha úgy döntöttünk, hogy soksebességű bringát veszünk, akkor tanuljuk meg használni, különben nemes egyszerűséggel kinyírjuk a váltót. Ekkor aztán visszavisszük a boltba, ahol veszünk egy jobbat, márkásabbat, ami még hamarabb meghal, mert egy precízebb szerkezet. Nos, a keresztbeállítás azt jelenti, hogy ha van elől három

lánctányérunk, akkor használjuk ki. Azon túl, hogy felesleges súlyt cipelünk, ha nem tesszük, ha nagy tányérról beváltunk hátul a legnagyobb fokozatba, a lánc majdnem keresztben lesz, pedig ugyan ezt az áttételi arányt a középső lánctányérról is el lehet érni. A másik hasonlóan fontos dolog, hogy **ne válts egyszerre a két váltóval**. Ennek az a praktikus oka, hogy amikor váltasz, a lánc átemelődik egyik fogaskerékről a másikra, pontosabban egyik lánctányér váltást segítő fogáról átmegy a másik, hasonlóan kialakított fogára. Amíg így a váltás közben vagyunk, az erő, amit közvetlenül a pedálra ráakasz, sokkal kisebb felületen adódik át a fogaskerékekről a láncra, mint egyébként. Ez sajnos jó alkalom a szalajtásra, ami minimum kellemetlen, de lehet így baromi nagyot verni a térdre is a kormány szár által. Ha egyszerre váltasz a két váltóddal, nemhogy megkétszerezed ennek az esélyét, de a teljesen instabilá vált rendszer szinte garantálja az esést vagy a sérülést. Ez melleleg teljesen felesleges is, hiszen, mint említettem, ugyanaz az áttétel több helyen is megtalálható, egy kis odafigyeléssel elkerülhető, hogy kínozd a váltót.

Csak a **kerekek** vannak, amik kimaradtak a felsorolásból. Amiért a végére hagytam, az a fontossága és a bonyolultsága. Miből áll a kerék? Haladjunk belülről kifelé. Gyorszár (van nem gyorszár is, de ezt hagyjuk, biztos vagyok benne, hogy gyorszár is van), agy, küllök, küllőanya (nipli), felni, felniszalag, belső és külső. És itt, a felsorolásnál meg is áll a tudományom. Tudnék róla beszélni sokat, volt is itt egy nagyon hosszú írás arról, hogy milyen típusú felnik, agyak, csapágyazások, küllök és niplik vannak, melyik mire való, mi az előnyük és a hátrányuk, hogyan épül fel a kerék. Kész kerekek előnyeinek és hátrányainak ecsetelése, de aztán rájöttem, hogy nem érdemes ennyire részleteibe belemenni. Egyszerűen azért, mert nem kell ezeket ahhoz tudnod, hogy jól bringázz. Kell egy neked való jó kerék és kész. Aztán ha megvan, le tudod vonni a következtetéseket és tanulsz belőle. Ha nem vagy még akkora bringás, hogy sérőből vágd a szabvány méreteket, akkor csak megremítenélek ezekkel a technikai részletekkel, ha meg tudod, miről beszélek, csak felesleges időhúzás, mert egy kerék összeállítása egyébként rettentő sokrétű dolog. Ezért egyszerűen kifizetődőbb, ha bemész a kedvenc bringaboltodba, ahol megbízol az eladó szaktudásában és korrektségében, elmondod, mire szeretnéd használni a bringát és mennyit szánál rá. Fognak neked segíteni. Az eladó figyelembe veszi a bringát, amibe bele fog kerülni a kerék és azt, milyen erősnek kell lennie ahhoz, hogy ne legyen alattad belőle violinkulcs, de ne is legyen feleslegesen erős és nehéz. A keréknek talán egyetlen része van, amit tényleg neked kell kiválasztani, és az a külső.

A **gumiválasztás** már egy kicsit könnyebben megfogható dolog, itt nincsen annyi változó, mint a kerék többi részénél. Leegyszerűsítve, minél keskenyebb és simább a futófelülete, annál gyorsabb, de annál jobban csúszik. Ez persze itt nem áll meg, de a lényeg ez. Itt sem megyek bele olyan részletekbe, mint a külsők méretezése, mert még akkor is bonyolult lenne, ha a montiknál és az országútiknál egységes lenne a számozás, de így még nekem is bonyolult. Legyen elég annyi, hogy montiknál a 26-os jelenti az átmérőt col-ban, tehát, hogy montira való. A másik szám, meg a „ballonosság”, szintén col-ban tehát, hogy milyen széles (pl.: 26 X 1.95). Országútiknál a 700c az átmérő, tehát a gumi országútisága és milliméterben a szélességét adják meg, ami általában 23 vagy 25 (millió van, de ezek a leggyakoribbak pl.: 700c/23). Van ezeken kívül még ezer és egy szám és változó, de te valószerűleg elsősorban ezekbe fogsz beleszaladni. Gumiköpeny tekintetében a kerék többi részéhez hasonlóan egyszerűen külső vásárlása céljából bemész a külsőt árusító boltba, és kérsz montira, országútra vagy trekkingre egy gumit. Ekkor viszont az eladó megkérdi, hogy milyet. No, itt jön az, amiben talán tudok segíteni egy kicsit. Alapból a kínálat úgy néz ki, hogy a hüvelykujjam átmérőjétől egészen a tenyerem szélességéig bármit meg lehet kapni, a teljesen pucér felületűtől a szögesig. Mindenekelőtt nézzük, hogy miért fontosak a külső különböző paraméterei. Ez az a része a bringádnak, ami kapcsolódik a földdel, és mint olyan, csak ezen múlik, hogy a hátsó kerékig eljutott energiád végül előremozdítja-e a bringát vagy a lefékezett kerekek ténylegesen meg is állítanak-e téged. Ez a tulajdonsága a külsőnek a gumi összetételén és a felületének paraméterein múlik, tehát hogy mekkora felületen kapcsolódik a földdel, milyen széles, milyen rúcskós (vagy mennyire nem az). Az egyszerűség kedvéért szedjük háromféle típusra a külsőket. **Terep-, speciális** és mivel ez a lényeg nekünk, legyen a végén az **aszfaltgumi**.

A terep gumi talán a montiknál a legelterjedtebb típus, és talán a legnagyobb választék is itt van. Általában 26X*1,95-től megy felfelé 2,1-ig. Ezek az általános terepgumik. Ezek nyújtják azt a felületet, amik átlagos erdei terepviszonyok mellett megfelelőek. A mintázatuk nagyon vegyes, de a bütök mérete és sűrűsége többnyire egységes. Vannak persze azért speciálisan egyes terepviszonyokra kihegyezett külsők, ha igazán gyorsan és jól irányíthatóan akarsz terepen közlekedni, ezeket érdemes használni. Természetesen a döngölt keményebb talajra sűrűbb, laposabb mintázat kell a futófelületre és nagyobb, ritkább oldalsók, hogy a poros kanyarokban fogjon a kerék. Köves, sziklás talajra inkább a szélesebb futófelületű, sok bütökkel ellátott gumi a praktikus, és sorolhatnám. A lényeg, hogy minél nagyobb a gumi tapadási felülete – amit ugye nem csak a szélességgel, hanem a bütök méretével és számával is tudsz növelni –, annál lassabb lesz a bringa aszfalton, viszont annál kisebb eséllyel csúszol meg vele terepen. Az arányok megválasztása viszont már tapasztalat, habitus és stílus függvénye. Ezenkívül még fontos megjegyezni, hogy ezek a külsők általában speciálisan előre vagy hátra gyártott kerekek, tehát párban érdemes venni őket, és forgásirányosak, tehát nem szimmetrikusak a bütök. Ez azért van, mert a hátsó keréknél mindkét irányba ugyanúgy kell fognia a talajt, hiszen nem csak megállásnál kell tapadnia, hanem elindulásnál sem jó, ha kikapar, tehát akkor is jól kell szuperálnia, ha a talaj hat a kerékre és akkor is, ha a kerék a talajra. Az első keréknél „csak” a talaj hat a kerékre, így ott a bütökkel lehet kicsit spórolni, ami ugyanolyan fékhatás mellett kisebb gördülési ellenállást jelent. Az, hogy a guminak a keréken milyen irányban kell állnia, a külső peremén szinte mindig jelezve van A másik, amit a terepgumiknál fontos megjegyezni, hogy terepgumik. Sem a teljesítményük, sem az élettartamuk nem teszik őket praktikusnak alkalmassá mindennapi városi használatra. Nem azt mondom, hogy nem lehet elmenni velük egy hegyig, de napi szintű, elsősorban aszfaltos burkolat használata mellett hamar elkopnak és feleslegesen sokat fog vissza a bringából mind súlyban, mind gördülésben.

A speciális gumiknál az általánosan használtak között említeném meg a speciális terepviszonyokra való gumikat, illetve az egyedi stílusú igénybevételre gyártottakat. A különböző terepviszonyokra gyártottak között lehet például az extrém laza talajra, sárra, agyagra, homokra tervezett külsők. Sáros, agyagos talajra keskeny, akár 1,5-es gumi célszerű, hatalmas, egymástól távol lévő bütökkel, hogy minél jobban hajtsa magát előre, de hogy ne ragadjon bele a talaj a külsőbe, és jól ürljön, hiszen nem praktikus, ha a túra elején még rücskös gumi a közepére sima és dög nehéz lesz a beleragadt sártól, agyagtól. Speciálisnak tekinthetőek még az átlagos terepgumiknál nagyobb gumik, amik az extrém tapadás miatt olyan szélesek, amilyenek. Ezeknek akkor van létjogosultságuk, ha meglehetősen nagy sebességről kell megállítani a bringát, lazább, erdei talajon. Ezek a jellemzően DH-gumik, és 26X2,5-től mennek felfelé, akár 26X3-ig. Ekkora gumit több szempontból sem ajánlok átlagfelhasználónak. Az egyik, hogy az átlagfelníre nem igazán passzolnak és egy átlag vázba szinte biztos, hogy be sem férnek. A másik, hogy egy kín ezekkel a gumikkal síkon, aszfalton. A harmadik viszont az, hogy ez a tapadás egy-egy lejtőzés során akkora darabokat vág ki a talajból, mint egy lövészárok. Egy izmosabb fékezéskor lebotond a hegyet, ami lássuk be, nem egy környezetbarát dolog. Ha mégis sokszor mész gyorsan lefelé terepen, és kevés az átlagos külső, akkor a 26*2,35 a te méreted, mert az még belefér, az kompromisszum lehet. Vannak még speciálisan triálra gyártott gumik, amik a különlegesen alacsony nyomásra és hatalmas tapadásra vannak kitalálva, illetve a téli lejtőzésre kitalált szöges gumik vagy DH-hoz hasonlóan széles, de teljesen sima, aszfaltgumik, amik parkettás vagy betonos ugratókra lettek fejlesztve, de ezek szerintem mind olyanok, amikkel te addig amíg ez az írás mondd neked bármi újat, nem lesz szükséged. Ezek a különlegesebb külsők sokszor szintén forgásirányosak, de ritkán van belőlük külön első vagy hátsó. Ilyenkor, ha nem mond mást az eladó, akkor hátulra kell felrakni a jelzés szerint, előre pediglen fordítva.

Jöjjön a harmadik típus, az, amire szerintem neked szükséged lesz, nevezetesen az **aszfaltra szánt városi gumik**. Ezek szélessége országútinál többnyire 23, 24 vagy 25, de viszonylag kevésbé látványos a különbség. Montiknál viszont itt is van mibe belezavarodni bőven. Ha országútid van, körbenézel a haverok között, és megnézed a márkákat, aztán ár és tapasztalat alapján választasz egyet. Ezek után a márkán belül kiválasztod azt, ami áránál és

tartósságánál fogva inkább való napi használatra, mint versenyre, illetve megnézed, hogy van-e mintája. Ha van, inkább rossz időre való, ha nincs, akkor inkább száraz útra. Először az utóbbit kell beszerezni, aztán, ha belejöttél, és a tartósabb rossz időben sem tervezed letenni a paripát, akkor kell egy erre kitalált országúti külső is. A montiknál, mint mindenben, itt is kicsit bonyolultabbnak tűnik a helyzet, mondhatni a bőség zavara. Szélességük az országútiéktól megy fel az átlag terepgumiig, de a mintázatuk, ha van egyáltalán, nem bütykös, hanem negatív. Ez azt jelenti, hogy a futófelülete teljesen sima, esetleg bevágások vannak rajta, amik a port és a nedvességet hivatottak elvezetni. Ezt nevezik slicknek. Vannak még félslickek is, amik futófelülete teljesen sima városi, de az oldalán terepbütykök vannak, hogy kanyarban biztosan fogjon (tapasztalatom szerint viszont ez inkább placebo, egy teljesen sima külső sem csúszik jobban kanyarban). A választék hatalmas, de a választás mégsem bonyolult, sőt. Minél kezdőbb vagy, annál szélesebb kerék kell. Egy viszonylag sima felületű slick vagy félslick gumi is hatalmas különbséget fog jelenteni érzetre a terepkülső után, még akkor is, ha szélességük ugyanakkora. Olyan érzés, mintha két-három kilóval könnyebb bringát hajtanál. Aztán, ha szokod a helyzetet – miszerint kicsit jobban kell figyelni a fékezésnél, hogy ne blokkoljon a kerék, mert az állandó „farolással” (szkidelés) nagyon hamar elfogy egy pucérgumi, és a felütésből és üvegcserepből adódó defektek is megsokszorozódhatnak –, lehet egyre keskenyebbre és keskenyebbre cserélni a külsőt, egészen addig, míg a tapadás adta biztonságérzet és a gyorsaság eléri azt az arányt, ami neked ideális. A minta nélküli szlikkek másik nagy előnye, hogy kevesebb benne az anyag, így sokszor jóval könnyebbek. Ugyanakkor minél keskenyebb a külső, annál kevesebb anyag van a futófelületén, ezért viszonylag könnyebb velük defektet kapni. Ez nem azért van, hogy neked direkt rossz legyen, hanem ha egy keskeny gumi adott szélesség mellett vastagabb futófelülettel rendelkezik a kelletnél, akkor az nagyon sprőd lesz és szintén a komfort és a tartósság rovására megy. Ennek ellenére azért defektvédelemben hatalmas különbségek vannak, de ezt sohasem fogod megtudni prospektusokból. Ehhez kell a tapasztalat. Vagy a tiéd, vagy a barátaidé, környezetedé, vagy esetleg az erről szóló internetes oldalak, mint például a [testbike](#). A végén csak egy mondat erejéig azért kitérnék a guminyomásra is. A legtöbb külsőnél az oldalfalon a forgásirányon kívül van egy től-ig határ, ami között jól és tartósan működik a külső. Mindig maradjunk e-között a két érték között (ahol csak maximum van megadva, természetesen ott az az irányadó, nevezetesen meg kell minél inkább közelíteni, de nem célszerű átlépni), mert ellenkező esetben nagyon hamar tönkremehet a külső, és a tekerés hatékonysága is szinte biztosan megsínyli (egy kis gyakorlati jó tanács: ha pumpát veszel, és nem vagy tisztában vele, hogy tudod-e használni a bringádon lévő szeleppel, illetve hogyan, akkor kérdezd meg az eladót, elmagyarázza). Ha felraktad a számodra ideális városi gumit a számodra ideális bringára, akkor már csak meg kell ezt a bringát tartani olyannak, amilyen újonnan volt.

S el is érkezünk a **karbantartáshoz**. Ha már megvan álmaid bringája, ami tökéletesen azt csinálja, amit akarsz, akkor el kell érned, hogy ez így is maradjon. Ez két alapvető részre bontható. Az egyik, hogy bizonyos rendszerességgel a bringádat bizony át kell nézni, le kell tisztítani és a megfelelő helyen zsírozni, olajozni, a másik, hogy a kopó, fogyó alkatrészeket idővel cserélni kell. Ez nagyon fontos, hogy a bringa bringa maradhasson. Sok esetben csak a karbantartás után veszi észre az ember, hogy milyen ramaty állapotban volt a gép, mert fokozatosan romlott az állaga, szinte észrevétlen, aztán a problémák hirtelen szűnnek meg a generálkor, és a műszer hirtelen megtálozódik. Természetesen a csúszó, forgó alkatrészek a legényegesebbek, azok közül is, amik ki vannak téve az időjárás viszontagságainak. Ilyenek a féktestek, fékkarok, váltók, váltókarok, a bowdenek és a lánc. A csapágyak azért nem, mert annyira zárt rendszerek, hogy előbb kopnak el, mint ahogyan elkoszolódnának (normális esetben, a futárkodás például nem az). Tegyük fel tehát, hogy tavasz van, végre tartósan jó az idő, ilyenkor jól is esik kimenni a teraszra, kertbe, telekre nekiállni felkészíteni a bringát az idényre. Nézzük meg ilyenkor, hogy milyen állapotban vannak a külső gumik, ha kell, cseréljük. Amit viszont célszerű mérlegelés nélkül cserélni idény elején, az a fékpofa. Ha már ennek nekiálltunk, ne is rakjuk még össze rendesen, amíg nem kentük át a rendszert. Ez a következőképp történik: reményeink szerint van bowdenvédő kupak installálva, így az megúsza, hogy elrojtólódjon. Ha rojtos, csere, mert nem fogod tudni visszagyömszólni a házába, ugyanis összefonni újra elég pepecs, és nem is százszázalékos a siker, ha meglevágod, szinte biztosan rövid lesz. Ha nincs bowdenvégkupakod és rojtos a bowdened, bele

se kezdj addig a karbantartásba, amíg nincs otthon cserebowdened és egy új kupakod. Reménykedj tehát, hogy az előző karbantartásnál volt annyi eszed, hogy tettél rá (és nem hagytad el). Ha a helyén van, akkor szépen lehúzd róla, majd a megfelelő csavarokat kioldva kihúzd a bowdent a házból. Alapesetben a ház maradhatna a helyén, de ne hagyjuk, mert ez jó alkalom, hogy a váz olyan helyeit is lepucolhassuk, ahová egyébként nem férnénk tőlük. A lényeg, hogy egyesével vegyük ki őket, hogy ne keveredjenek össze. Fontos, hogy ne csak kenjük a kenendőt, hanem tisztítsuk is le, mert hiába az olajozás a láncnak, ha már annyi rajta a kosz, hogy nem fut rendesen. A tisztítás egyébként szerintem majdnem, hogy fontosabb, mint az olajozás, mert ha egy koszos bringát kezdesz el kenni, azzal tulajdonképpen csak rögzíted a dzsuvát, és egy olyan masszát kapsz, amit nemcsak nehezebb lesznedi aztán, de többet árt a gépnek, mint a rozsda és a por együtt. Sokan ellene vannak a benzinkutaknál lévő nagynyomású mosócuccoknak, de szerintem nincs velük baj. Természetesen egy többmillió, karbon, hiper országúti gépet nem ott mosnék, de egy átlagbringának nem árt, jobban leszedi a koszt, és egyszerűbb, mint ha otthon a kádban bohóckodnál (én speciál ráadásul anno még a zománcot is levertem a kádban, amikor beleejtettem a vázat, kaptam is a feleségemtől érte – joggal). Annyira azért érdemes odafigyelni, hogy amikor mossuk a bringát, a víznyomás ne a csapágycsák felé tolja a koszt, mert a tömítések nem ilyen igénybevételre vannak tervezve, és ami alapesetben örök darab lenne, ilyenkor lehet, hogy bekoszolódik. Ha viszont erre odafigyelsz, és utána szárazra törlöd, és nem durván, de azért alaposan átölajozod/zsírozod a gépet, semmi baj nincs ezekkel a mosókkal, sőt.

A **szerelésről** nem szeretnék igazán részleteiben írni, mert ez gyakorlatilag egy külön szakma, de azért nem árt, ha néhány dolgot meg tudunk csinálni mi magunk. Aztán, persze idővel, egyre több dolgot fogsz tudni megcsinálni, hogy kezded kiismerni a bringádat, de van néhány dolog, amit érdemes tudni rögtön az elején, mert szinte biztosan szembesülsz vele, és nem biztos, hogy emiatt érdemes szervizbe menni.

Az elsődleges és leggyakrabban előforduló szerelnivaló, a **defekt**. Egy defekt miatt nem kell rögtön szerelőhöz szaladni. Erről teljesen részletesen ír Aga a Bringaut Egyesület honlapján, amit terjedelme miatt nem tennék be ide (<http://bringaut.hu/?q=node/277>). Néhány dolgot azért megemlítenék. Az egyik, hogy lényegesen egyszerűbb a helyzeted, ha a bringázásod során van nálad pótbelső. Nem sokkal foglal több helyet, mint egy ragasztószett, de a pepecselés lényegesen kevesebb, és lássuk be, azért kényelmesebb otthon, villanyfénynél, a mosdó és a szappan közelségének megnyugtató tudatában foltozni, mint adott esetben félhomályban, csöpörésző esőben, elfagyott kézzel. Maga a gumi, illetve a kerék leszedése nem egy nagy ördögösség, a lényeg, hogy legyen nálad gumileszedő célszerszám, és akkor nem lesz vele gondod. A másik, ami a felkészültség mellett még fontos, hogy megkeresd a defekt okát. Hiába vagy villámszerelő és kettő perc alatt menetkésszé vágod a bringát, ha a cserebelső is kiszúrja ugyanaz a tüske, ami az elsőt, mert akkor hazáig, de legalábbis a következő szerelőig tolhatod a bringát. Nem kell ám itt varázslatra gondolni, csak mielőtt összetennéd a kereket, kézzel végigtaperolod belülről a futófelületet, hogy nem talál-sz-e valami szűrősat és/vagy kívülről tüzetesen átvizsgálod a gumit, hogy nem látod-e, mi volt a defekt oka. Általában hamar megvan a gonosztevő, amit aztán érdemes csavarhúzóval vagy bicskával nagyon óvatosan kipiszkálni (ha durvulsz, tönkreteszed a külsőt és megint csak sétálhatsz). Ha lehet, nem kézzel, mert ha a gumit kiszúrta, a bőröd sem lesz akadály, és eddigre már elég dzsuvás a kezed ahhoz, hogy ne legyen egészséges egy nyílt seb.

A másik, amit még otthon el tudunk végezni, az a **fékpofa cseréje**. Nehéz valamiről írni, amit inkább megmutatni kellene, de azért megpróbálom. Az elsődleges, hogy felismerd, mikor kell a kopás miatt a féket utánállítani. A jó fékhatás eléréséhez az kell, hogy a felni és a pofa a lehető legnagyobb felületen érintkezzen. Ez a legnagyobb felület kizárólag akkor jöhet létre, ha a fékpofa teljesen párhuzamosan a felni közepére érkezik a fék behúzásakor. Ha lelóg, nem jó, ha az élével fog, nem jó, ha ferde, nem jó. A nem jó pedig azt jelenti, hogy nem tudsz megállni annyi idő alatt, amennyi idő alatt megállhatnál normális esetben, ráadásul nem sok esélyed van a pofa és a felni megmentésére, ha huzamosabb ideig egy elállított fékkel hajtasz. A fék beállításának legegyszerűbb és legfelületesebb magyarázata az, hogy fogod a meglazított, új fékpofákat, és a féktesteket összenyomva rászorítod őket a felni-re úgy, hogy

ne tudjanak ferdén állni. A másik kezeddél közben óvatosan kicsit húzol rajta, hogy amikor elengeded ne állítódjon el. Majd ezek után, már két kézzel, meghúzkod rendesen. Nem kell feladni, ha elsőre nem sikerül, kézügyességet és rutint igénylő melő, de nem kell elkeseredni, ha elsőre nem megy. A lényeg, hogy ha gyakorolni akarsz, akkor azt új pófával tedd, mert azt lényegesen könnyebb beállítani. Amire érdemes odafigyelni, először is, hogy egy rosszul beállított fékkel az amúgy átlagfelhasználás mellett fél évig elmukszikáló pófákat egy közepes túra alatt javíthatatlanul kinyírjuk. Másodsor, hogy az imbuszos V-fékek beállításánál oda kell figyelni, hogy tökéletesen passzoljon a szerszám a helyére, és ésszel húzzuk meg, mert a pofa imbuszos csavarja, meglehetősen könnyen elnyalódik.

Érdemes még szót ejteni a felszerelésről.

Azt hiszem, a **sisak** viselésének okait nagyon nem kell részleteznem, mert millió sztorit hallottunk már arról, hogy hogyan védte vagy védhette volna meg valaki életét, így ettől most eltekintenek. Annyit talán érdemes megemlíteni, hogy azért akármilyen fontos, nem csodaszor. Tisztában kell lenned vele, hogy attól, mert sisak van rajtad, még csúnyán összetörheted magad, ha nem figyelsz. Ne adjon hamis biztonságérzetet. Amiatt, mert sisakot hordasz, ne kockáztass többet. Úgy viselkedj, mintha nem lenne a fejedben. Fontos még, hogy hordjad nyáron is. Egy jobb sisak szellőzése elegendő ahhoz, hogy ne főjön bele a fejed. Természetesen melegít egy kicsit, ez elkerülhetetlen, de kevesen veszik figyelembe azt, hogy cserében például a napszúrás ellen is sokat védhet.

Az alapfelszerelés része a **lámpa** is. Legyen, és kész! Egyszerűen ciki anélkül sötétedés után tekerni, azt meg, hogy mikor és hol ér a napnyugta, nem tudod mindig kiszámítani. Elhanyagolható a súlya, és a bringához képest az ára is. Legyen nálad mindig! Sajnos a látni és látszani elv nem fog megvalósulni, mert azok a lámpák, amikkel tényleg látsz és nem kell hozzá egy kisebb fúziós reaktort magad után húzni az áramellátásához, horror összegbe kerülnek (60-70 000 forintnál kezdődnek, és láttam már 150 000 forintos darabokat is). Ha valaki azt mondja, hogy négy-öt ezer forintért olyan bringás lámpát ad, amivel ténylegesen látsz, látszódsz, és néhány elemmel kibír egy éjszakai túrát, az hazudik. Ellenben, ha van egy kis érzéked a sufnituninghoz, és van rá egy kis idő, felberhelhetsz nem kimondottan bringázásra tervezett lámpákat a kétkerekűdre vagy a sisakodra. Nem kapsz sokkal nagyobb fényerőt és minőséget, de ugyanazt megkapod egyes esetekben a direkte bringás lámpák árának tizedéért, így fel tudsz szerelni belőlük többet is, és így ugíanazon az nagyobb fényerőt kapsz végül is. Amire ebben az esetben azért figyelni kell, hogy legyen valami legalapabb bringás pislogód is, mert ezek az aluházás, ledes zseblámpák nem tudnak villogni, és kevés autós szereti, ha másfél millió lux fényerővel világítasz az arcába egy jól kivilágított utcán. A másik gond ezekkel a lámpákkal az, hogy tényleg kell hozzá némi kézügyesség és fantázia, mert nincsen hozzájuk semmiféle adapter, amivel a bringára vagy a sisakodra applikálhatod. Apropó, bringa vagy sisak? Merülhet fel a kérdés. Én azt mondom, is-is. A fejedben ne villogj, mert zavaró lehet az autósoknak, viszont a folyamatosan világítókat érdemes a fejre is rakni, mert adott esetben egy csak előre felé világító vagy villogó lámpát az oldalról jövő autó nem biztos, hogy kiszúrja. Ezzel szemben a fejedben lévő lámpával elég csak „ránézned”. Ugyanakkor szerintem csak akkor legyen a fejedben lámpa, ha a bringádén is van, mert az az alap. Az én felállásomban ez azt jelenti, hogy nekem van egy jó minőségű bringás villogóm a kormányon és egy folyamatosan világító, nagy fényerejű ledes zseblámpa a sisakomon. Háttul nem részletezem, mert a lényeg, hogy legyen, és ha van, akkor az piros legyen. Minél több, annál jobb. Nem lehet eléggé látszani! Ha ez a két dolog, mármint a lámpa és a sisak nálad van, a hasonlóan felszerelt bringások téged is „komoly” kereseknek fognak tartani, és azon túl, hogy előre köszönnek, kapsz egy olyasfajta tiszteletet, ami nagyon jó érzés. Komolyan jót tud tenni az ember bringás egójának, amikor egy nálánál jóval pofibb(nak tűnő) mosolyogva, előre biccent. Ennek viszont szinte biztosan alapfeltétele, hogy lássa rajtad, hogy komolyan gondolod a bringázást, legalább annyira, hogy beszereztél egy sisakot, előre és hátra lámpát, és ezzel megteszed magadért a legalapabb dolgot, vigyázol magadra. Ezekon felül még tehetsz és érdemes is tenni magadért annyit, hogy felszerelsz egy **sárhányót** a bringára. Ezzel nemcsak a ruhád, de a bringa alkatrészeinek az élettartamát is

növeled, hiszen nem éri a víz, a földről felverődő koszos víz az összes alkatrészt, csak a sárhányó belsejét. Megemlíteném még a sisakra és a kormányra szerelhető **tükröket**, de ezekről pont úgy kevés a tapasztalatom, mint a **szmogmaszkokról**. Az a véleményem ettől függetlenül, hogy ez utóbbiak egy bizonyos szint alatt a sebesség alacsonyossága miatt feleslegesek, ugyan ezen szint felett, meg a rutin megléte miatt nincs értelme. Ez viszont tényleg az én személyes és magánvéleményem.

Kicsit más szempontból biztonság, de ettől még szintén rettentő fontos dolog a **lakatolás**, mert ha van egy jó bringád, az tetszeni fog másoknak is, és vannak, akik meg is akarják majd szerezni. Természetesen feltörhetetlen zár nincs, de törekedni kell arra, hogy a tolvajembernek ne érje meg belekezdni a lopásba, illetve, ha mégis elviszik, magadra ne lehess dühös azért, mert nem tettél meg mindent. Ez egy szintén olyan téma, ami hihetetlen összetett, és más már kifejtette (egy oldal csak ebben a témában: www.criticalmass.hu/lakat). Minél nagyobb, annál jobb. Nem feltétlen lehet nehezebben feltörni egy karvastagságú láncot, mint egy U-lakatot, sőt, de egyes kezdőbb vagy amatőr tolvajt elriaszthat. A profibbak ellen csak az segíthet, ha márkás, elismerten biztonságos „lezárót” szerzel be, mert akkor a tolvaj esetleg nem mer belekezdni a bringa megfújásába, mert az hosszabb idő lehet, mint ameddig távol vagy. Tuti megoldás nincs, csak ahhoz húzó. Ha igazán biztos akarsz lenni a dolgokban, ne szállj le a bringáról. Ha dolgozni mész, akkor próbáld megdumálni, hogy felvihesd az irodába a bringát (sok helyen nincs ebből gond, de legyen rendszeresítve egy rossz törölköződ arra az esetre, ha elkap az eső, és a csurom mocskok bringát be akarsz vinni, legyen mire tenni, ne a parkettát áztasd el), vagy nagyobb irodaházban a mélygarázsba rakd, valami őrzöttebb részre.

Ezekzen felül érdemes még magaddal vinni, akármilyen messzire mész, egy **kisebb gumiségcsomagot**, aminek része az alap szerszámkészlet (egy marokkészlet bőven elég), egy gumileszedő szett, egy pótbelső és egy kézipunpa. Ezek simán elférnek egy nyeregtáskában, de ha nincs, nagyon keserű élményekkel lehetsz gazdagabb. Tényleg nincs rosszabb, mint egy lyukas kerekű bringát hazatolni.

A sisakot leszámítva a többi **ruházat** teljesen rád van bízva. Fontos lehet a **kesztyű**, mert egy keményebb markolat fel tudja törni a kezéd, de egy pihepuha szivacsmarkolathoz nem elengedhetetlen (főleg nyáron). Igazán az a legjobb, ha keményebb gumimarkolatot használsz kesztyűvel, de eleinte nagyon kényelmetlen lesz, ezért nem ajánlom kezdőknek. Idővel úgyis magadtól rájössz, hogy biztosabban fogod a bringát, ha nem mászkál a kezéd alatt a markolat. Nagyon fontos a szemüveg! Természetesen az egy kellemetlen dolog, ha a szemedbe süt a nap, de elsődlegesen nem ez a legnagyobb veszélyforrás, hanem hogy valami belemegy a szemedbe. Harmincas tempónál egy cserebogár nagyot koppanhat, és nem mindegy, melyiktek hallgat el. Estem már le bevérzett szemmel emiatt bringáról. A szembeszél sem kellemes, simán könnybe lábad a szemed, és még sorolhatnám. Mindig érdemes **szemüveget** felvenni, méghozzá a fényviszonyoknak megfelelő színűt. Nem kell méregdrága napra sötétedőset venni, elég három darab (vagy egy háromlencsés), amit már egy-kétezer forintért be lehet szerezni. Talán a legolcsóbb védelmi eszköz azok közül, amikre tényleg feltétlenül szükség lehet. Ha nyáron nagy melegben hosszabb távra mész, érdemes **mezt** venni, mert jobban szellőzik és gyorsabban szárad, de senki nem fog lenézni azért sem, ha **póló**ban tekersz. A hátizsák alá úgyis beizzadsz, akármilyen van rajtad. Vannak ugyan méregdrága szellőzős hátú tyúkók, de áruknál fogva nem volt még alkalmam kipróbálni, így erre most nem tudok kitérni. A mez annyiból jobb, hogy gyorsabban szárad és jobban szellőzik, ezért kevésbé bűdösödsz bele, és a hideg, vizes hát érzése is kevésbé kellemetlen és rövidebb ideig tart. Ugyanez igaz a **bringásnadrágra** is. Nem véletlenül hordanak a versenyzők ilyeneket, de te még nem vagy az, tehát szerintem nem érdemes ezzel kezdeni a felszerelés összeállítását. Nem azt mondom, hogy ne vegyél, csak azt, hogy minden előnye ellenére nem ez az elsődleges. A ruházat fontossága akkor kerül előtérbe, ha két-három óránál többet tervezel egyhuzamban nyeregben lenni vagy nem akarsz, hogy az időjárás elretentsen a tekeréstől. Ha „csak” jó időben kényelmesen bringáznál egy könyvedebbet (ami a legkevésbé sem lenézendő), nem érdemes komoly összegeket beleinvestálni a ruházatba. Én azt mondom, hogy még

munkába járáshoz sem feltétlen kell. Váltóruhára mindenféleképpen szükséged lesz, de az, hogy most ez bringásoknak gyártott célruházat vagy sem, szerintem eleinte lényegtelen, sőt szerintem senkinek sem esik jól, amikor a munkatársai megmosolyogják a „balettosnácit a tapifelsővel”. Később, amikor már jó ideje rendületlenül bringával jársz melózni, ezt a megmosolygást úgyis felváltja az irigység, és akkor jöhet a bringásöltözék, kegyelemdöfésként. Ez persze egész más, ha télen vagy esőben szeretnél bringázni, mintegy időjárásfüggetlenül. Ebben az esetben nem szabad viszont spórolni, és nem igazán jó más, csak a direkt bringás öltözék. Három fontos szempont van. A hő benntartása, amit, azt hiszem, nem kell kifejtene, a pára kiengedése és az, hogy ne korlátozza a mozgásod, amit megint csak nem hiszem, hogy nagyon magyaráznom kell. Marad tehát a pára. Miért is fontos ez? Azért, mert ha télen beöltözöl egy átlag télikabátba, akkor abba jó eséllyel húsz méter után úgy beleizzadsz, hogy tocsogsz. Ez amiatt van, hogy minél nagyobb az izmaid mozgási energiája, annál több hőt termelsz, a tested meg hűteni kezd, hogy ne melegedj túl (iszonyatosan leegyszerűsítve persze, de a lényeg ez). Emiatt izdanduk ugye nyáron. Igen ám, de ez télen ugyanígy megvan, csak egy télikabátban történő könnyed sétánál nem jön ki. Akkor is termelsz persze hőt és párád, de nem annyit, amennyit egy átlag télikabát ne tudna elvezetni. Tekerésnél viszont olyan téli öltözék kell, ami a többletpárád és hőt is kiengedi. Ez nem azt jelenti, hogy nem izzadsz le, hanem azt, hogy téli öltözékben is olyan gyorsan megszáradsz, hogy az nem okoz komolyabb gondot. Ha viszont egy nullához húzó hőmérsékletnél vizes vagy, ráadásul egy vastag pólóban, egy pulcsiban meg egy tollkabátban, amik órák alatt sem száradnak meg, az komoly megfázáshoz, akár tüdőgyulladásához is vezethet. Igazából a hideg kinn tartása és a nedvesség kiengedése mellett van még egy tulajdonság, amit érdemes még figyelembe venni, és ez a szélállóság. Ha van egy meleg kabátod, ami jól szellőzik, és mozogni is tudsz benne, akkor jön az, hogy a menetszél ne jusson át rajta, hűtse ki az anyagot annyira, hogy az kellemetlen legyen. Erre találták ki a különböző windstopperes membránrétegeket. Ezek ugyan olyan membránrétegek, mint a gore-tex, mondjuk, csak a szél kizárása a dolga, nem a vízhatlanítás, amellet persze, hogy jól szellőzzen. Télen pedig a szélállóság talán fontosabb, mint a vízhatlanság. A szél kikezdi az ízületeket, az izmokat, mindent. Az én téli öltözékem a következőből áll: legalul a fehérmű részeként felveszek egy direkte bringás alöltözőt felülre, aminek az az alap feladata, hogy átvegye az izzadságot a bőrömről és segítse az elvezetését, azon túl, hogy még egy réteg, ami a hő benntartásában is segít. A következő egy direkt téli bringás, szélálló, kantáros, testhezálló nadrág. Erre felül kerül egy mez, és rá egy szélálló, szellőző és vízlepergető bringás kabát, alul még egy réteg bringás tapinaci és egy háromnegyedes zsebes nadrág. Ha esik az eső, erre jön még az esőkabát és az esőnadrág, valamint a kamásli a téli vízhatlan cipőre (azért kell a vízhatlan cipőre kamásli, mert az fedi a zoknidat is, ami egyébként lazán bevezetné az amúgy méregdrága vízhatlan cipődbe a vizet). Érdemes még itt szót ejteni a lábadat rögzítő **cipőkről**, pedálokról. Megoszlanak a vélemények abban, hogy hány százálékkal növelik a teljesítményed, de az fix, hogy növelik, méghozzá sokkal. Mondhatod erre, hogy nem akarsz gyorsabban menni, de akkor gondold bele abba, hogy ugyanekkora energiával mehetnél sokkal gyorsabban is, akkor ezzel a cuccal ugyanaz a sebesség, amit most tartasz, sokkal kevesebb energiádba kerül, és azért ez nem mindegy. Tudni kell ugyanakkor azt is, hogy ezek a rendszerek azért gyakorlást és egy minimális bringás tapasztalatot igényelnek azért. Nem ajánlom olyannak, aki csak most ízelgeti a városi kerékpározást. Egyszerűen azért, mert egy újabb dolog, amire oda kell eleinte figyelni. Vannak nagyobb prioritású dolgok a forgalomban ennél, amit előbb meg kell tanulni zsigerből kezelni, és csak utána belekezdeni valamibe, ami megint csak leköti a figyelmed egy ideig. Ha már az alapok megvannak, akkor viszont jöhet. Akkor sem ész nélkül, de akkor már el lehet kezdeni foglalkozni a dologgal. Számolj vele, hogy azért benne van az esés a pakliban. Nehéz megszokni, hogy nem tudod lerakni a lábad reflexből. De ha megvan a rutin, hogy mielőtt megállnál, odafigyelj, hogy kivetted-e a lábad, és csak utána próbáld meg letenni, akkor nem lesz baj. Később már reflexből fog menni, és akkor már vész helyzetben is ki tudod belőle kapni, anélkül, hogy észrevénnél, hogy be voltál csatolva. Az, hogy milyen választasz, mármint rögzítésből, SPD-t, Time-ot, Lookot, klipszert vagy Egget, már tökéletesen ízlés és divat kérdése, mindnek van millió előnye és hátránya. Ezek a felszerelések egyébként összességében, a sisaktól az imbuszkulcsig, nem azért kellene, hogy sebességi rekordot dönthess vagy maratonokra indulj, hanem hogy egy extrém szituációban meglegyen a felszerelésed a probléma orvoslására, mondjuk egy defekthez,

vagy a lehető legjobb döntést tudd meghozni a lehető legrövidebb idő alatt, és ha minden tudásod ellenére sem tudod elkerülni a bajt, akkor a lehető legjobban megússz például egy ajtóránnyitást.

A környezeted viselkedését ugyanis sajnos nem tudod befolyásolni, és bizony rád nyitják, nem adják meg, tolatnak, kanyarodnak... Fel kell mérned előre, hogyan viselkedik a környezeted. Ez szűkíti minimálisra azoknak a veszélyforrásoknak a körét, amik téged, mint bringást fenyegethetnek a forgalomban. Ez a témakör egyébként, ami a legjobban megosztja a bringásokat. Van aki a *nyélen rakd, ne a nyálon* elvet vallja, van, aki azt mondja, hogy a *lényeg, hogy bringázz, és hogy figyeljél másokra*. Én a kettő között vagyok valahol. Tisztaiban vagyok veled, hogy vannak helyzetek, amikor elkerülhetetlen a járdán menni, vagy elkerülhető, de nincs értelme. Én azt mondom, hogy ha úgy adódik, nem akkora gáz, ha a járdán mész, csak tudd, hogy hol a helyed. Tudd, hogy az nem a te közege, hogy nincs ott alpból keresnivalód, és hogy a legapróbb hibád is görcső alá kerül emiatt. Ha eszerint tekersz ott, látványosan odafigyelsz a gyalogosokra, és betartod, hogy nem száguldozol, hanem körülbelül a gyalogosok tempójával mész, nem okoz a dolog konfliktushelyzetet. Hamar le fogsz egyébként szokni a járdázásról a lassúsága és az akadálymentesítés hiánya miatt. Ha tényleg kezdő vagy, ez utóbbi nagyon fog zavarni, és inkább lemész az útestre. Ezért mondom, hogy nincs értelme külön kiemelni, hogy ne járdázz. Úgyis lekényszerülsz az útestre, ha haladni is akarsz, és itt jön a forgalom. A forgalom meg olyan, hogy az jön, azzal nem tudsz mihez kezdeni, nem tudod befolyásolni, hatni rá, de nem is kell. Bele kell illeszkedni, mert te a bringáddal, ami egy jármű, igenis szerves és egyenrangú része lehetsz ennek az egésznek, csak néhány fontos dologra oda kell figyelned. Az egyik ilyen, sok kezdő által elkövetett hiba, illetve veszélyforrás a **hátranézés**. Eleinte nagyon fogsz félni attól, hogy nem látod a hátad mögött érkező autót, de tudod, hogy jönnek feléd – ettől függetlenül ne forgolódj! Hangsúlyozom, szokj le a felesleges hátranézelődésről, és arról, hogy megpróbálsz nem útban lenni. Ez utóbbi egyébként sok helyen egyszerűen elkerülhetetlen, mármint, hogy útban legyél. Meg kell szokni, még hozzá azért, mert egyrészt felesleges ezzel foglalkozni, másrészt veszélyes, mert nem vagy olyankor stabil, harmadrészt veszélyes, mert addig sem nézel előre. Menjünk sorban.

Felesleges, mert az autósok gyakorlatilag csak előrefelé látnak ki jól az autóból, pont oda, ahol te vagy. Ha forgolódasz, elbizonytalanodik, kiszámíthatatlanná válsz a számára, míg ha egyenesen és egyenletesen haladsz, gond nélkül észrevesz, és kikerül (ha mégsem, azon a forgolódás sem segít). Az egyenletesség még a jobbratartásnál is fontosabb! Ne kacsázz. Menj talán egy kicsit beljebb, de azt az oldaltávolságot tudd tartani folyamatosan. Nincs értelme minden egyes beljebb parkoló autónál vagy a parkoló autók közötti folytonossági hiánynál beljebb húzódni, mert úgyis kijebb kell majd menned, és az autóst megleped, hogy felbukkansz előtte. Lődd be jó húsz-harminc méterre előre, hogy merre fogsz menni, és azon a vonalon haladj egyenesen.

Veszélyes magad miatt, mert mindenki, aki hátranéz, valamennyire kanyarodni is fog, egy kezdő meg pláne. Ahhoz ugyanis, hogy rendesen hátra tudj nézni a vállad fölött, kicsit vállból is fordulnod kell, emiatt viszont önkéntelenül is elhúzod a kezéd. A másik oka, hogy a súlypontod arra az oldalra tolódik, amelyik felé fordulsz, és belejátszik az is, hogy egyszerűen a térérzékelésed kicsit megkavarodik. Gyakorolni kell egy biztonságosabb részen, ahol nincs forgalom, és nem akadsz bele semmibe. Meg kell tanulni úgy hátranézni, hogy nem kanyarodsz közben, legalábbis nem számottevőt. Segít egyébként az is, hogy nem egyszer nézel hátra, hosszú ideig, hanem többször rövide. Először csak azt nézed meg, van-e néznivaló, jön-e mögötted valami, ha igen, akkor előtte megnézed elől, lehet-e bibi abból, ha hátranézel rendesen, és utána felméred a mögöttes lévő kocsik távolságát, sebességét, irányát, vagyis amire szükséged lehet. Mindezt persze csak a legindokoltabb esetben, mert ugye nem nézelődünk hátra feleslegesen.

Veszélyes a forgalom miatt, mert egy átlagbringás átlag sebességnél ez minimum tíz méter vakon bringázást jelent (20 km/h ~ 5,5 m/s, mindez kb. két másodpercig), ami alatt két autó mellett mész el, amik simán rád nyithatják az ajtót úgy, hogy észre sem veszed. Márpedig rád nyitják, mert nem látnak és nem is figyelik. Sajnos olyan irányból ékezel, ahonnan gyakorlatilag a kocsi szinte összes szerkezeti eleme takar téged. Sok esetben öt méteren belül már a visszapillantókban sem látszol, mert nem erre vannak beállítva. Erre jön még rá, hogy vannak, akik még nem is törődnek ezzel a problémával, de hangsúlyozom, ha törődnek, sincs megkönnyítve a dolguk. Mikor kell mégis hátraneézni? Nem kell figyelned az autókra alapból. Elvileg nem kell foglalkoznod velük. Csak és kizárólag magaddal és a saját cselekedeteiddel törődj! Ha valami olyanra készülsz, ami kihatással lehet a környezetedre, például kikerülsz valamit, előtte mindenképp nézz hátra, mert lehet, hogy a mögötted jövő nem fog tudni erre időben reagálni. Gondolkozz mindig előre! Ha látsz egy aknafedelet, amit szíved szerint kikerülnél, nézz hátra előtte, hogy el tudd dönteni, mi a legkevésbé rizikós, fékezni, átmenni rajta valahogy vagy kikerülni. Akkor is nézz hátra, és akkor kerülj is, ha valami olyat látsz, amiből lehet, hogy gond lehet, például álló autóban ember van, és lehet, hogy ki fog szállni, de erről majd később. Előzd meg a bajt, de ne parázd túl.

Összefoglalva: a hátraneézéssel kapcsolatban annyi a lényeg, hogy sohasem az autók miatt kell megtenni, hanem magad miatt. Nem azért, hogy ő mit csinál, hanem azért, hogy te mit fogsz.

Potenciális veszélyforrások.

Ha már a hátrafordulásnál ezt említettem meg, kezdjük ezzel:

Ajtó rányitása

Ez az egyik leggyakoribb baleseti lehetőség a nagyobb városokban. A veszélyforrás az, hogy az autós alapból autósokat vesz csak figyelembe, mert neki a vele egy méretű vagy a nála nagyobb az igazi veszélyforrás. A bringásra alapból nem számít. Ez az egyik ok. Sajnos benne van még a pakliban, hogy mint ahogyan az indexet is, ezt is hajlamosak az emberek a forgalomban elfelejteni vagy fölöslegesnek tartani. Sajnos, ha egy autós odafigyelve, a bringásokra számítva akar kiszállni az autójából, sem biztos, hogy el tudja kerülni a bajt, mert az autók visszapillantó tükreinek elég nagy a holterük, és ez ilyenkor nagyon kijön. Mégis a legnagyobb problémát az okozza, amikor az utas nyitja ki az ajtót. Szinte kizárt, hogy egy sofőr rá tudjon szólni időben az utasára, hogy várjon az ajtó kinyitásával, az utasnak meg többnyire még annyira sem jut eszébe odafigyelni a forgalom többi résztvevőjére, mint a leglinkább autósok. Ezt igazából csak úgy tudod elkerülni, ha mindig tartasz egy ajtónyitási helyet, vagy legalábbis annyit, hogy legyen egy kis lépéselőnyöd. Vannak utak, utcák, ahol egyszerűen erre nincs hely. Ilyenkor érdemes lassabban menni, hogy ha megtörténik a baj, az ne legyen akkora. Ha már van annyi tapasztalatod, gyakorlatod, hogy a figyelmedből telik rá, figyeld az autót. Nézzél be az ablakon. Ha ülsz benne, nézd, mit csinál. Kukkants a visszapillantójába, hogy van-e szemkontaktus, magyarul hátraneéz-e. Ha nem, lassíts vagy kerülj (persze miután megnézted, hogy a forgalom megengedi-e, hogy kerülj). Előzd meg a bajt. Ha mégis megtörtént, rád nyitották az ajtót, szinte semmi esélyed javítani a helyzeteden. Egy rendesen kitárt ajtót szinte lehetetlen kikerülni időben, és veszélyes is, mert nem tudhatod, mi elé kanyarodsz ki. Megállni két méteren belül még egy kényelmes sétatempónál is szinte lehetetlen, mert hiába rövid a féktáv, a reakcióidővel együtt is a legjobb esetben is épp elkezdene lassulni, amikor odaérsz. Itt van az a pont, ahol megáll a tudomány. Én speciel ilyenkor ráhúzó az autóra, hogy az oldala lassítson vagy a sofőrt üsse el, mert az puhább, mint az autó szerkezeti elemei (az életosztón az életosztón, nem lelkiismereti alapon működik), de az is megoldás lehet, ha az ajtót megpróbálsz kifordítani. A lényeg, hogy

semmiképpen ne az élet kapd el az ajtónak, mert az azonnal állkapocs- vagy kulcscsonttörés, még egy huszonöt körüli tempónál is. Ha nem érzed magad elég rutinosnak ezekhez a manőverekhez, keress alternatív útonalat. Nem muszáj a körúton tekerni. A jobbkezes kis utcák kevesebb reflexet igényelnek, bár odafigyelni ott is elengedhetetlen.

Jobb kéz

Mindenkinek van jobb keze. Akinek van jogosítványa, pontosan tudja, mi az elve a dolognak. Akinek nincs, annak ezzel a szabállyal kell a leginkább tisztában lennie a táblák jelentése mellett. Aki jobbról jön, annak elsőbbsége van, ha tábla ezt nem mondja máshogy. Ez a leegyszerűsített autós szabály. Ez bringás szemszögből úgy néz ki, hogy a jobbról jövőnek biztosan előnye van, oda nézz előbb, aztán nézd meg, hogy a balról jövő lát, láthat-e. Ha igen, akkor a jobboldalival inkább foglalkozva átmehetsz a kereszteződésen, de közben nem szabad elfelejteni a balról jövőt sem. Sajnos egy bringás a méretkülönbségek miatt nem alapozhat kizárólag a bizalmi elvre, főleg, hogy vannak bringautak például, amik a vele párhuzamosan haladó egyirányú utcákkal ellentétben kétirányúak, így előfordulhat, hogy az autós hiába jön balról, nem számít jobbról járműre. Egyébként alapból nem mindig veszik észre az autósok a bringásokat, még akkor sem, ha a bringán ülve te úgy látod, rád néz. Minden emberben benne vannak azok az ősi ösztönök, hogy arra koncentrálnak maximálisan, amitől félnék. Ha mögötted egy busz közeledik a kereszteződéshez, szinte biztos, hogy az autós mindent aszerint fog csinálni, hogy a busszal ne kerüljön konfliktusba. Ha te közöttük vagy, szinte biztos, hogy nem téged néz, sőt nem is vesz észre, mert az összes figyelmét leköti a számára veszélyes méretű jármű (gondolj csak bele, hogy volt-e már, hogy gyalogosra ijesztettél, mert egy autó lekötötte a figyelmed). Ilyenkor érdemes úgy hozzáállni, hogy neki van elsőbbsége, és örülni neki, ha lemond róla az illető. Lehet mellet döngetni, hogy kinek milyen táblája van, de ez utólag nem sokat segít, ha elütöttek. Szerintem senkinek sem elégtétel, ha a sírjára van vése, hogy „pedig neki volt igaz”.

Telezöld

Van egy forgalmi szituáció, ami minden szempontból veszélyes mind autónak, mind bringának, és az a telezöld. Ez azt jelenti, hogy a kereszteződésben a balra kanyarodást nem segíti semmilyen külön lámpa, a szembejövőket figyelve, a mögötted jövőket feltartva kell balra kanyarodnod. Ez még autóval is macera, de bringával még rosszabb, mert be kellene sorolnod a két sáv közé, középre, és ott várni, hogy átengedjenek, miközben mind a két oldalt húznak el melletted az autók. Kerülendő szitu. Ilyenkor inkább menjél tovább, és mintha zebrán mennél, úgy menj át, a forgalmat megállítva. Ne zavarjon az esetleges hiszti vagy beszélés. A „*jobb a békesség*” alapból igaz, de van egyvalami, ami a békességnél is fontosabb, és ez a testi épség.

Kormányráhúzás

Sűrűbben lakott részeken viszonylag gyakori probléma, hogy egy autós, kereszteződésben vagy a főútról jobbra lekanyarodva, teljesen figyelmen kívül hagyja az egyenesen haladni kívánó bringást. Sajnos kivédhetetlen. Valamelyest segít, ha nem szorítod magadat rá a padkára, amit mellesleg egyébként sem ajánlok. Nem kell bemenni az út közepére, nem kell szándékosan feltartani az autókat, de ha egy árnyalattal beljebb mész, nem lehet figyelmen kívül hagyni. Ezzel a figyelmetlen ember tényezőt ki tudod küszöbölni esetleg, de a nemtörődömöt nem. Ha valaki rád kanyarodik, akkor fék és lehúzóadás, illetve, ha van helyed, akkor az autóval együtt kanyarodás az egyetlen, ami magát az ütközést kivédi, de megelőzni nem lehet. Ha számítasz rá, akkor legalább nem lesz belőle gond, maximum dühös leszel, de az elmúlik. A lényeg itt is az, hogy tudjad, hogy a probléma megtörténhet, így amikor megtörténik, a reakcióidődd lényegesen kisebb, mert nem kell már mérlegelni, csak a kész menekülési tervet elővenni a kalapból. Ez pedig akár másodperceket is jelenthet, ami meg egy balesetnél túlzás nélkül tehet különbséget idegeskedés és gipszágy között.

Tükrök

Nagy a forgalom mindenhol, és ilyen helyzetben sokszor igen szűk helyen kellene elférni. Eleinte, amikor még nem vagy teljesen tisztában a bringád méreteivel, érdemes nagyobb oldaltávolságot hagyni, és figyelni az autók között, mert van egy kilógó alkatrészed, ami pont a kormányod magasságában van, és ez a tükör. Egy kezdő bringás, vagy akinek nem csak városban van használatban a drótszamara, igen széles kormányral bír. Ennek is megvan az előnye, mert nagyobb stabilitást ad, az egyensúlyozás, finomabb manőverek könnyebbek a széles fogással, de forgalomban hátrány. Ha már megvan a stabilitásod, érdemes minél keskenyebbre vágni, vágatni, hogy a parkoló autók mellett közlekedve vagy adott esetben a motorosávban haladva minél inkább elférljél. Természetesen itt sem, mint ahogyan máshol sem érdemes túlzásokba esni, de ezt már fentebb kifejtettem. Ha már megvan az a kormányzélesség, amivel biztonságosan tudsz tekerni, és érzed is, hogy hol vannak a bringád szélei, már csak az van hátra, hogy ha mégiscsak becsúszik a hiba, akkor ne legyél rest visszamenni a tett színhelyére elnézést kérni. Vittem már el én is tükröt, mindenkivel előfordul, de ha visszamész, és vállalod a felelősséget, nem marad senki szemében tüske. Az esetek többségében egy karcolás sincs a kocsin, mert a tükrök megtervezésekor számításba vették, hogy biza kilóg a kocsiból, de ha nem mész vissza, az autós elkönnyvel bunkó bringásnak. És mint tudjuk, a bunkó bringás a többivel szúr ki, mert a szabályosan és adott esetben alázattal közlekedő társának a megítélését is rontja.

Motorosáv

A motorosáv a két kocsisor között lévő rés. Egyre népszerűbb a bringások között, aminek több oka is van. Az egyik, hogy majd kétszer akkora a hely két a autó között, mint a jobb szélen az autók és a padka között. A másik, hogy itt lényegesen kisebb az esélye, hogy az autók a sávváltásaikkal vagy a kis ívben jobbra kanyarodásukkal veszélyeztessenek. Ugyanakkor megvan ennek is a sötét oldala. Nincs menekülési esélyed. Ha egy autós itt rád húzza a kormányt vagy mégiscsak rád nyitja az ajtót, a legkisebb esélyed sincs. Ráadásul itt nem igazán számít rád az autós és a dugóban állva nem fogja nézegetni a tükrét. Ha itt mész, abból kell kiindulni, hogy láthatatlan vagy az autós számára. Ezek olyan evidenciák, amikre nagyon hamar a saját bőrödön megtapasztalsz. Van viszont amin csak nagyon kevesen gondolkodnak el, mégpedig az, hogy miért nevezik motorosávnak. Beza, mert a motorosok előszeretettel használják. Nos, képzelj el a szitot, hogy motorral mész két álló kocsisor között harminc körüli tempóval, és bekanyarodik eléd egy bringás. Izgi, mi? A remény sincs meg rá, hogy gipsz nélkül megússzátok. Ha bemész a motorosávba, ez mindig jusson eszedbe, de tényleg!

Buszsáv

A buszsáv a buszoké. Ezt mondja a KRESZ, ez a buszsofőrök véleménye. Jamaika meg, ugye a jamaikaiaké. Ez egy ilyen dolog. Más kérdés, hogy neked ez jó-e. Sajnos, ha olyan helyre keveredsz, ahol buszsáv van, választhatsz, hogy a buszokat bosszantod és megszeged a KRESZ-t, vagy behúzódsz a buszsáv bal széléhez a vonalra, és reszkírozol, mert a balodon autók mennek, a jobbodon meg buszok, és mind két sor utál téged. Patt. A legjobban akkor döntesz, ha alternatív útvonalat keresel, ne erőltess. Ha mégsem tudod elkerülni, amíg nem vagy vérprofi, ne akarj szabályos lenni, és nyeld le a békát, ha beszól a buszsofőr (főleg, hogy ugyanúgy beszól, ha középén mész). Amivel el tudod kerülni a konfliktust, ha keresztutcáknál lehúzódsz a busz elől, és elengeded. Én speciál futárként sem szívesen tartok fel egy tömött buszni tömegközlekedőt, elengedem, ahogy tehetem. Az esetek túlnyomó többségében egyébként ilyenkor intés vagy vészvillogó jár köszönetképp, ami azon túl, hogy jól esik, nem kicsit javít a mi megítélésünkön. Ha én jó fej vagyok, akkor a következő bringással, aki elékerül, ő is előzékenyebb lesz, tehát közvetve és pláne hosszú távon magamnak teszek jót. Ide tartozik még, hogy van szöbakerült a KRESZ módosításokkor

egy olyan tábla, ami megengedi, hogy az adott buszsávban meheless bringával, de mivel ennek feltétele, hogy a sáv minimum három méter széles legyen, és ilyen Budapesten nincs, ez csak egy elvi lehetőség lenne, ha lenne. Amilyen tábla viszont elméleti szinten sem létezik, az, ami megengedné, hogy villamossínen menjél.

Villamos sín

Sok bringás előszeretettel megy a villamossíneken (természetesen nem magán a sínen, hanem a kettő között). Ez alpból jó is lehetne, hiszen neked nem kell millió dugóban araszoló autóval foglalkozni, hanem csak a villamossal, ami ráadásul rettentő kiszámíthatóan viselkedik, de ez azért nem ilyen egyszerű. Kezdődik a probléma ott, hogy kevés villamosvonalon megfelelő ehhez a burkolat. Általában egyszerűen nem kell olyan tökéletesnek lennie. Emiatt kátyús, gödrös, tele van repedésekkel, illesztésekkel. Ahol mégis jó minőségű, például a körúton, ott meg elég nagy ahhoz a villamosforgalom, hogy ne legyen rajta kényelmes menni. Szerintem ennyi is elég lenne, hogy ne ajánljam, de van még ok, doszt. Tegyük fel, hogy a villamosforgalom gyér, az autós meg nagy, és rámész a sínré. Mit csinálsz, ha jön szembe egy villa, hátulról meg egyszer csak szirénázva megjelenik egy mentőautó? Menekülni kell, de balodan egy kombi, jobboldon meg betongömbök és kocsisor, miközben a sín maga is veszélyforrás. Nem jó szitu, és könnyű beleszaladni.

Repedések

Önmagában a sín is veszélyforrás, méghozzá a legpotenciálisabbak közül való. Gondolom mindenki tapasztalta, rutintól, kortól és bringától függetlenül, hogy bizony a bringa kerekét nagyon meg tudja vezetni egy menetiránnyal közel párhuzamos repedés vagy sín. Ha egy ilyen elkapja a kereket, főleg, ha az elsőt, szinte garantált az esés. De miért is esel el? A bringázás arról szól, hogy mindig a tömegközéppontod alatt tartsd a bringát, ez az egyensúlyozás lényege. Ugyanakkor a tekeréssel együtt jár, hogy kisebb-nagyobb mértékben ez a középpont kileng oldalra. Ezt azzal kompenzálod, hogy szinte észrevehetetlenül kacsázol, hogy a bringát mindig magad alá kormányozod, vagy megelőlegezed azt, hogy mint a metronóm, a másik irányba kibillentve ugyanannyira, a két instabil holtpont kiegyenlíti egymást (nem kell törekedni, hogy így menj, alpból ez a mechanizmusa a dolognak). Ha hirtelen megszűnik ez a folytonosság, akkor egyszer csak azon kapod magad, hogy az egyik holtpontban ragadtál, és nem tudod visszahúzni, nem tudsz korigálni, és eldőlsz. Ha nyílegyenesen mész (gurulsz), kisebb az esély, hogy beleakad egy közel párhuzamos repedésbe, de ha az kanyarodik, akkor ugyanott vagy. Egyszer csak kimegy alólad a gép. Egyszerűen nincs igazi megoldás arra, hogy úszd meg, csak elkerülni lehet. Figyelni kell mindenre, ami az útburkolaton megvezetheti a kereket. Minden, ami kicsit is megvezetheti a kereket, és nem teljesen merőlegesen kapod el, potenciálisan felbuktathat. A legdurvább a vizes villamos sín. Ha ilyennel találkozom, inkább kikerülöm vagy nagyon lelassítok, mert az átugratást sem merem megkockáztatni.

Gyalogos

Elvileg nem kerülhetsz a gyalogosokkal konfliktusba. A gyakorlat viszont az, hogy sok bringaut, Budapesten történetesen majdnem mind, *gyalog- és kerékpárút*. Ilyenkor rád van bízva, hogy mit teszel. A KRESZ azt mondja, hogy az ilyen osztott bringautakon a kerékpáros belátására van bízva, hogy a gyalogosforgalmat mennyire ítéli meg sűrűnek, és ha nem érzi biztonságosnak, akkor mehet mellette az úton. Ezt kevés bringás és még kevesebb autós tudja. A gyalog- és kerékpárutat nem kötelező használnod, csak ajánlott (ez bizonyos internetes KRESZ könyvekben szerepel, ugyanakkor találtam már olyan szöszedetet, amiben konkrétan kötelezővé teszik ezek használatát is. Ez egy olyan anomália amit egyszerűen nem sikerült megfejtenem). Én azt mondom, hogy ha csak sétbringázol, mert nem sietsz, nem vagy olyan, aki gyorsan menne, vagy még nem vagy elég tapasztalt, akkor használd bátran. Amikor belejössz, magadtól fogsz egyre inkább az úton menni. A biztonságérzeted át fog

értékelődni. Ez amiatt van, hogy egy autó sokkal inkább kiszámítható mozgással bír, mint egy gyalogos. Az autó halad, a gyalogos (mindenki, én is), bambul, telefonál, meggondolja magát, gyerek, aki rohangál stb... Az autó is csinálhat problémát, de arra fel lehet többnyire készülni. Egy gyalogosra nem. Ha mégis egy helyre keverednél több gyalogossal, ne szólj vissza, ne siess, és csak azon a szakaszon menj a járdára, ahol feltétlenül elengedhetetlen. Ha a bringaúton, akkor tudd, hogy neked ott van keresnivalód, éljél is a lehetőséggel, de ne neveld a gyalogost. Ne centizd ki csak azért, hogy tanulja meg, hogy hol a helye, mert akkor nem vagy jobb, mint az az autós, aki ugyanezt teszi veled. Soha ne a gyerek felől kerülj a családot. Nem csak azért, mert a gyerek kiszámíthatatlanabb, hanem azért is, mert egy gyereket teljes joggal féltő dühös anyánál nem sok rosszabb van. Neki is jobb, ha az ő oldaláról kerülöd őket. Használd a csengőd, ha van, de ne akkor, amikor már ott vagy mögötte. Nem az a cél, hogy összeccsinálja magát ijedtében, pláne, hogy akkor ki tudja, merre fog ugrani, hanem az, hogy tudjon rólad. Ha ezekre odafigyelsz, és belátod, hogy a gyalogos pont annyival sérülékenyebb nálad, mint te vagy az autónál, magyarul úgy viselkedsz a gyalogosokkal, ahogyan szeretnéd, hogy az autók viselkedjenek veled, nem lesz gond. Sokan mondják erre, *hogy minek?* Nekem viszont az a véleményem, hogy a legtöbb gyalogos autós is egyben, és valahol el kell kezdeni az egymás felé közeledést, ráadásul szeretnénk, ha bringás is lenne egyszer, és nem kéne elvenni tőle a kedvét.

Irányjelzés

Bizony ez is veszélyforrás. Az elmulasztása is és a helytelen használata is, legyél bringás vagy autós. Alapból egy hatalmas félreértés elosztatásával kezdeném. Az indexszel vagy a kézzel történő irányjelzés nem a kanyarodás tényét hivatott nyomatékosítani, hanem a szándékot kell előre jeleznie. Ez azt jelenti, hogy a kanyarodás előtt jelezz, ne közben. Teljesen felesleges egy kézzel kanyarodni, ráadásul veszélyes is. Fogod magad, kiteszed a kezed, hogy mennél valamerre, aztán megfogod a kormányt, és kanyarodsz!

Egyirányú utcában szembe

Az egyirányú utca egy patthelyzet. Ha lehet, inkább kerülj. Az a gond vele, hogy ha van is helyed szembe menni a forgalommal, az autósok személyiük elleni sértésnek élik meg, hogy te szembe mész velük. Nem mind, de sokan. Ez valahol érthető is. Az autósok, mármint a bringásokat nyíltan szidók egyik mantrája, hogy a kerékpárosok tudatosan tesznek a szabályokra, és ez milyen rossz. Erre persze megvannak a zengzetes válaszok, de tulajdonképpen igazuk van. Attól, mert egy szabály rossz, attól még szabály. Ugyanakkor ahol a belvárosban egyirányú utcák vannak, ott legtöbbször rengeteg parkoló autó is van, amik úgy ráállnak a házfalra, hogy nemhogy egy plusz bringás, de egy plusz szatyor sem fér el egy gyalogos mellett, és ezen az sem segít, ha leszállsz, és tolod a gépet, mert nem férsz el sehogyan sem. Ilyen helyeken nincs jó megoldás. Kerülsz, vagy bezsebeled az anyázást gyalogos és/vagy autós részről.

Piroson való áthajtás

Amíg nincs nagyon komoly tapasztalatod mind bringakezelésileg, mind az adott lámpánál lévő forgalomról, szigorúan kerülj el. Mondanám, hogy mindig kerülj, de van néhány eset, tényleg csak néhány, amikor a lámpák egy adott irányba nem azért pirosak, mert gyalogos vagy autós keresztforgalom van, hanem azért, mert forgalomcsillapítási szempontból jobb, ha az egymást követő lámpák szinkronban vannak. Ez persze csak autós szempontból, az adott úton megengedett sebességgel jelent zöldhullámot. Ezeket a pirosokon, és csak ezeken én, futárként át szoktam menni. Tényleg kényes kérdés, mert igen, a piros az tilos, és igen, egy forgalmas úton egy ilyen lámpánál igenis biztonságosabb a bringásnak előbb elindulni, mint az autósokkal együtt, de ettől még tilos. Ha a rendőr megfog, komoly tízezrekre büntethet, teljes joggal, és az autósok jó részének is borsot dörgölsz ezzel az orra alá. Szívem szerint azt mondanám, hogy soha, soha ne menj át piroson, de képmutatás lenne részéről.

Hozzáteszem, teszem én ezt tizensok év városi tapasztalattal és egy év futársággal a hátam mögött, kizárólag futárként. Ez persze nem jogosít fel engem sem a szabályszegésre, de én talán már tudom, mit vállalok, és, hangsúlyozom, csak munkában csinálom. Abban a pillanatban, hogy nem a diszpécserem által megadott helyre megyek, hanem haza mondjuk, pláne, ha eleve a narancs óriástáska nélkül kelek útra, ezeket a szabályokat is szigorúan betartom. A legjobb persze az lenne, ha az ilyen lámpáknál lenne egy külön lámpa a bringásoknak, mint a buszoknak, ami előbb váltana zöldre. Amíg viszont nincs így, azt javaslom, ne menj át pirosan, ha egy mód van rá, ha másért nem, azért tartsd be, mert tényleg az életteddel játszol, minden túlzás és közhely nélkül. A másik fele a dolognak, hogy el kellene gondolkodni azon, hogy hová a túróba sietsz annyira. Tényleg megéri kockáztatni? Valóban múlik valami azon a három percen?

Veszélyforrások az út mentén

Az egyik legbosszantóbb probléma Budapesten. Rengeteg az autó, és a rengeteg autó rengeteg gonddal jár. Ezeket a gondokat ott orvosolják, ahol már feltétlenül muszáj. Ilyen probléma a kátyú és a nyomvájú. Amik az úton, az autókat zavaróan bukkannak fel, azokat viszonylag hamar javítják (kátyújavítási viszonylatban persze), de amik az út bringások által használt jobb szélén vannak, azok jó eséllyel ott is maradnak. Az a gáz, hogy ha nyomvájú is van, akkor a bringásnak gyakorlatilag esélye sincs kikerülni a kátyúkat, mert egy, a felpúpozott aszfalt és a padka közötti árokban hajt. Ráadásul ebben az árokban felgyűlik a kosz, az üvegszilánk, és minden, amit az autók elhagynak, mert sem az esővíz, sem a takarítóautók nem férnek hozzá, így ottmarad. Te meg mint bringás kénytelen vagy ebben hajtani, mert a feltűrt aszfalt túlfele már olyan szinten benn van az autók előtt, hogy ott már konkrétan életveszély tekerni. Jellemzően ilyen útszakaszok a többsávos és/vagy kamionok által használt nagyforgalmú áthajtóutak. Csak akkor menjél rajta, ha nincs más választásod. Inkább kerüj egy kicsit, de ne használj. A defekt a minimum, de én konkrétan jártam úgy a Hungárián a vidámparknál a felüljárón, hogy az első kerék megdobott egy dísztárcsarögzítő karikát, ami felakadt a lábfejemre, a másik fele beszaladt a hátsó kerék alá, leblokkolva azt, és én azon kaptam magam, hogy lefogott lábbal, álló kerékkel csúszkálók egy húsz centi széles árokban, a vállamtól negyven centire hetvennel elhúzó kamionok mellett. Nem volt jó érzés, nem kívánom senkinek.

Időjárás

Alapból minden veszélyforrás hatványozódik, ha az időjárás nem megfelelő, ezt mindenki tudja, éppen ezért most nem ezt akarom kifejteni, hanem konkrétan a különböző időjárási elemek veszélyeire szeretnék kitérni. Természetesen a betegségek is ide tartoznak, mert télen vagy esőben nem kell hozzá nagy hibát elkövetni öltözködésileg, hogy az ember megfázzon vagy tüdőgyulladást kapjon, de azt hiszem, ezt mindenki tudja. Amit kevésbé tudnak az emberek, az az, hogy bizony például a szél is ugyanilyen veszélyes, mert mint azt az öltözködésnél is említettem, viszonylag hamar egy idős ember reumájára hajazó ízületi tüneteket produkálhatsz, de ez nem minden. Ha szél van, azon túl, hogy ez alapból több figyelmet igényel – mert egy jól beépített városban egyik keresztveződéstől a másikig változhat a szélirány, és mindig fel kell készülni arra, hogy egy szellőkés oldalba kaphat és megpróbál betolni az út közepére –, iszonyatosan kivesz fizikailag is az, hogy a szembeszélben tekersz. Olyan ez az izmaidnak, mintha az addig síkon megtett napi rutin hirtelen hegymászássá változna. Ha erre nem vagy felkészülve izomzatilag, másnapra komoly húzódást szedhetsz be. Az eső az úgy kellemetlen, ahogy van, a hideg szintén, de érdemes azért komolyan odafigyelni a melegre is. Az olyan bagatell dolgoktól, hogy figyelj a napszűrásra és a leégésre egészen addig, hogy a Petőfi hídon az aszfalt repedései néhány helyen keresztben puhább anyaggal van kitöltve, és ilyenkor megolvad, és megfogja a kerekek. A nyár nem egy nagy gonddal szolgál, hanem sok kicsivel, mint például a kiszáradás. Igazából ez mind olyan dolog, ami arról szól, hogy próbáld ki a bringázást minden időjárási körülmény között, és tapasztald meg a bőrödön, hogy melyik mivel jár. Igazából nem nagy pukkanás a rossz idő sem.

Bambulás

Nyáron, melegben az emberek, legyenek bármilyen nemhez, felekezethez tartozók, elkezdik a ruházatuk egy részét otthonfelejtteni. Ez jó alkalom, hogy a fiúk a lányokat, a lányok viszont, illetve kinek-kinek ízlésének és identitásának megfelelően elkezdje felmérni mind a maga, mind a környezete fizikális felkészültségét. Ezzel az a gond, hogy ilyenkor hajlamos az ember fia (és a lánya is) befeleledkezni a gondolataiba és a látványba. Ez pedig rettenő balesetveszélyes. Nem azt mondom, sokszor nem lehet megállni, de ilyenkor akkor stílszerűen meg kell állni. Új le egy padra a lizsében vagy bárhol a zöldben, és gyönyörködji a tájban. Hidd el, érdemes. A nézelődés is meg az is, hogy nem töröd így össze sem magad, sem az éppen stírólt személyt. Sokat ront az esélyeiden, ha a délutáni kávézásra kiszemelt partnert elütöd. Nem azt mondom, hogy így nem lehet ismerkedni, de elég kicsi rá az esély, hogy beválik.

Bringázás a gyakorlatban

Több helyen tettem említést a tekerési energiáról. Kicsit menjünk bele, mi is ez. Az egész bringázás a fizika alaptörvényein nyugszik (http://hu.wikipedia.org/wiki/Newton_törvényei). Ez ebben az esetben azt jelenti, hogy ha lenyomod pedált, az egy lánc segítségével eljut a kerékhez, ami a talajnak átadva az erőt előre mozdít. Igen ám, de a rendszerben több helyen is elvész a te befektetett energiából. Kezdődik azzal, hogy amikor lenyomod a pedált, minimálisan görbül a hajtókar, aztán egy kicsit csavarodik a monoblokk és a monoblokknál a váz, a ránehezedő súlytól görbül picit a váz hátul a láncvillánál, minimálisan görbül a kerék és benyomódik a gumi. Erre jönnek még rá a teleszkópok, ha vannak, mert mielőtt elindulnál, gyakorlatilag összenyomod őket (ezt hívják pogózásnak). Ez mind azelőtt történik, hogy egy millimétert is mozdulnál előre a bringával, és minden egyes pedálcsapásnál megismétlődik. Minél többet küszöbölsz ki ezekből a dolgokból, annál kevesebb veszteséggel adod át az erőt a talajnak. Igen ám, de ha túl merev bringát építesz, akkor a veszteség ugyan kevés, de a komfortérzet rohamosan csökken. Ami előny az erőátvitelnél, az hátrány a rázós úton, mert nem nyeli el semmi a rezgéseket. Valamit valamiért. Ha egyszer kipróbálsz egy komolyabb hipermerev bringát, érezni fogod a különbséget, és el tudod dönteni, tetszik-e, és ha igen, milyen mértékben akard alkalmazni a bringádon a különböző alkatrészek cseréjével. A teleszkópokat városban például még akkor is feleslegesnek tartom, ha azok profi alkatrészek, ha viszont gyengébb minőségűek, egyszerűen csak rontanak a helyzeteden érezhető előny nélkül.

Kanyarodás

Mondhatod, hogy felesleges erre kitérnem, de eddig már volt elég ilyen ahhoz ebben az írásban, hogy tudd, úgyis kifejttem, és hogy talán van értelme beleolvasni ebbe is. Hátha mondd újat. Mert az alap hozzáállás, miszerint „tekerem a kormányt, oszt kanyarodok”, kicsit kevéske. Városban legalábbis. Kizárólag a kormány használata, ha tényleg csak kanyarodásról van szó, 15 km/h felett reménytelen. Efölött a sebesség fölött az egész tested felelős azért, hogy adott esetben tizedmásodpercek alatt kikerülj egy aknafedelet vagy egy adag üvegszilánkot. Félreértések elkerülése végett, nem mondom, hogy menj gyorsan, de legyél dinamikus. Ez mind a sebességet szolgálja elvben, de igazából nem ez a lényeg. Lehet hatékonyan menni a városban ész nélkül is, mindent feltéve egy lapra, de a művészet az, ha úgy vagy gyors, hogy közben egy grammot sem kockáztatasz. Tekerni mindenki tudja gyorsan a pedált, kis gyakorlat után az erő is megvan a gyorsasághoz, de ha itt elkezded rombolni a városban, csak idő kérdése, hogy balesetezz. A bringa uralásának legjelentősebb része a kanyarodás. Mint említettem, nem a kormányzás, hanem a kanyarodás. Egy adott tempó felett fejletts a kormány. Leginkább ahhoz tudnám az egészet hasonlítani, amikor a motorversenyzők bedőlnek, és kirakják a térdüket. Téved, aki azt hiszi, hogy azért rakják ki, mert félnek, hogy elesnek. Egyszerűen a térdükkel egyensúlyoznak. A csípőjük áthelyezésével változtatják a tömegközéppontjukat, úgy, hogy az az adott sebességnek és a

kanyar ívének a leginkább megfeleljen. Mielőtt folytatnám, leszögezném, nem ebből az írásból fogsz megtanulni nagy sebességgel kanyarodni, mert nem tudok leírni valami olyat, ami nekem evidencia, és annyira reflex már, hogy igazán megfogalmazni sem tudom, hanem felhívom a figyelmet arra, hogy mi az, amire oda kellene figyelned. Nem tudást akarok nyújtani, hanem igényt a tudásra. Ha valahogy szavakba akarnám önteni azt a mozgulatsort, ami egy kanyarodáskor végighullámszik rajtam és a bringán, akkor bajban lennék. Talán az az alap, hogy mindig meg kell tartani azt az ívet és tömegközéppontot, ami a legkevesebb lendületet vesz el. Ez azt jelenti, hogy ha túlságosan elől van a súlypontod, akkor úgy lassulsz, mint ahogyan a hokisok fékeznek, ők az éles kanyarodást direkt lassításra, lendületvesztésre használják. Ha túlságosan hátul van a súlypontod, akkor felpatlanhat a földről az eleje egy pillanatra, és esel, ha túlságosan rádólsz a kanyarra, akkor kicsúszhat valamelyik kerék, ha nem eléggé, akkor alulkormányzott leszel, és belerongyolsz abba, amit ki akartál kerülni. Azt, hogy a súlypontod hova esik, azon is múlhat, hogy a térded vagy a könyököd két centivel odébb rakod. Hogy valami konkrétumit is mondjak, ha tudsz elengedett kézzel stabilan menni, próbáld ki, hogy mész egy jól elszeparált részen, mondjuk a Margitszigeten, és elkezdesz játszani azzal, hogy kicsit, centikkel kijebb rakod a térded, azonnal kanyarodni fogsz. Kevés gyakorlással simán eljutsz oda, hogy szalamozol a bringautak elválasztócsíkjai között elengedett kézzel. Ha ráérezel, hogy megy ez, hamar eljutsz oda, hogy nagyságrendekkel stabilabban kanyarodsz. Ami még fontos, hogy érezd, tudd, hogy milyen a helyzete a bringának hozzád képest, milyen szöveget zártok be. Mint a repülőkőn a műhorizont. Ezt meg onnan tudod a legegyszerűbben és a legpontosabban, hogy „megnézed” a térdeddal, hol van az ülés orra. Ez az első lépések egyike. Aztán ebből is lesz folytatás, amikor már rutinos vagy, mert észreveszed, hogy nem csak a kormányral fogod a bringát, hanem a térdeiddel is. Ez, egyébként, hogy a térdeddal tartsd a bringát, lejtőn lefelé is fontos. Kicsit más okok miatt, de fontos. A bringa és a te kapcsolatod olyan, mint egy háromlábú stoki. A legstabilabb a világon, nem tud billegni, felborulni, semmit, viszont ha egy lába hiányzik, esély sincs állva megtartani. Ilyen vagy te is a bringával. A három kapcsolódási pont, a háromszög három sarka, a kormány, a pedál és az ülés. Ha viszont elindulsz lefelé, ahogy gyorsulsz, úgy kezd el rázni a bringa, amit csak úgy tudsz csillapítani, hogy kiállsz a nyeregből. Ekkor viszont amit nyertél azzal, hogy a talaj egyenletlenségeit felveszi a térded és a bokád, el is veszted azzal, hogy a bringa elkezd ficáncolni, hiszen a háromból egy kapcsolódási pont megszűnt. Ilyenkor lehet egy kicsit csalni. Kiállva hátrapucsisz egészen addig, míg a combjaid közé tudod szorítani az ülést, és úgy tartod meg magad, félig ülve, pont, mintha lovon ülnél. Így a rázkódást felfogja a térded, a kapcsolatod az üléssel mégis megmarad. Egyébként lejtőn sem szabad elfelejteni semmit abból, hogy bringán ülsz. Nézz rá a hüvelykujjad utolsó percére. Megvan? Egy jobb városi gumival kábé ekkora felületen kapcsolódsz a földdel elől és ugyanekkorával hátul. Ez a kétszer négy négyzetcentiméter felelős azért, hogy (és most magamból indulok ki) megállítson hetvenkilenc kilónyi bringámat. Ez a felület hivatott téged 60-70 km/h-ról – amire lazán lehet gyorsulni sok lejtőn Budapesten – nullára fékezni, ha kijön eléd egy autó. Nem egy hátrány, ha ezt mantrázod magadban egy kicsit, mielőtt elkezdesz gurulni. Nem megijeszteni akarlak, csak felhívni a figyelmet arra, hogy téged nem véd kaszni, légszák, ABS, semmi. Egy szem két centis hungarocell tökhéj van a fejedben jó esetben. Pontosan tudd, hogy mi az, amit bevállalsz, mielőtt bevállalnád. Még állva tedd fel a kérdést magadnak: meg fogok tudni állni? Ha nem vállaltad be a többet, mint amit Newton törvényei szerint be lehet vállalni, akkor a megfelelő technikával igen.

Fékezés

Általános tévhit a kezdőknél, hogy az első fék rossz, mert átrepülsz a kormány felett. Tény, hogy oda kell figyelni, mert van alapja a legendának, hogy egy nagyobb vészfékezésnél kilő a bringa, és te kecses testtartással, szupermannel hasonlatosan elrepülsz az első kerék felett, és vele ellentétben te ezt az állapotot nem tudod két-három méternél tovább fenntartani (sebességfüggő). Ettől függetlenül az első fék megfelelően használva lényegesen hatékonyabb, mint a hátsó. Ennek oka megint csak a súlyelosztásban keresendő. Minél intenzívebben téped meg a féket, annál előrébb kerül a testsúlyod, egyszerűen azért, mert a bringa lassulna a maga kilenc kilójával (megint csak a sajátom :)), te meg csak kapaszkodsz

ebbe a cuccba ezerrel a magad hetvenével, és megpróbálsz vele lassulni, mindezt úgy, hogy te vagy magasabban. Ez a terhelést elveszi a hátsó kerékről, aminek így a tapadása csökken, ellenben ráterhel az elsőre, aminek meg nő. Ezért van az, hogy igazából a hátsó fék csak lassításra való, a megállásért az első felelős. Ezt kell a megfelelő testtartással kompenzálni. Annyira hátrahúzni a fenekedet, amennyire csak tudod. Ezt sokan tudják. Azt viszont kevesebben, hogy ez önmagában kevés. Nem elég súlyt rakni hátra, tehermentesíteni is kell az elejét. Kicsit olyan testtartást kell felvenni, mintha egykerekezni akarnál vagy fel akarnád kapni az elejét a padkánál, és akkor komoly fékhatást lehet elérni. Ugyanakkor azt is bele kell kalkulálni a számításba, hogy a hátsó kerék megcsúszását viszonylag egyszerű korrigálni, míg ha az első csúszik meg, szinte biztos a percc. Ezért kell kombinálni a kettőt. Lefelé egy lejtőn kanyar előtt egészen a kanyar kezdetéig az elsőt kell tépni, 90/10 arányban. Aztán ahogy beérsz a kanyarba, csak a hátsó, de csak annyira, hogy ne gyorsulj tovább, mert kanyarban az elsőt behúzni öngyilkosság. A kanyar közepénél kicsit kiegyenesítet a bringát, és 50/50 arányban fékezel. Aztán fék elenged, és a kanyarból kifelé gyorsulhatsz tovább. A lényeg tehát a két szempont. Az, hogy az első fék lassít igazán, de a hátsó tűri csak el, ha hibázol. Ez persze csak nagy sebességnél jelent ennyire komoly problémát, lassabb tempónál a hátsó csúsztatása lehet szándékos is és a kanyarodás része, de ehhez már komolyan érezni kell a bringát és tudni kell, hogy a külső élettartamát drasztikusan lecsökkenti.

Eddig csak arról beszéltem, hogy ha tempósan akar menni az ember, hogyan teheti ezt biztonsággal, de ugyanilyen fontos az is, a mászáshoz meglegyen a technikád és az erőnléted, hogy adott esetben a hegyre, ahonnan veszélyes lejönni, fel is jussz.

Mászás

Az alap, és úgy az egésznek a rákfenéje, hogy ne csak a combod használd, mert az egyedül önmagában nagyon hamar kifárad. Az egész tested összes befogható izmát fel kell használni. Amikor a pedált lenyomod combbal, akkor vádlival is rádolgozol, ha van patentpedálod, akkor a másikat húzod felfelé, miközben a kormánnyal húzod fel azt az oldalt, amelyiket lábbal lenyomod, így a bicepszed is bevonod a játékba, és úgy alapból figyelsz, hogy a súlyod mindig azon a lábodon legyen, amelyiket épp lenyomod, hogy ez is segítsen. Ha fárad egy izmod, kicsit váltsd ki a többivel. Ül le vagy állj ki, dőlj előrébb vagy hátrébb, mind más felosztásban fogja használni az izmaidat. Ez azért fontos, mert amíg lendületben vagy, az energiád hatékonyan használsz. Ahogy megállsz, onnantól nagyon nehéz a helyzeted. Eleve nem sok kedved van visszazállni, de ha sikerül rávenned magad, akkor is nagyon nehéz belendülni újra. Ilyenkor én, ha tehetem, az úton keresztben indulok el, hogy legalább addig „síkon” haladjak, amíg felveszem az utazósebességet, és ezzel óvatosan és csak kis forgalmú vagy erdei úton próbálkozok. Ha terepen, nagy lazább talajon mászol próbálsz a súlypontod minél lejjebb tartani. Ne állj ki a nyeregből és dőlj előre, hogy elkerüld a hanyattesést. Fontos, hogy ilyen meredekségű terepre csak akkor menj, ha tényleg felkészült vagy már, és pláne, ha van patentpedálod, abból nagyon gyorsan ki tudsz lépni.

Néhány gyakorlati tapasztalat és tanács

Eljutottál egy pontra, ahol a bringázásra magára már nem kell figyelned, és lazán teszel meg hosszabb távokat. Ekkor jöhet az, hogy túlnőttél a bringádon. Már van némi tapasztalatod, hogy mi az, amit elvársz a bringádtól, meg tudod fogalmazni, hogy mi az előnye a bringádnak és mi a hátránya. No, ez az a pont, amikor kicsit nekiállhatsz tuningolni vagy egy kimondottan városi bringát építeni. Igen ám, de olcsó vagy drága alkatrészeket érdemes venni? Melyik a jobb? Vannak bizonyos alkatrészek, ahol lehet spórolni és vannak, amiknél nem érdemes. Alapból nem igaz, hogy ami drágább, az jobb, de azért többnyire van párhuzam a dolgok minősége, tartóssága és az ára között. Ahogyan azt mondani szokás, van három tulajdonság, amiből kettőt választhatsz: könnyű, erős és olcsó. Kicsit közhelyes, de tulajdonképpen így van. El kell döntened, hogy mennyit szánsz árban a bringádra, aztán el kell döntened, hogy mire fogod használni a gépet. Ezekből el tudod dönteni, hogy mely

alkatrészeket tudsz spórolni és mi az, amin nem érdemes. Egy kizárólag városban használt bringán például nem létszükséglet a váltó és a teleszkóp. Ezen nem csak kilókat tudsz spórolni, hanem meglehetősen sok pénzt is. Egy bringa árának nagyságrendileg 1/6 része a váltószett árban általában és 1/4 a teleszkóp. Ez azt is jelenti, hogy ennyivel többet tudsz költeni a többi városi viszonylatban fontosabb alkatrésze. Ilyenek például a csapágycsák, a hajtómű és a fékek. A kerekeket azért nem mondom, mert ha igazán komoly az igénybevétel, egy abroncsfékes rendszernél a felni maga nem tart három hónapnál tovább, tehát arra extrán sokat költeni nem érdemes, elég, ha az agyak bírják a strapát. Ha viszont nem kap havi 1500 kilométert (mint egy futárnál), akkor meg azért nem érdemes méregdrága kerekeket fűzetni. A tárcsaféknél a kerék tartósabb lenne, de fentebb már említettem, hogy egy tényleg jó tárcsafékes rendszer horribilis összeg, a gyengébbeknél meg egy sokkal olcsóbb és könnyebb abroncsfék is jobb hatásfokú lehet, úgyhogy városra nem feltétlen ajánlom, ha a költséghatékonyság szempont. A bringa árát tényleg az határozza meg, hogy mennyit engedhetsz meg magadnak és hogy mire akard használni. Egy városi bringa, ami tökéletesen ellátja a feladatát, strapabíró, gyors és könnyű, körülbelül annyiból kihozható új alkatrészekkel, mint ahol a sport (nem verseny) montiteleszkópok kezdődnek. Ha ugyanezt a bringát esetleg használna szerzed be, és esetleg ez egy régebbi darab, az ár az előbb említettnek a fele, egyharmada is lehet. Rád van bízva, mennyi kompromisszumra vagy hajlandó. Egy olcsóbb bringának – nem olcsó szupermarketes bringa, hanem valaha szebb napokat látott, „felesleges” alkatrészekről mentes, használt – meg van az az előnye, hogy ha esetleg ellopják, kisebb érvágás, bár az ilyen bringákban általában nem pénzből van sok, hanem beleölt munkaórában, és azért az is komoly érték az embernek. A hátránya viszont az, hogy bizony tényleg bele kell ölni egy kis időt és energiát, hogy egy ilyen bringa tényleg megbízhatóan és jól működjön. Az új alkatrészes bringa ezzel szemben megbízhatóbb, de drágább. Én speciel szeretem a kettőt kombinálni. Ez a legnagyobb meló, de az alkatrészek megfelelő megválasztásával komoly bringa építhető, és még kicsit spórolhatunk is. Amikor megvan már az áhitott városi romboló, már semmi sem akadályoz meg abban, hogy betont szaggass. Vagy térkövet, mert sok bringaut abból van, és ezen a ponton el is jutottunk a bringás berkek egyik legnagyobb vitatémájához.

Használjuk-e a bringautat? **Mi is az a bringaut?** A bringaut az, ahol a bringás mehet, és elvben nem bánthatja senki, lehet ez elszeparált bringaut, bringasáv, bringázásra alkalmas kis forgalmú út vagy bringagyalogút. A többség ez utóbbit tekinti bringautnak, mert ebből van a legtöbb, és ez a mumus is egyben. Nos, talán akkor vagyok objektív, ha elmondom az ellenzők véleményét, a pártolókét, aztán az enyémet. Az ellenzők három dolog miatt nem szeretik a bringautakat. Mert a gyalogosokkal vagyunk egy helyre szorítva, és ez csak konfliktusforrás. Egy gyalogos nagyságrendileg 10 km/h-val megy, te mehetsz (és egy kis gyakorlással tudsz is menni) 40 km/h-val, egy autót 50-nel. Egyértelmű, hogy a sebességkülönbség azt jelzi, a gyalogosokkal gázosabb egy helyen közlekedni. A másik gond, hogy a burkolat és általában a kivitelezés a legtöbb esetben hogy némi kívánnivalót maga után, és most nagyon finoman fogalmaztam. A bringautak jelentős része mind állapotukat, mind koncepciójukat tekintve alkalmatlanok feladatuk ellátására. Ezek elég egyértelműek sajnos. A harmadik már inkább emberi tényező, miszerint az autósok az esetek színtén nagy részében lassítás nélkül rongyolnak át a bringautakon vagy kanyarodnak rájuk. Ennek oka a nemtörődömség is, és az is, hogy nem látnak téged a parkoló autóktól, de szerintem leginkább a rutintalanság a döntő ok. Az, hogy a rutintudatban nincsen benne, hogy bizony bringautakra figyelni kell. Egy harminc éve vezető, rutinoförnek nehéz ráállnia arra, hogy az utóbbi években egyre több lett a bringás és a bringaut. Egyszerűen gyorsabban fejlődik a bringázás a városokban, mint ahogyan azt az autósok meg tudnák szokni. A bringautak használata mellett kardoskodók általában azzal érvelnek, hogy a bringaut biztonságos, és kész. Ők a veszélyt a nagy sebességben és az autókban látják. Ez az álláspont azt mondja, hogy a bringást minden áron védeni kell mindentől, ami veszélyeztetheti. Az én véleményem az, hogy egyik hozzáállás sem jó, ha szélsőségesen állunk hozzá. A bringa egy furcsa jármű. Majdnem olyan gyors, mint egy autót és majdnem olyan védtelen, mint egy gyalogos. Igazából az szerintem a lényeg, hogy tisztában legyél azzal, hogy hol vagy, milyen közegben mész. Az úton tudod, hogy autók vannak mindenhol, akik nem feltétlenül szeretik, hogy ott lábatlankodsz, a bringauton meg átcsászkaló gyalogosok és eléd kanyarodó rutintalan vezetők. Ha tudod, hogy miben milyen veszélyforrás lakozik, fel tudsz készülni rá, hogy adott

esetben elkerüld. Én, ha választhatok, hogy üvöltözők az autók között a rámhúzó sofőrökkel, a bringautón a rámkanyarodókkal vagy előre felkészülök, és ott, ahol lehet használni, használom a bringautat, felkészülve persze arra, hogy nem láthatnak, zsigerből az utóbbit választom. Egyszerűen azért, mert nem azért megyek bringával az utcára, hogy külön legyek, környezetvédőbb legyek, trendibb, jobb fej, sportosabb etc. legyek, hanem ezért, mert szeretek bringázni, felesleges, általam is generált feszültség nélkül.

Ilyen feszültségforrás lehet még ha több bringás van egy kupacban, és közlekedni próbálnának. Ez egyre többször előfordul, mert egyre több civil szervezet vagy baráti társaság tervez túrákat, de tulajdonképpen mivel egyre többen vagyunk az utakon bringákkal, akár idegenként, véletlenszerűen is tömörülhetünk csapatba, hogy az évente kétszer megrendezett Critical Massról ne is beszéljek. Ilyenkor az ember hajlamos sokkal felszabadultabban, bátrabban bringázni. Minden ember bátrabb, ha csoportba verődik. Ez a legkevésbé sem baj, mert nagyon jó, hogy meg tudjuk mutatni, hogy sokan vagyunk és számolni kell velünk, de nem szabad ezzel visszaélni. Ilyenkor sem szabad máshogy viselkedni, mintha egyedül lennél. Elkerülhetetlen, hogy az embert berántsa a csordaszellem, én is üvöltök a többiekkel az alagútban, de van egy határ, amit átlépve könnyen a bringázás népszerűsítése helyett a bringások népszerűtlenségét érzük el. Igazából arra kell odafigyelni, hogy mint amatőr, ne akarjál profiként viselkedni csak azért, mert vannak körülötted még sokan, és profibbként tudd, hogy mindenkiért, aki nálad kevesebbet tapasztalt eddig, felelősséggel tartozol. A te viselkedésed befolyásolni fogja az övét. Az, hogy te meg tudsz csinálni egy manővert, nem biztos, hogy ő is, ami viszont borítékolható, hogy ha te megléped, ő is megpróbálja. Nem népszerű dolog bringás berkekben a felelősségvállalás, mert egyszemélyes dolognak tartják sokan „én csak a saját életemmel játszom, az autós viszont máséval is”, de ezzel csak elszigeteljük magunkat a forgalom többi szereplőjétől, holott pont az lenne a cél, hogy egyenrangú fél legyünk a forgalomban...

Ha már meg van a tapasztalat, és eljutottál oda, hogy a bringázást az elejétől a végéig élvezed, érdemes elgondolkodni, hogy miért csinálod. Mi a lényege az egésznek. Eleinte lehet azt mondani, hogy az adrenalin, a gyorsaság, a vagányság, de ez nagyon hamar ellílan, abból egyszerűen kinő az ember, és megszokássá válik, a bringázás vegyítisza szeretete azonban megmarad. Lehet belemagyarázni környezetvédelmet, városvédelmet, egészséget, kikapcsolódást, praktikumot, gyorsaságot, anyagiakat, de ettől ezek csak magyarázatok maradnak, az ok az, hogy bringázni egyszerűen jó.

Írta: Gál Attila (Galád) • Az Író diszgráfijával harcolt: Kiddan

Kapcsolódó bringás oldalak:

Bringaut egyesület – www.bringaut.hu

Critical Mass – www.criticalmass.hu

Bringás szótár

Baloon – Gömbvillám néven is elhíresült gyomorkeserű.

Belvár – Belváros.

Beforgat – Amikor már igazán lendületet nyert a gép (főleg fixi), akkor beforgattad. Ha ezt fixivel tetted, akkor annak nehéz megállj parancsolni

Bicikli – ...khmm.

Bóklászik – Kezdő/bénázó futár házszám- és utcanévtábla-nézó tempóban, esetleg eltévedve, tanácstalanul („94/C szopóág, egy negyedórát bóklásztam, mire megtaláltam”). Esetleg gyalogos, gondolataiban elmélyedve rátéved a bringaútra („...ott bóklászott előttem, majdnem elcsaptam”).

Cinálni egyet, megcinálni – Bármí lehet, de leginkább sör. („cináljál már egy óórány” értsd: vegyél egyet vagy nyisd ki).

Csapágycsésze – A csapágyban a golyó negatívja. Az a vályú, amiben futkározik körbe-körbe, mígnem valamelyik meg nem unja, és elkopik.

Csorog, bóklászik (2) – Ezt csinálja a futár, amikor meló nélkül, szép kényelmesen jön vissza a belvár irányába, néha lekváros zsömlével a szájában (DJ a futinak: „jó. akkor most csorogj vissza mh-b-ra).

Dj – Diszpécser. Ő mondja meg a tutit. A futár oda megy, ahova a Dj mondja.

Dobni egy jobbst/balost illegálba' – Egyirányú utcába bemenni, esetleg lépcsőn legurulni, szóval olyan helyre behajtani, ahová egyébként nem lenne szabad. Pl.: „Aztán a Katapultnál dobsz egy balost illegálba' a Veselényre... és már ott is a Szóda.”

Dokkolás – Amikor belepattintod a cipőd az erre kitalált pedálba.

Dunlop szelep – A régi bringákon (pl. camping) lévő szelepfajta. Nagy hátránya, hogy egy idő után előregszik benne a szelepgumi, és leereszt.

Essze – Ezer („figyejéjé má oda, voltam kint gyászberényin retúr, az máris 5 essze”).

Felniszalag – A felni belső felén lévő erős gumiszalag, ami a belsőt hivatott elszeparálni a küllőanyáktól.

Flaszter – Aszfalt.

Fixi – Örökhajtós bringa. Mint a biciklisfocisoké vagy a gyerekek háromkerekeűje. Eredetileg minden bringa ilyen volt, csak aztán okosok jól kitalálták a szabadonfutót, hogy a kevésbé mokányak is tudjanak kerékpározni. Ha előre tekered, előre megy, ha hátra, akkor arra. Ha a kerék

forog, a pedál tekeri a lábad. Újrafelfedezése futárhóbornak indult, ma már életforma.

Futárzöld / futárpiros – A kettő ugyanaz, vagy átférsz, vagy majd egy kicsit később.

Gágyé–Budai huncutság volt annak idején. Deszkalapra szerelt csapágyakkal döngettek le meredek, kisforgalmú utcákon, mint pl a Schweidel. Virtuskodás, a ládaderby elődje.

Gömbvillám – baloon, gyomorkeserű

Gyász – Kötőszó. Mint a „bakker” vagy a „amacsakarújgameg”. Begyászol – tönkremegy. Ilyesmik. Gyakorlatilag bármikor bármire használható.

Gyászberényi – Jászberényi.

Gyömbérgyász (gyíkgyász) – Állítólag a gyász fokozása például a „nagyongyász” helyett. Gyönyörű szép, már-már Kazinczy-díjas szó.

Ipari csapágy – Dívatos kifejezés. Sokak szerint a tartósság színönimája, pedig csak annyit jelent, a csapágyazott matériában nem lehet látni a golyócskákat, hanem egy tömbként cserélhető a csapágy és a csésze, caklipakli. Elvben boltokban szabványosított csapágyakat lehet venni fillérekért, és így egy örök

életű darabot vásároltál, de ez ebben a formában nem mindig igaz. Sajna a gágyékhoz használatos SKF görgőcsapágyak igen ritkán kompatibilisek mondjuk a Caprine fejcsovékkal. Szomorú történet, hagyjuk is.

Kalapács – Esetünkben a racsni része, ez akad bele a megfelelő helyre, a megfelelő időben, a megfelelő irányban annak érdekében, hogy a racsni előrefele hajtsón, hátrafele meg szabadonfusson.

Kantni (cantilever) – Fékfajta. Olyan, mint a „V”, csak teljesen más. Eredetileg a régi patkófékeket váltotta le az első montikon. A fékhatása hasonló volt, de lényegesen strapabíróbb volt. Később leváltotta a V-fék majd a tárcsa.

Katapult – Szórakozóhely, de akár fekvőrendőrt is jelenthet. :)

Kazetta – Lásd racsni.

Kígyómarás (vagy ugyanez angolul: snakebit) – Felütésből adódó defekt. Azért ez a neve, mert részben ugyanolyan meglepő, részben, ha nem jó a felnieszalag, a küllőanya, a tömlő külső és belső felére négy picike lukat csinál, ami olyan, mint a kígyóharapás nyoma.

Kónusz – Csapágyaknak az a kúpos felületű része, ami rátekeredik a tengelyre, és rajta futnak a golyócskák. Középrészben nincs, mert ott a tengely maga kúpos két oldalról, és a bölcstől kell kívülről rátekeríteni, kerékagyban viszont (nyilván az ipari csapágyast kivéve) mindkét oldalon van egy-egy.

Kónuszkulccsal lehet csak meghúzni, mert keskeny az a része, amihez hozzáférsz. Ellenanyával szemben rögzítik. Ha túl szoros, nem forog a kerék, ha túl laza, lötyög. Ha elhajlott a tengely, nem lehet beállítani, mert egyik állásban lötyög, másikban szorul

Lánctalpezás – 3-5 bringás megy egymás mögött, egymást stéherben húzva, egymást gyorsan váltva. Azt jelenti, hogy mindenki csak körülbelül 2-3 pedálfordulatnyit vezet, aztán a sor háta mögé besorol, és a vezetést átveszi az addigi második, azaz folyamatos forgásban van a sor. Így lehet menni síkon 60-65-ös átlagot. Mondjuk ehhez állatnak kell lenni.

Lábaival a földön, mint a bogarak – Gyalog, bringa nélkül.

Marokváltó – Olyan váltófajta, ahol nem nyomkorászni kell gombokat, mint általában, hanem tekergetni, mintha motorozna az ember. Minden rosszra gondolás nélkül, de valamiért a csajbicókon van ilyen inkább.

Rákó, Mhb, Toldi, Meleg, Pajta – Sztenderd futárhelyek, sorban: Rákóczi pékség, Margit híd budai hídfő, Toldi mozi, Melegedő, Hajtás Pajtás központ.

Mire gondolsz te akkor (azzal kapcsolatban)? – Visszakérdezés, teljesen univerzális, röviden: miva!?

Mokány – Futárfajta. Nem papucs. Az autóktól nem fél. Könnyű megismerni arról, hogy nem éred utol.

Monoblokk – A hajtóműcsapágy egy változata. Az a lényege, hogy egybe van építve a tengely, a csapágy és a ház, így ha elromlik, az egész megy a levesbe. Nehezebben megy tönkre, mint a régi megoldás, de valamivel drágább.

Monocikli – A bi-cikli azért bi, mert kettő cikli, ergo kerék-pár. A mono meg egy, tehát egykerékű. Érdekes sport. Az mondjuk kérdés számomra, hogy miért nem szóló vagy szingli-cikli.

Nagyványér-kiskónusz – Váltós bringán a legnagyobb áttétel.

Nipli – Küllőanya.

Negatív mintázat – amikor nem rücskös a gumi, hanem a szlikkbe van minta „vágva”. Magyarul annyi a ragya rajta, hogy már majdnem összeér.

Nyel – „Rakjad neki nyélen!”, „Pörgesd neki nagyványéron” – mennyé’, mint állat legnagyobb sebességben. A nyélen rakás, amikor a nagyványér-kónusz brutál áttétellel nyomod, mert a kónusznál van a bringa tengelye, ergo a nyele.

Optikai futár – Futárnak látszó kocbiciklis (koskormány, futárszak, mesterkelt übermájerség), általában ő az, aki le akar előzni téged mindenáron, mert

látja rajtad a futárszakót (jobb esetben leszakad hamar, rosszabb esetben összetöri magát a forgalomban).

Orany – Sörfajta, de inkább a sör, úgy általában.

Papucs – A váz és a villa része. Ebbe a részbe fogod be a kereket. Hátral van ejtő, félig ejtő, csúszo és hátranyíló, attól függően, hogyan fogják a kereket. Elöl többnyire egyféle van. Mondják még a kevésbé mokány bringásemberekre is.

Platform – Nagyon nagy pedál. Általában szöges. Jó a tapadása, nehezen csúszik le a lábaddal róla, de ha mégis, akkor szinte biztos, hogy sebes lesz.

Presta szelep – ezt hívjuk szingószelepeknek is. Egy hosszú, vékony szelep, ami direkt bringákra lett fejlesztve, de a dunlopnál lényegesen tökéletesebben működik. Ha nem autós szeleped van, de nem is biciklis, akkor egy presztával hozott össze a jó sorsod. Nem kell betojni, a bringás pumpákkal ugyanúgy fel lehet fújni, de még adapter is van, hogy a benzinkútnál se legyél gondban. A presta jelentése a ködbe vész, olaszul a prestare ige E/3-ik alakja, jelentése „kölcsonöz”.

Racsni – Na, ez nincs a fixiken. Ez teszi lehetővé, hogy tekerj, de a kerék ne forgassa a lábaddal, vagy ha vicces vagy, akkor hátrafele tekerj, miközben előre gurulsz stb. Szabatosan: racsniból kétféle van, menetes és kazettás. A menetest simán rá kell tekerni a hátsó kerékagyra, és olyan irányú a menet, hogy megfeszíti magát tekerés közben, a kazettás rácsúszik a

kerékagyra, és egy csavar fogja rá. Ez utóbbi drágább. Fixinél az egy szem fogaskerék is mehet föl menettel, ekkor egy anyával rögzíteni kell, különben fékezőskor letekeredik. Lásd még szabadonfutó.

Rakni – Isszonyatosan nyomni a pedált lefelé, pörgetni a pedált meg hasonló dolgok.

Ráf – Felni.

Rámugrott a Demszky-karó / megtámadott egy parkolóautomata – Diszkóbaeset, kapatosan feccölés, hívd, aminek akarod, kár szépíteni. Ha ittan bringára ülsz, és belerongyolsz egy tereptárgyba. Tipikusan megérdemled kategória.

SPD – Patentpedál. Elvben csak a Shimano pedálokat hívták így (később már ezt a szabványt úgy általában), de a köztudatban típusként és nem márkaként él, mint a dzsip vagy a volkmen.

Stéherben rakni – Valami bazi nagy autós szélárnyékát kihasználva minimális erőfelfejtésrel gyorsan menni, az ilyen járművek mögött ugyanis olyan örvény keletkezik, ami gyakorlatilag vákuumszerű szívóerőt produkál. Baromi veszélyes.

Stücn – Más néven kormányzár. Ez van rászerezve a villára, ez fogja a kormányt. Nem török el, ha mégis, nagy gáz van.

Szabadonfutó – Szintén valamifajta kifejezés a racsnira.

Szingli – Egy bizonyos szingli ismerünk úgyi, órónál készült könyv és film is, na, itt nem róla beszélünk. Szingli – single. Így könnyebb? Egyedülálló? Na, ez a megfelelő nyom. Egyedülálló, egy szem sebességet jelent. Elöl egy tányér, hátul egy fogaskerék szabadonfutóval, mert ugye ez nem fixi, az egész más.

Szingó – A szingó olyan gumiköpeny, ami kör keresztmetszetű, a belső beléje van varrva, és a felnire nem a körbefutó drót rögzíti, hanem ragasztó, ami a szingó belső felületét takaró textilszalagot és a felnit rögzíti egymáshoz. A szingós felninek ezért nincs pereme, hanem homorú felületű, hogy a virsli alakú szingó szépen felfeküdhessen rája. Velodromban használatos pályabringákon jellemző.

Szingószelep – Hivatalosan presta.

Szlikk (slick) – Sima gumi, mint a formaegyes autóké. Betonszagató futárbetyároknak való, mert a tapadása és a vízvezetése gyatra (főleg az utóbbi), viszont „megy, mint az állat”. Ha megszokod, városban a legjobb, de tényleg meg kell szokni.

Szopóág – Szar meló, szívás (lásd még: Kapi út, Csatárka, Tusnádi, Budaörs, XVII., kinek mi).

Tányér – Hiába van az eszcájból sok minden itt is, pölő villa vagy a csésze, ez nem a kredencben lévő

hollóházi, hanem az lábadnál lévő láncmányér (helytelenül: fogaskerék), ami hajítja a láncot. Beza.

Treksztend – Egy helyben állás. Mármint lábletétel nélkül. A lábletételes verzió nem kunszt, ezért nincs külön neve.

Tricikli – Egy bicikli, meg egy monocikli összeszerelve.

Tyúblessz – Belső nélküli külső gumi. Ez kábé addig igaz, mígnem egyszer defektet kapsz, onnantól belekerül a tyúkbél. Lehet azért ragasztani ezt is, de azért mindennapi használatra nem a legpraktikusabb, inkább terepversenyre való.

Tyúkbél – Belső gumi, tömlő.

Úri cucc – Jó vétel, szép darab („papikám, szerintem ez a váz jó lesz neked, igazi úri cucc”).

V-fék – Pillanatnyilag a legelterjedtebb abroncsfékfajta.

Váltott vezetés – Kötélékben repülés. Egymás mögött több bringás (négy, öt, hat), az első tulajdonképpen húzó légáramot csinál a mögöttesek számára, akiknek így könnyebb tekerniük. Amikor elfárad, kiáll a vezető helyről, lassít, és beáll a sor végére. Amikor így mennek a pályán

sok-sok kört, folyamatosan megadott időközönként váltva egymást, úgy „viselkedik”, mint a láncot.

Velodrom – Épített ovális bringapálya. A borítása lehet parkettás, vagy betonos. Ez utóbbival bír a Milli is, kishazánk utolsó velodromja.