
MOTORKAŘENÍ
KOMPLETNÍ PRŮVODCE
David L. Hough



MOTORKAŘENÍ

KOMPLETNÍ PRŮVODCE

David L. Hough

Zoner PRESS



Proficient Motorcycling, 3rd Edition

Original English Language Edition Copyright © 2025 by David L. Hough and Fox Chapel Publishing Company, Inc., Fox Chapel Publishing Inc. All rights reserved.
Translation into the Czech language Copyright © 2026 by ZONER a.s. All rights reserved. Published under license.

MOTORKAŘENÍ
KOMPLETNÍ PRŮVODCE
David L. Hough

Odpovědná redaktorka: Eliška Škorpíková
Překlad: Petr Kovařík
Odborná korektura: Milan Stuparič
Jazyková korektura: Kateřina Romanová
DTP: Petr Bernát (dle originálu publikace)
Obálka: Petr Bernát (dle originálu publikace)

Copyright © ZONER a.s.
Vydání první v roce 2026. Všechna práva vyhrazena.
Zoner Press
Katalogové číslo: ZRK2602

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této publikace nesmí být reprodukována ani distribuována žádným způsobem ani prostředkem, ani reprodukována v databázi či na jiném záznamovém prostředku či v jiném systému bez výslovného svolení vydavatele s výjimkou zveřejnění krátkých částí textu pro potřeby recenzí.

Tato kniha byla vydána s cílem poskytnout přesné a spolehlivé informace. Ačkoli byla přípravě této knihy věnována maximální pozornost, autor i vydavatel výslovně odmítají jakoukoli odpovědnost za případné chyby, opomenutí nebo nepříznivé důsledky vyplývající z použití či uplatnění informací zde obsažených.

Dotazy týkající se distribuce směřujte na:
Zoner Press
ZONER a.s.
Nové sady 18, 602 00 Brno
tel.: 532 190 883
e-mail: knihy@zoner.cz
www.zonerpress.cz
www.facebook.com/Zonerpress
www.instagram.com/zonerpress_redakce/

ISBN 978-80-7413-740-2 (pdf)

Věnování

Všichni stárneme. Většina z nás s přibývajícím věkem postupně ztrácí sílu i pohyblivost. Někteří trpíme zdravotními problémy nebo mentálním úpadkem.

Já sám jsem se rozhodl „pověsit helmu na hřebík“ v 80 letech. Bylo to především proto, že jsem za ta léta natolik poznal různá prostředí, provoz a ohrožení na cestách, že nebezpečí a nepohodlí začaly převažovat nad potěšením z jízdy. Navíc jsem si začal uvědomovat vlastní limity. Moje staré tělo už například nedokáže dobře snášet letní teploty.

Stará hlava mi ale podle všeho funguje celkem uspokojivě. To znamená, že se stále můžu účastnit motorkářských akcí, potloukat se po srazech, a občas dokonce někde vystoupit jako hostující řečník. Teď jsem dostal jedinečnou příležitost napsat třetí vydání této knihy a podělit se o vše nové, na co jsem od jejího druhého vydání přišel.

V motorkářském světě se pohybuji už dlouho a během té doby jsem si vysloužil uznání od nejrůznějších organizací i motocyklové komunity. V oboru jsem považován za odborníka a mám za sebou desítky let zkušeností, díky kterým snad toto označení není zcela od věci. Obsah této knihy je však ve skutečnosti souhrnem moudrosti nabyté tvrdou školou života a poznatků tisíců dalších motocyklistů. Bylo by vhodné věnovat ji všem, kdo mě pobízeli, abych o motorkářství psal. Mnozí z nich však už nejsou mezi námi, a proto bych rád toto vydání knihy věnoval několika svým zesnulým přátelům a spolupracovníkům, kteří mi na cestě pomáhali.

Ramey „Kouč“ Stroud, jehož nadšení pro věc bylo prostě nakažlivé. Poté, co po nehodě ochrnul na nohy, si postavil sajdkáru a dál jezdil po Severní i Jižní Americe a Evropě. Na Koučově ranči v Lyons v Oregonu jsme absolvovali řadu nezapomenutelných rozhovorů, které mě motivovaly k dalšímu psaní v dobách, kdy mě přemáhala únava. Byl to skvělý mentor.

Michael McPeak, jezdec na motocyklech BMW z Britské Kolumbie v Kanadě, byl po mnoho let náčelníkem na motorkářských srazech Bee Cee Beemers Hot Springs v Nakusp. Michael byl přátelský a extrovertní člověk, který inspiroval okolí ke vzájemné pomoci. V jedné z malebných oblastí Britské Kolumbie pořádal srazy ve skvělé společnosti a s prvotřídním jídlem. Já jsem se přirozeně přihlásil jako dobrovolník na pomoc se semináři o jezdeckých dovednostech. Jak bych taky mohl Michaelovu žádost odmítnout? Michael měl srdeční potíže, které se často projevovaly při řešení různých problémů s organizací srazů. Když jsem mu říkal, ať si zajde k doktorovi, jen pokrčil rameny a makal dál. Cenným poučením, kterého se mi od Mikea dostalo, bylo, že touha obětovat se pro druhé může být silnější než snaha zachránit sebe sama.

Ron Ayres se řadu let věnoval rekreačnímu motocyklovému sportu, konkrétně vytrvalostním jízdám, a má na svém kontě několik knih, ve kterých všechno popisuje. Po odchodu do důchodu začal organizovat zájezdy do exotických destinací, jako jsou Brazílie, Jižní Afrika a Nový Zéland. Ron mě pozval, abych se jako novinář zúčastnil několika jím vedených výletů, což mi poskytlo příležitost nejen poznat jeho organizační schopnosti, ale i získat zkušenosti z dalekého zahraničí. Ronův přínos spočíval v pozitivním přístupu i ve schopnosti objevovat na cestách svět. Společnost Ayres Adventures pokračuje i bez něj, na Ronův nadšený přístup ale všichni vzpomínají dodnes.

Jim Dodson byl válečný veterán, který si postavil vlastní sajdkáru z veterána BMW R-60. Jim měl sajdkáry tak rád, že začal vydávat časopis *Hack'd Magazine*. Byl nesmírně společenský a uspořádal řadu sajdkárových srazů na ranči Dodson v Západní Virginii. S bolestmi způsobenými chemikáliemi z dob vojenské služby se nikdy nikomu nesvěřil. Byl jsem překvapený a poctěný, když mi nabídl, že mi na týden půjčí svou osobní sajdkáru

na výlet na sraz do sousedního státu. Finančně na tom Jim nebyl bůhvíjak, ale byl milionářem ducha a nesobeckosti.

Wendy Moonová byla vysokoškolská lektorka a publicistka s magisterským titulem z teologie. Mezi motorkáři byla známá i jako Moonrider, podle svého blogu na Journalspace. Wendy byla nebojácná, ostře kritická a ochotná volat výrobce k zodpovědnosti. I po sérii podezřelých, zdrcujících katastrof, které by méně odolného člověka donutily všechno vzdát, pokračovala v pátrání a psaní zpráv o problémech souvisejících s nebezpečími motorkářského hobby. Navzdory ochotě postavit se proti celému odvětví a i když se s ní člověk v některých otázkách neshodl, Wendy zůstala dobrou kámoškou. Byla vynikajícím příkladem nesmlouvavé informátorky.

Lyle Grimes nebyl žádný velký guru motocyklového sportu, manažer výcviku ani vedoucí skupinových vyjížděk. Byl to prostě chlap, který jezdil na motorce po celé Severní Americe a na srazech vařil kávu. Lyle vstával před svítáním a nahříval kávovary, aby jezdci po probuzení dostali čerstvý šálek kávy, a to s úsměvem, potřesením ruky a slovy povzbuzení. Obdivuhodný dar. Lyle je dalším příkladem toho, jak najít uspokojení v tom, že se člověk rozdá.

Carla Goldsbyho jsem potkal poté, co se přihlásili s manželkou na jeden z mých motocyklových výletů po Puget Sound v 70. letech. Byli členy klubu BMW Riders of Oregon a jako poděkování mi koupili členství v BMW Motorcycle Owners of America, velkém mezinárodním motorkářském klubu BMW. Carl byl inspektorem u dálničních údržbářů a měl talent na údržbu a opravy zařízení, který uplatňoval i u motorek a v práci. Když jsem se mu občas svěřil, že mě přílišné množství souběžných úkolů zmáhá, Carl se jen zasmál a prohlásil: „Ve tvém věku? Jestli tě to nebaví, tak se na to vyprdni!“ V té době jsme se znali už řadu let. Carl nebyl příznivcem laciné infantilní zábavy, radost mu dělaly spíš nezapomenutelné cesty, dobří přátelé a dobře vykonaná práce. Jinak řečeno – vyber si, čemu se chceš věnovat, a vykašli se na to, co si myslí ostatní.





Já sám jsem pracoval ve společnosti Boeing v Seattlu, kde jsem zastával různé funkce kolem grafiky a videa. Boeing měl oddělení pro volný čas, které sponzorovalo různé kluby, včetně – věřte tomu nebo ne – Motocyklového klubu zaměstnanců Boeingu (BEMC). Dick Rothe byl velmi společenský člen BEMC, který každoročně pořádal speciální jízdu na počest Russa, bývalého člena, který zemřel na rakovinu. „Rotten Russ's Red Rabbit Ride" byla dobrodružná jízda spojená s plněním úkolů. Na trase byly schované nápovědy v barevných papírových králičích hlavách, připevněných ke sloupkům, stromům nebo plotům. Červená králičí hlava na křižovatce znamenala, že trasa může od tohoto místa vést jakýmkoli směrem. Zelená králičí hlava do půl míle od červené znamenala, že jste na správné cestě. Dick tuto akci pořádal, dokud sám nemusel odejít do zdravotního důchodu kvůli metastázující rakovině. Pamatuji si ho jako usměvavého, veselého a nadšeného chlapa, který dokázal, jak důležité je snažit se obětovat pro druhé. Chybí mi.

Podstatou toho, co mě všichni tito lidé naučili, je myšlenka, že nejdůležitější věc v životě je dělat maximum pro ostatní. A pak třeba přijdete na to, že od života dostáváte víc, než dokážete dát. Díky, přátelé.

Úvod

Odmalička mě zajímalo, jak věci fungují. Vzpomínám si, jak jsem v šesti letech rozebral novou poplašnou pistolku a pak si ji schoval, když se mi nepodařilo dovnitř vrátit všechny pružiny. Po pár dalších letech, kdy jsem se zajímal o všechno mechanické, jsem si dokázal na bicyklu opravit přehazovačku a vyměnit špice. Postavil jsem několik lodí, pracoval na přívěsných motorech a udělal si papíry na plachetnici. Na vysoké jsem absolvoval několik kurzů strojního inženýrství a naučil se obrábět, odlévat a svařovat. Z nutnosti jsem opravoval rodinná auta, a když jsme potřebovali nový dům pro stále početnější rodinu, naučil jsem se zedničině, tesařině, instalatérství a elektrikařině.

Jakmile jsem začal jezdit na motocyklu, považoval jsem za přirozené zajímat se o zvláštní chování jednostopých vozidel. Uvědomil jsem si, že jízda na motocyklu zahrnuje nejen mechaniku a dynamiku jeho ovládání, ale i přehled nad celkovou situací na silnici. Třicet let jsem na motorce jezdil do práce a během té doby jsem se seznámil s radostmi i strastmi dlouhých vyjížděk, jízdy ve skupině, zahraničních cest, tříkolových motorek, jízdy v terénu, práv motocyklistů a výcviku jezdců. Začal jsem zapisovat své myšlenky a příležitostně přispívat do kultovního kalifornského motorkářského časopisu *Road Rider*. Na schůzkách místního motorkářského klubu jsem každý měsíc dával tipy na zlepšení jezdeckých dovedností a vedl několik kurzů „přežití na silnici“. Když vznikla nadace Motorcycle Safety Foundation (MSF), stal jsem se jejím certifikovaným instruktorem a na částečný úvazek vedl kurzy pro Dopravní inspektorát státu Washington. Když jsem zjistil, že se MSF nezajímá o tříkolové motocykly, vytvořil jsem kurz jízdy se sajdkárou a napsal učebnici *Driving a Sidecar Outfit* (v překl. Jezdíme se sajdkárou).



Pro časopis *Road Rider* jsem napsal řadu článků o bezpečnosti. Redaktor Bob Carpenter mě požádal, abych k tématu vytvořil šestidílný seriál. Tehdy mi došlo, že „bezpečnost na motocyklu" je vlastně oxymóron, a tak jsme s Bobem vymýšleli nový název. Bob navrhl „Proficient Motorcycling" (v dosl. překladu „Dokonalé motorkářství") a já souhlasil. Nová rubrika vznikla v čísle z května 1984. Mainstreamové motocyklové časopisy v té době jezdecké dovednosti většinou ignorovaly, takže sloupek „Dokonalé motorkářství" byl vlastně novátorský. Tehdy jsme ještě netušili, že se rubrika bude po několik desetiletí rozšiřovat, získá řadu ocenění, nastartuje trend zařazování článků o jezdeckých dovednostech do jiných amatérských časopisů a poslouží jako základ pro první vydání této knihy.

O deset let později časopis *Road Rider* koupila společnost Fancy Publications a přejmenovali jej na *Motorcycle Consumer News*. Redaktor Fred Rau si uvědomil hodnotu článků o jezdeckých dovednostech a přesvědčil mě, abych v rubrice pokračoval. Poté přiměl knižní divizi nakladatelství BowTie Press (nyní Companion House Books, imprint Fox Chapel Publishing), aby vydala první vydání knihy. Kniha byla v podstatě výběrem sloupků z časopisů *Road Rider* a *Motorcycle Consumer News* z let 1981–1999. První náklad se rychle vyprodal, což všechny překvapilo i potěšilo. Řada čtenářů se mi svěřila, že svůj první výtisk půjčili jiným motorkářům, ale ti jej nevrátili, a tak si pro sebe museli koupit další.

Během následující dekády se do rukou a myslí motocyklových nadšenců dostalo přes 120 000 výtisků. Kniha byla přeložena do několika jazyků, včetně němčiny a polštiny. Nové nakladatelství i5 se rozhodlo, že je čas na aktualizaci. Původní obsah byl přeorganizován a grafika vylepšena. Druhé vydání vyšlo v plné barvě a zařadilo se tak po bok dvou podobných knih, *Mastering the Ride* a *Street Strategies*.

NÁZORY ODBORNÍKŮ

„Člověka poznáte podle společnosti, ve které se pohybuje." – starověké přísloví, zdroj neznámý

Během let strávených s motorkáři jsem od nich získal cenné poznatky. Vybral jsem proto několik těchto zkušených jezdců, aby do této knihy přispěli svými znalostmi, a to v sekci nazvané „Názory odborníků". Někteří přispěvatelé poskytují praktické rady, zatímco jiní sami vydávají knihy. Každý z nich přináší do naší diskuze něco jedinečného a cenného.

Nadace Motorcycle Safety Foundation mi dvakrát udělila ocenění za žurnalistickou činnost. Americká asociace motocyklistů mě v roce 2009 uvedla do své Motocyklové síně slávy. Obvykle jsou do ní uváděni profesionální závodníci a techničtí vývojáři. Byl jsem tedy překvapen a potěšen, že poctili i „pouhého" autora a instruktora.

To by mohl být konec příběhu, kdyby nadšenci nepřestávali méně zkušeným jezdcům radit: přečti si knížku *Motorkaření*. Takže jsem ji musel pro nakladatelství Fox Chapel opět zaktualizovat.

Za ta desetiletí jsem se toho o motorkářství spoustu naučil a o tyto znalosti se v tomto vydání snažím podělit, spolu s drahocennými radami od mých skvělých motorkářských kamarádů.

Jak zní jedno z věnování, které píšu lidem do knih při autogramiádách: „Pohodové čtení, pohodovou jízdu."

—David L. Hough
Sequim, Washington

Obsah

Úvod 8

Kapitola 1: Řešení nebezpečných situací 12
Skrytá nebezpečí 12

Kapitola 2: Začínáme 26
Typy motocyklů 28
Než vyrazíte na nákup 38
Vybavení a příslušenství 40
Motocyklové vybavení 46

Kapitola 3: Dynamika jízdy na motocyklu 54
Co udržuje motorku v rovnováze? 54
Stabilita motorek 57
Co je to zatáčení? 62
Motocyklové pneumatiky 68

Kapitola 4: Způsoby projíždění zatáček 70
Návyky při projíždění zatáčkami 70
Správné tempo na správném místě 85
Správný stroj pro váš účel 90

Kapitola 5: Jak přežít v provozu 94
Městský provoz 94
„Nenadálé“ kolize 96
Jak správně projíždět křižovatky 104
Přežití na předměstí 105
Aspekty související s provozem 109
Jak přežít na dálnici 113
Soustřeďte se na jízdu 119
Seriózní údržba 129

Kapitola 6: Pasti na silnici 132
Nebezpečí číhající na povrchu vozovky 132
Obrubníky na obzoru 141
Konec zpevněného povrchu vozovky 148
Pozor, vysoká zvěř! 155
Vzteklí psi 163

Kapitola 7: Zvláštní situace 170
Jízda za deště 170
Taktika jízdy v dešti 177
Když je vám horko, je to peklo 181
Jízda v chládečku 186
Zatracený vichr 188
Zmrzlý benzín 197
Sovy 203

Kapitola 8: Jízda ve skupině 216
Skupiny motorkářů 216
Spolujezdec 228
Nakládáme 236
Tříkolové motocykly 244

Praktická cvičení 256
Rovnováha 256
Cvičný polygon 260
Prudké zastavení 262
Práce se spojkou 265

Slovníček pojmů 266
O autorovi 269


17


38


62


115


72


128


167


227


238

KAPITOLA 1:
Řešení nebezpečných situací

SHRNUTÍ KAPITOLY

Mezi hlavní témata probíraná v této kapitole patří:

- **Povědomí o rizicích:** Porozumění skutečným nebezpečím jízdy na motocyklu a jejich zvládání.
- **Důkladný výcvik:** Neustálé zdokonalování dovedností a mentální připravenost.
- **Připravenost na nouzové situace:** Strategie pro efektivní řešení neočekávaných situací na silnici.
- **Bezpečnost vs. realita:** Pochopení limitů výcviku a bezpečnostního vybavení při prevenci nehod.

Skrytá nebezpečí

V horách Colorada je slunečné nedělní ráno. Počasí nemá chybu. Provoz je minimální, silnice čistá a suchá. Norman a Christine jedou na východ malebným kaňonem Boulder a užívají si jízdu i výhled. Oba jezdci mají ochranné vybavení, včetně vysoce kvalitních přileb s úplným krytím obličeje. Norman dává pozor na zatáčky, plánuje ideální stopy a udržuje svůj cestovní cruiser pod kontrolou.

Na západ od nich se čtyři motocyklisté na sportovních motocyklech předhánějí a užívají si své stroje bez ohledu na rychlostní limity nebo dvojité plné čáry. V tuto chvíli se do čela skupiny dostává Mark.

Hned za kopcem Hurricane Hill Norman zpomaluje před ostrou nepřehlednou zatáčkou mezi skalami a naklání motorku do pěkného oblouku. Ve stejném okamžiku vjíždí Mark na své závodní Hondě do stejné zatáčky směrem na západ a s překvapením zjišťuje, že zatáčka mezi skalami je ostřejší, než očekával. Snaží se dráhu zkrátit, ale motorka je na hranici možností a driftuje přes středovou čáru do dráhy blížícího se cruiseru.

Čelní srážce se Norman vyhnul tím, že stroj strhnul do strany, ale střetu stejně nezabránil. Markova Honda do cruiseru tvrdě narazila a odmrštila jej na skálu. Norman byl na místě mrtvý. Jeho žena Christine zemřela o hodinu později v nemocnici.

Chápu, že se jedná o skličující příběh. Ale je to reálný příklad temné stránky motorkářství, kterou je nutné vnímat. Každý víkend, kdy se venku udělá hezky, dochází na různých oblíbených klikatých silnicích k vážným nehodám. Záchranáři odvážejí zraněné na pohotovost, kde se jim lékaři snaží zachránit život. V přibližně 14 z 15 vážných nehod se lékařům podaří motocyklistu zachránit, i když mnohdy s těžkými zraněními. Přibližně jeden z 15 zraněných motocyklistů v roce 2020 nepřežil.

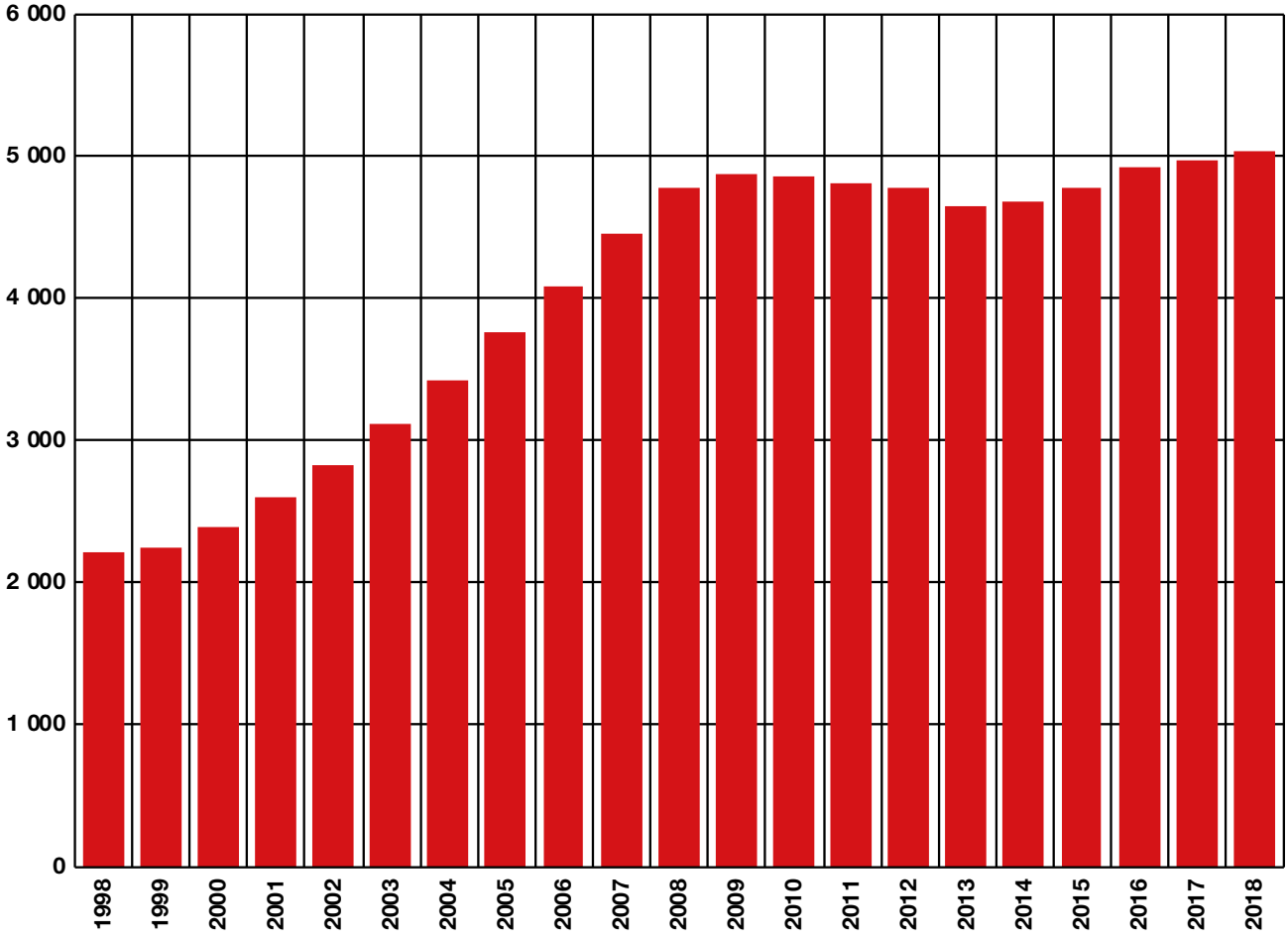
V roce 1998, kdy se ve státě Washington zdokonalovaly výcvikové programy pro motocyklisty, došlo v celých Spojených státech amerických na motorkách k něco málo přes 2 000 úmrtím. Každý rok si tisíce dalších motocyklistů udělaly řidičák. Šokující bylo, že do roku 2018 počet úmrtí rostl, místo aby klesal. Jediná korelace mezi výcvikem a počtem mrtvých spočívá v tom, že čím víc je na silnicích motocyklistů, tím vyšší je počet úmrtí.

V roce 2020 bylo ve Spojených státech zraněno 82 528 motocyklistů, z nichž 5 579 zemřelo.



Je jízda na motocyklu ze své podstaty nebezpečná? Jak toto nebezpečí měříme? Byl by tento motocyklista „víc v bezpečí", kdyby měl lepší helmu nebo odolnější výbavu? Zlepšil by své šance tím, že by se držel dál od středové čáry nebo měl lépe umístěná zrcátka, aby viděl za sebou jedoucí vozidla? Pomohly by zvýšit jeho viditelnost vesta křiklavé barvy nebo blikající světlomet? Jaké jezdecké dovednosti by si měl procvičit, aby pravděpodobnost nehody snížil? Je bezpečné jezdit ve skupině? Tímto a řadou dalších témat se budeme zabývat.

ÚMRTNOST MOTOCYKLISTŮ V USA
PĚTILETÝ KLOUZAVÝ PRŮMĚR



Zdroj: Systém hlášení smrtelných nehod (neboli FARS) NHTSA 1994–2017 FINÁLNÍ A 2018 ARF

Jaké jsou proměnné dotazů FARS pro výběr motocyklistů?
Typ vozidla = jakýkoli typ motocyklu, který se účastnil smrtelné nehody na veřejných komunikacích
Typ osoby = kdokoli, kdo jel na motocyklu (motocyklech): řidič nebo spolujezdec

Proč používáme pětiletý průměr? Abychom získali dostatek datových bodů pro vyrovnání náhodných výkyvů. Pětiletý průměr za rok 1998 se rovná součtu za roky 1994 až 1998, dělenému pěti. Složky pětiletého průměru se poté „posunou“ o jeden rok dopředu, aby se získal průměr pro následující rok.

Proč začínáme s daty z roku 1998? Průměr za rok 1998 zahrnuje počty od roku 1994. Po přezkoumání podrobností popsaných v příručce FARS a analytické uživatelské příručce FARS jsme zjistili, že v definicích, proměnných a termínech používaných v databázi FARS v letech před rokem 1994 došlo k podstatným změnám. To znamená, že zahrnutí dřívějších let by nebylo pro současné srovnání užitečné bez pečlivé analýzy, dokumentace a dalších komplikací. Kromě toho se technologie vozidel, silnic a sběru dat v průběhu více než 25 let výrazně změnily, což opět omezuje užitečnost nebo vnáší do mnoha dlouhodobých srovnání významné chyby.



Pokud potřebujete důkaz, že nebezpečí je skutečné, zajděte se někdy podívat na vrakoviště motocyklů.

Pro představu: motocykly představují méně než 1 % ujetých kilometrů motorových vozidel v USA, ale tvoří více než 18 % všech úmrtí na silnicích. Lékaři na pohotovosti bývají během víkendového návalu zraněných motocyklistů tak cyničtí, že si mezi sebou mumlají slova jako „dárce orgánů".

Proč tomu nevěnujeme pozornost?

Je situace opravdu tak zlá? Jak kdysi prohlásil jeden optimista: „Pokud jsou motocykly tak nebezpečné, jak říká Hough, proč je nevidíme rozbité povalovat se spolu s mrtvolami u silnic?" Odpověď je prostá – nejde o to, že k nehodám nedochází, ale o to, že společnost nenechává zničené motorky ani mrtvoly jezdců povalovat u silnic. Zohýbané motocykly a zranění motorkáři jsou odklizeni a odvezeni. Pokud chcete důkaz, že jsou tato krvavá jatka skutečná, zajděte se někdy podívat na vrakoviště motocyklů.

Proč tomuto nebezpečí nevěnujeme větší pozornost? Protože nemáme rádi špatné zprávy. Motocykly mají být zábavné, nikoli depresivní. Mluvit o nehodách a úmrtích má tendenci ubírat této zábavě na přitažlivosti. Mluvit o nebezpečí prý navíc může přinést smůlu! Jestli ale chceme jezdit na motocyklech, pojďme se zbavit všech tabu a dezinformací a do hloubky se zabývat tím, co se skutečně děje. Začněme jedním telefonátem z New Yorku.

Nováček na skútru

Kdysi si mě našel jeden začínající motorkář z New Yorku, aby si se mnou popovídal. Budeme mu říkat Scooter. Scooter se začal o motocykly zajímat teprve nedávno a měl o nich jisté pochybnosti. Žil dlouhá léta s matkou a ta mu motorku striktně zakazovala. Teď ale Scooter konečně dospěl, odstěhoval se a založil úspěšnou firmu.

Jednou šel náhodou kolem prodejny motorek a rozhodl se jen tak ji „omrknout". Okamžitě se ho ujal výmluvný prodejce a Scooter si během hodiny koupil roztomilý malý skútr. Scooter nabyl dojmu, že to vlastně ani není opravdová „motorka".



Mnozí mají dojem, že skútr nevyžaduje tolik školení a pozornosti jako „opravdová motorka". Ve skutečnosti se na skútru vystavujete stejnému nebezpečí jako na velkém, hrozivě vypadajícím cruiseru.

Po krátké instruktáži od prodejce se vydal do newyorského provozu. Podařilo se mu objet blok, ovšem po návratu se třásl jako osika.

Scooter se prodavače zeptal, zda může odstoupit od koupě a odejít. Prodavač ho uklidnil a naznačil, že se jedná pouze o nováčkovskou nervozitu, která brzy pomine, jakmile se s vozidlem lépe seznámí. Scooter se tedy nějak dopotácel domů. Musel uznat, že jízda na tomto hbitém vozítku je zábavná. Nemohl však zapomenout na rostoucí strach, který při první jízdě kolem bloku pocítil, a chtěl znát názor někoho jiného. Bylo jeho vnímání nebezpečí reálné, nebo šlo o pouhou nováčkovskou nervozitu?

„Hele, mám firmu a musím ji vést," řekl mi. „Nemůžu si dovolit vážné zranění nebo skončit na vozíku, ochrnutý na zbytek života. Je skútr opravdu tak nebezpečný, jak tvrdí moje matka? Ve svých knihách píšeš o jezdeckých dovednostech. Dá se na motorce vůbec jezdit bezpečně?"

Ani jsem nestihl odpovědět: „Tvoje máma má pravdu", když někdo zařval, že mu venku právě policie vypisuje pokutu za špatné parkování, a on odběhl, aby to vyřídil.

Jenže jeho otázky bychom si měli klást všichni. Když jsem začal jezdit, byl jsem stejně nervózní jako on a velmi opatrný. Po několika letech každodenního dojíždění do práce jsem dospěl k názoru, že na motorce lze jezdit přiměřeně „bezpečně" a že možná ani nehrozí o moc větší nebezpečí než při řízení auta. Po padesáti letech a milionu kilometrů na motorce si s určitými rozpaky uvědomuji, že jsem byl stejně naivní jako Scooter. Správná odpověď na jeho otázku zní: „Ano, motocykly můžou být velmi nebezpečné. A žádná z taktik vymyšlených motocyklovým průmyslem ani zákony nedokázaly toto nebezpečí snížit. Pokud nedokážeš přijmout možnost zranění, motorka není nic pro tebe."

Měření a zvládání nebezpečí jízdy na motocyklu

V průběhu let se relativní nebezpečnost jízdy na motocyklu pokoušely různými způsoby měřit nejrůznější organizace. Nejúčinnějším nástrojem, který dnes máme k dispozici, je pravděpodobně systém FARS (Fatality Analysis Reporting System, tj. Systém analýzy a hlášení smrtelných nehod) Národního úřadu pro bezpečnost silničního provozu (NHTSA). FARS shromažďuje údaje o dopravních nehodách motorových vozidel ze všech států USA a zadává tyto informace do obrovské databáze.

Ohledně vysokého nebezpečí jízdy na motocyklu ostatně nemusíte dát na má varování, protože vám bude zřejmé i bez nich. Chci jen dát k dispozici své znalosti, abych vám pomohl vydat se správným směrem. Pokud máte v úmyslu jezdit na motocyklu (nebo dokonce na skútru či mopedu) po veřejných komunikacích, doporučuji vám, abyste se stali mnohem zdatnějšími jezdci, než bývá běžné. Zaprvé, je důležité, abyste byli schopní stroj

Podle NHTSA je úmrtnost motocyklistů v USA 38krát vyšší než úmrtnost cestujících v osobních automobilech.



I když nebezpečí nikdy nelze zcela eliminovat, praxe, připravenost a přehled o situaci na silnici můžou vaše šance výrazně zvýšit.

zručně ovládat za všech okolností. Klíčem k tomu je praxe, praxe a ještě jednou praxe. Na konci této knihy (strana 256) najdete důležitá cvičení, která vám pomůžou si některé z těchto konceptů osvojit. Zadruhé, měli byste mít mentální schopnosti na to, abyste měli dokonalý přehled a povědomí o situaci, která je před vámi, a mohli tak činit správná rozhodnutí.



Zkušený motocyklista by měl být schopen rozpoznat způsoby jízdy, které nebezpečí zvyšují, nebo snižují. Pokud na tomto obrázku nevidíte nic nebezpečného, vraťte se k němu po dočtení knihy.



Pokud mají občas potíže s ovládáním svých strojů i profesionální motocykloví závodníci, jakou naději asi máme my obyčejní smrtelníci? Vlastně docela velkou, pokud chápeme základy a jezdíme v rámci svých možností.

Ovládání motocyklu

Před nějakou dobou jsem viděl videoklip, ve kterém motocyklový závodník přistál po skoku mírně nakřivo, což způsobilo „rozvlnění" motocyklu ze strany na stranu. Předek se náhle prudce rozkýval, čemuž se běžně říká „rozkmitání řízení" („speed wobble") nebo „tank slapper" (extrémní forma rozkmitání, kdy řídítka narážejí z dorazu na doraz). Zpanikařený závodník se snažil motocykl zkrotit, ale stejně se neudržel a byl odmrštěn. Jakmile se motocykl ocitl bez jezdce, kupodivu se sám zase zklidnil, narovnal a jel dál rovně po trati, dokud se nezastavil a nespadl.



Kdybyste jeli rychlostí 90 až 100 km/h, dokázali byste v této situaci zabrzdit? Nemyslím si, že je rozumné předpokládat, že na druhé straně kopce je silnice volná, i když je na ní malý provoz. Jakmile se zkrátí vzdálenost, na kterou vidím, co se na silnici děje, okamžitě zpomalím a nachystám se na úhybný manévr.

Z toho můžeme vyvodit určitý závěr – jezdec pravděpodobně k rozkmitání řízení nějak sám přispěl, když se ho snažil potlačit, a tím situaci ještě zhoršil. Účelem zde není jen nutnost naučit se, jak takové rozkmitání zvládnout, ale i to, že existuje celá řada normálních i nenormálních dynamických jevů, které by se motocyklista měl naučit ovládat, aby nepropadal panice, pokud nastanou. Naši osvětu můžeme začít popisem toho, jak spolu fungují geometrie přední strany motocyklu, pneumatiky, plynová rukojeť, brzdy a hmotnost těla, aby motocykl mohl držet rovnováhu, zatáčet a zastavit.

Statistiky úmrtí motocyklistů ODOT	
Celkový počet motocyklistů se smrtelným zraněním	124
Celkový počet kolizí mezi vozidly	55
Srážka automobilu s motocyklem	4
Srážka motocyklu s motocyklem	5
Motocykl narazil do jiného vozidla	46
Motocykl narazil do pevného předmětu na vozovce	69

Údaje ODOT (Oregon Department of Transportation) ukazují, že ve 120 ze 124 smrtelných nehod (97 %) byl motocykl tím vozidlem, které způsobilo srážku. Oregon nebyl v tomto ohledu výjimkou. Údaje ODOT potvrzuje pětiletá studie organizace Insurance Institute for Highway Safety (IIHS), která ukazuje, že v 96 % smrtelných nehod motocyklů v USA byl viníkem nehody právě motocykl.

Kontrola situace

Dále bychom se měli zabývat tím, čemu se říká „situační povědomí“. Jeden můj známý novinář mi vyprávěl, jak se vrátil domů z vyjížďky s partou velmi zkušených sportovních motorkářů. Své ženě následně oznámil, že s tou partou už nikdy nikam nepojede.

„Proč?“ zeptala se jeho žena. „Hrozila vám nějaká nehoda?“

„Ne,“ odpověděl, „motorky jsme všichni měli dokonale pod kontrolou. Jsou to všechno zkušení jezdci. Někteří jsou dokonce instruktoři v autoškole. Ale když jsem najížděl v čele skupiny do zatáčky s omezenou viditelností, najednou mi docvaklo, že tu situaci nemám vůbec pod kontrolou. Kdyby z příjezdové cesty za vrcholem kopce vyjel traktor nebo kdyby z lesa vyběhl los, byli bychom všichni v háji.“

Výcvikové kurzy a vlastní trénink pomáhají stát se lepším jezdcem. Stejně důležité je ale rozvíjet schopnost vnímat okolí, která umožní mít pod kontrolou situace, do kterých se při jízdě dostáváte. Nevím o žádných kurzech, které by situační povědomí pro motocyklisty vyučovaly, ale v mé další knize (*Street Rider's Guide*, v překl. Motorkářský



Chyba jezdce způsobuje mnohem víc nehod motocyklů, než jsou mnozí ochotní si připustit.

průvodce jízdou po silnici – dostupná v angličtině od nakladatelství Fox Chapel Publishing) je popsaná celá řada nebezpečných situací souvisejících s provozem a různými povrchy silnic a pro začátečníky se může jednat o neocenitelnou pomoc. Techniky pro rozpoznávání nebezpečí a jejich řešení budu postupně uvádět i v celé této knize.

„Plechovkáři“

Jeden z častých mýtů o nehodách motocyklů zní, že za ně většinou můžou ostatní účastníci silničního provozu. Slyšel jsem spoustu stížností motorkářů, co měli pocit, že za většinu nehod a nebezpečných situací můžou řidiči aut. „Ten bezohledný plechovkář odbočil bez varování přímo přede mnou a já to do něj napral.“

> „Nutkání přidat plyn a nechat koníka vyrazit vpřed se strašně těžko ovládá.“

Skutečnost je taková, že za vysoké procento nehod si motorkáři můžou sami. Obviňovat druhé možná dočasně zvedne ego, ale nezapomínejme, že je nakonec úplně jedno, kdo nehodu způsobil – v sanitce většinou stejně skončí motorkář. Pro lepší pochopení této skutečnosti se podívejme na studii smrtelných nehod motocyklistů v letech 2012 až 2014, kterou provedlo Ministerstvo dopravy státu Oregon (ODOT, strana 19).

Přibližně u poloviny všech smrtelných nehod motocyklů v Oregonu narazil motocykl do pevné překážky, nikoli do jiného vozidla, což mýtus, že motocyklisté jsou převážně oběti, zatímco řidiči automobilů hlavními viníky společných nehod, do velké míry vyvrací. Závěr tedy zní, že aby motocyklisté do ničeho nenarazili, musí mít lepší povědomí o situaci a chovat se zodpovědněji.

Jedním z hlavních důvodů nehod motocyklů je paradoxně právě to, že dnešní sportovní motocykly jsou výkonné a dobře se řídí. Když sedíte na výkonném stroji vyvinutém pro závodění, nutkání přidat plyn a nechat koníka vyrazit vpřed se strašně těžko ovládá. Klikatá část venkovské silnice se může začít jevit jako osobní závodní dráha, zvlášť když vás předjede jiný motocyklista a zmizí za obzorem. Veřejné silnice jsou však plné překvapení, a když se vám náhle do cesty postaví překážka, rychlost se z parťáka mění v nepřítele.

Okruh vs. silnice

Existuje řada „závodních“ škol, které se zaměřují na agresivní zatáčení, a to na základě mýtu, že jezdci havarují hlavně kvůli svým špatným jezdeckým dovednostem. Instruktoři na okruzích jako by byli přesvědčeni, že dovednosti v zatáčkách získané na uzavřeném okruhu jsou přenositelné na veřejné komunikace. Já však tvrdím, že jízda na veřejných komunikacích spočívá na jiných základech než jízda na závodní dráze. Na okruhu bude prioritou číslo jedna nedopustit, aby vás někdo předjel. Na silnici bude prioritou číslo jedna vyhnout se srážce.

Dalším velkým rozdílem mezi okruhem a veřejnou silnicí je to, že silnice má neomezený počet zatáček a křižovatek, takže je obtížné, možná dokonce nemožné, si je všechny zapamatovat. A i když jezdíte po určité silnici tak často, až máte pocit, že už ji znáte zpaměti, nebezpečí se může aktuálně skrývat i tam, kde ještě včera nebylo, například jelen ve stínu nebo rozsypaný štěrk. Rychlá jízda na veřejných komunikacích s sebou přináší neustálá překvapení.

Motocyklistům adrenalinově závislým na rychlosti bych doporučil, aby vyrazili na okruh. Najděte si školu, kde můžete jezdit rychle a bez nebezpečí v podobě divokých zvířat, křížení silnic, nevyzpytatelných povrchů nebo policistů s radary. Možná najdete hlavní naplnění svých motorkářských choutek v amatérských silničních závodech.

Používejte při plánování cesty hlavu

Pamatujete si statistiku, že motocyklista má 38krát větší pravděpodobnost smrti než řidič automobilu? Aby bylo možné toto srovnání provést, měří se nebezpečí podle „najetých kilometrů“. Uvažujte takto: motocyklu zaparkovanému v garáži nehoda nehrozí. Jinými slovy, čím méně najetých kilometrů, tím menší riziko. Čím víc kilometrů najedete, tím bude riziko větší. Možná dáváte přednost motocyklu před autem, ale dnešní auta



Jedním ze způsobů, jak míru nebezpečí snížit, je využívat kilometry najeté na motocyklu rozumně. Například v oblasti s častým výskytem vysoké zvěře můžete riziko srážky významně snížit převezením motocyklu autem.

jsou k prevenci zranění vybavena mnohem lépe než motocykly.

Jde o to, že míru nebezpečí ovlivňuje i způsob, jakým své kilometry najezdíte. Nejde jen o počet najetých kilometrů, ale i o to, kdy, kde, na čem a s kým jezdíte.

Představte si třeba přejezd celého státu na motorce, při kterém narazíte na bouři. Předpověď hlásí silný nárazový vítr a dočasné teploty pod bodem mrazu. Pokud se považujete spíš za motorizovaného kovboje, který je ochoten a schopen trochu toho špatného počasí vydržet a ustát, můžete v jízdě pokračovat. Když nebezpečnou situaci překonáte a přežijete a pak se pochlubíte kamarádům, můžete si tím dokonce získat jejich uznání.

Na druhou stranu, vichr už z cest sfouknul nejednu motorku a mnozí jezdci v důsledku kluzké vozovky nebo podchlazení ztratili nad svým strojem kontrolu. Místo pokračování v jízdě ve zhoršujících se podmínkách bývá bezpečnější najít si nějaký úkryt a počkat, až špatné počasí přejde.

Stejně tak si můžete pro danou situaci vybrat co nejvhodnější vozidlo. Řekněme, že jste konečně našli čas zúčastnit se motorkářského srazu

„Jízda na veřejných komunikacích spočívá na jiných základech než jízda na závodní dráze.“



Možná budete v pokušení ignorovat čáry zakazující předjíždění a tento pomalu jedoucí nákladní vůz předjet, ale než vyrazíte a přidáte plyn, pečlivě zvažte situaci. Jste si naprosto jistí, že nákladák nezatočí doleva na vedlejší silnici před vámi?

v sousedním státě, ale budete muset projet oblastí s hustou populací divokých jelenů.

Srážky s vysokou zvěří jsou v odvětví automobilového pojištění v Severní Americe dobře známým jevem. Málokdy se však zmiňuje rozdíl mezi srážkou automobilu s jelenem a srážkou motocyklu s jelenem. Když jelena (nebo jinou vysokou) srazí automobil nebo lehký nákladní vůz, obvykle dojde k poškození přední části vozidla, cestující ovšem ochrání bezpečnostní pásy, airbagy, deformační zóny a nerozbitné sklo. Když do jelena narazí motocykl, je mnohem pravděpodobnější, že jezdec (i případný spolujezdec) skončí na jednotce intenzivní péče.

Jedním ze způsobů, jak nebezpečí srážky s vysokou zvěří omezit, je převézt motocykl na přívěsu nebo nosiči a projet se na něm až v cíli.

Dodržovat, nebo nedodržovat

S přibývajícím množstvím dopravních zácp a rostoucí agresivitou řidičů stále víc motoristů porušuje, nebo dokonce ignoruje dopravní předpisy. Můžete se dostat do situace, kdy budete muset volit mezi zvýšením rizika nehody a rizikem pokuty za porušení dopravních předpisů. Vezměme si například zákazy předjíždění označené dvojitou plnou čárou. Kdysi bývali silniční dělníci v hodnocení hrozícího nebezpečí rozumnější a dvojitými čárami šetřili. Na dvojité plné čáry se dalo celkem spolehnout, že nás varují před skutečným nebezpečím, jako jsou zvlněné silnice, na nichž se můžou skrývat jiná vozidla, nebo vedlejší silnice, odkud může náhle někdo vyjet. S postupem doby se však začaly dvojité plné čáry prodlužovat, až se stalo, že některé silnice jsou dvojitými plnými čárami pokryté od začátku do konce.





Vjíždění do zatáčky z vnější strany jízdního pruhu umožňuje lepší výhled na situaci za ní.

Pokud jedete na rychlém motocyklu, je otravné vléct se za pomalým obytným vozem nebo přetíženým nákladákem se štěrkem, obzvlášť když vidíte, že je v protisměru volno a vy víte, že na předjetí máte dostatek výkonu. A co dlouhá stoupající zatáčka, kde před sebou vidíte silnici na osm nebo deset sekund? Když se dostanete za vozidlo, které čeká na odbočení doleva z rušné dvouproudové silnice, je rozumné za ním zcela zastavit, nebo je lepší odbočit ke krajnici, předjet ho zprava a pokračovat v jízdě? Stále víc z nás podléhá pokušení pravidla prostě ignorovat a pokračovat v jízdě.

„Nikdy, opravdu nikdy nejezděte v protisměru při přejezdu mostu, před blížícím se vrcholkem kopce, při projíždění zatáčky, za kterou nevidíte, nebo při projíždění křižovatkou."

Z právního hlediska není přejetí dvojité čáry o nic nezákonnější než překročení stanovené rychlosti, ale fyzikální zákony se tak jako tak prosadí samy. Jízda v protisměru při vysoké rychlosti výrazně zvyšuje riziko čelní srážky, pokud se za zatáčkou náhle objeví auto nebo ze skryté příjezdové cesty vyjede někdo místní.

Musíte se sami rozhodnout, kdy a kde jste ochotní přejetí dvojité plné čáry riskovat. Moje rada zní: Nikdy, opravdu nikdy nejezděte v protisměru při přejezdu mostu, před blížícím se vrcholkem kopce, při projíždění zatáčky, za kterou nevidíte, nebo při projíždění křižovatkou.

Než se rozhodnete ignorovat zákon, dobře si prohlédněte situaci a snažte se zjistit, co se děje a co se může stát. Je před vámi vedlejší silnice nebo příjezdová cesta, na kterou by vozidlo před vámi mohlo odbočit? Je před vámi křižovatka zastíněná stromy, ze které by náhle mohl někdo vyjet? Nejede vozidlo před vámi pomalu náhodou proto, že se řidič chystá odbočit doleva? Není rozumné předjíždět v oblastech, kde jsou podél hlavní silnice vedlejší nebo příjezdové cesty, přestože se nejedná o zónu, kde je předjíždění zakázáno. A i když je ve vašem státě legální předjíždět zastavené vozidlo zprava, dobře se podívejte za sebe, zda vás samotné neobjíždí někdo jiný.

Výhled

Čím blíž jste při nájezdu do zatáčky k jejímu vnějšímu okraji, tím lépe vidíte, co vás čeká, ať už je to automobil, vysoká zvěř, nebo rozsypaný štěrk. Bez ohledu na preferovanou rychlost jízdy je důležité maximalizovat výhled. Čím víc toho ze zatáčky před sebou vidíte, tím snazší bude zvolit stopu a rychlost v zatáčce.

Vzpomínáte si ještě na statistiku, že jezdec je u většiny nehod ten, kdo narazí do druhého? Jedním z běžných faktorů při nehodách motocyklů na klikatých silnicích bývá to, že řidiči situaci

DEFINICE

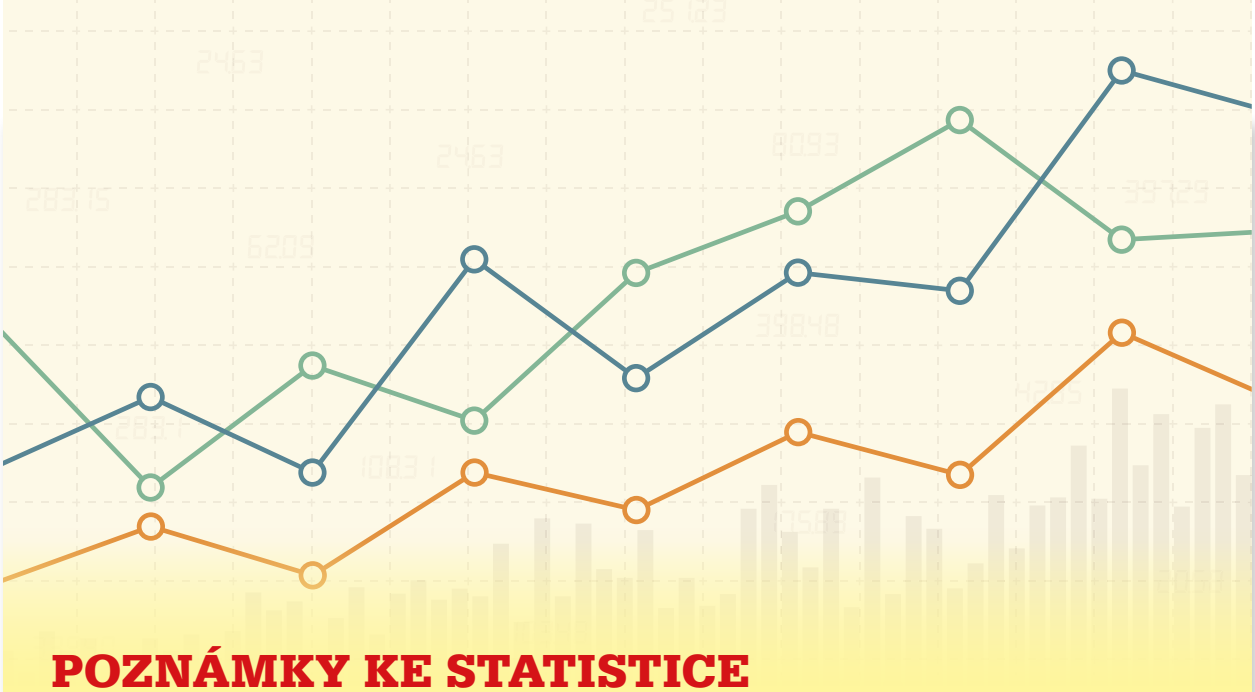
Při vědeckém zkoumání nebezpečí souvisejícího s jízdou na motocyklu je důležité používat realistické pojmosloví. Například „bezpečnost motocyklů" je oxymóron. „Bezpečný" znamená absenci nebezpečí, ale jízda na motocyklu opakovaně dokazuje, že ji nelze nebezpečí zcela zbavit. „Nebezpečí" je vhodnější termín pro popis rizika lidského zranění. Pojem „riziko" se vztahuje na neživé objekty, jako jsou stavby nebo vozidla. To znamená, že „riziko poškození" se vztahuje na motocykl, nikoli na řidiče nebo spolujezdce.

Dávám rovněž přednost používání pojmu „havárie" před termínem „nehoda". „Nehoda" naznačuje, že nikdo nemohl předvídat nebezpečí ani udělat nic, aby mu zabránil. „Nehoda" je prostě konstatování skutečnosti. „Havárie" je nehoda, při které se střetnou dvě nebo více vozidel.

Jakmile se smíříte s rizikem souvisejícím s jízdou na motorce, je čas začít se učit, jak efektivně zlepšit svůj výhled.

před sebou neviděli celou. Mimo obce představují zvláštní problém pravotočivé zatáčky. Výhled je zde omezenější než v levotočivé zatáčce se stejným zakřivením. Chytrou taktikou je vjíždět do pravotočivé zatáčky blíž ke středové čáře a do levotočivé zatáčky naopak blíž ke krajnici. Získáte tak nejlepší výhled na dění za zatáčkou, což zvyšuje vzdálenost, na kterou dohlédnete, a umožňuje motocyklům vyjet ze zatáčky na lepší trajektorii, aniž by se dostaly smykem do protisměru.

Vyhnout se smyku není jen otázkou rozvážné jízdy uprostřed vlastního jízdního pruhu a nervózního čekání na možnost úhybného manévru. Nejlepším řešením, jak se smyku vyhnout, je osvojit si správné návyky. Pokud se zamyslíte nad vším, co jsem dosud zmínil, dojde vám, že se tu vynořuje jistý vzorec. Musíte mít pod kontrolou situaci i motocykl. Cvičte si správné návyky při každé jízdě. Jeďte tak, abyste dobře viděli a současně byli vidět. A až se příště ocitnete na silnicích nižších tříd, zhodnoťte své rychlostní návyky pomocí rychlého odhadu dohledové vzdálenosti. Nebojte se použít své obří brzdové čelisti k OKAMŽITÉMU snížení rychlosti, pokud se dohledová vzdálenost nenadále zkrátí, nebo se nebojte strhnout řídítka od středové čáry, pokud uvidíte protijedoucího řidiče, jak si zkracuje zatáčku.



POZNÁMKY KE STATISTICE

Pokud jde o statistiky, spoléhám se především na Národní správu bezpečnosti silničního provozu (NHTSA) Ministerstva dopravy USA. NHTSA vychází ze svých údajů z databáze Fatality Analysis Reporting System (FARS), která je sestavena z hlášení o nehodách z jednotlivých států. NHTSA každoročně vydává „Traffic Safety Facts" (Fakta o bezpečnosti silničního provozu) o různých tématech, obvykle dva roky po shromáždění příslušných informací. Statistiky pro motocykly zahrnují dvoukolová a tříkolová motorová vozidla, terénní motocykly, mopedy, motorové skútry, minibiky a malé dětské motorky. Údaje NHTSA se omezují na nehody, ke kterým došlo na veřejných komunikacích, jako jsou silnice nebo dálnice. Nehody na soukromých pozemcích se nezapočítávají.

Předchozí vydání této knihy citovala statistiky ze slavné studie o nehodách motocyklů z konce 70. let, běžně nazývané „Hurtova zpráva". Od té doby se dopravní situace natolik změnila, že tyto statistiky můžeme považovat za zastaralé.

KAPITOLA 2:
Začínáme

SHRNUTÍ KAPITOLY

Mezi hlavní témata probíraná v této kapitole patří:

- **Výběr správného motocyklu:** Porozumění různým typům motocyklů a výběr toho, který odpovídá vašim zkušenostem a tomu, na co budete motocykl používat.
- **Úvahy před nákupem:** Co je nutné zvážit před nákupem motocyklu, aby vám ve všem vyhovoval.
- **Nezbytná výbava:** Potřebné příslušenství pro bezpečnou a pohodlnou jízdu.
- **Povědomí o dění na silnici:** „Slepota z nepozornosti" a její vliv na viditelnost motocyklistů.

Co vás na motorkách láká nejvíc? Možná vás zaujal sportovní motocykl řítící se ulicí. Nebo jste třeba viděli video, na kterém jezdec na silném cestovním motocyklu projíždí Afriku, a vy jste si na jeho místě představili sebe. Možná vás zaujal určitý typ motocyklu, například cruiser, skútr, cestovní enduro, supersport, naháč nebo čtyřkolka.

Ať už vás k motocyklům přitáhlo cokoli, možná vás překvapí obrovská škála různých typů, velikostí a funkcí těchto strojů, a dokonce i životních stylů zaměřených na konkrétní typy. Za „starých dobrých časů" bývaly motocykly víceúčelové stroje, ale v posledních letech výrobci definovali různé typy motocyklů na základě jejich účelu. Motorkářstvím se zabývám už 60 let a mám najeto přes 1,6 milionu kilometrů. Snad se tedy můžu podělit o pár úvah, které vám pomůžou rozhodnout, zda se do něj pustit.



Výběr správného motocyklu není jen otázkou estetiky, ale vyžaduje i pochopení jeho výkonu a toho, jak bude vyhovovat vašim konkrétním jezdeckým potřebám. Rozhodujte se na základě přesných informací, ať se na silnici cítíte bezpečně a spokojeně.

Typy motocyklů

Terénní motocykly

Jedním z hlavních rozlišení je, zda je stroj určen k jízdě po zpevněné silnici, nezpevněné cestě, nebo úplně mimo ni. Možná jste viděli nějaký videoklip, ve kterém terénní motocyklista sviští po náročném terénu nebo šplhá přes vysoký horský průsmyk, a dokážete si představit, že by vás to taky bavilo. Podstatou je, že terénní motocykly nabízejí únik od šílenství a frustrujících pravidel civilizovaného světa. Terénní motocykly mají vlastnosti, jako jsou pneumatiky s hrubým vzorkem a odpružení s dlouhým zdvihem, které umožňují zkušenému jezdci udržet trakci a rovnováhu na nerovném nebo kluzkém povrchu.

Existuje spousta terénních závodů, kterých se můžete zúčastnit, nebo je aspoň sledovat jako divák. Jednou ze zábavných forem terénní jízdy je tzv. hill climb neboli výjezd do vrchu, kde se jezdci pokoušejí vyjet velmi strmý kopec až na vrchol. Další soutěžní formou jsou „trialy“, kde jezdci překonávají zdánlivě nepřekonatelné překážky. Je však třeba si uvědomit, že takové manévry jsou velmi specializovanou formou motocyklového sportu. Možná vám bude stačit jen tak si jezdit kratší terénní trasy.









Terénní motocykly jsou určeny pro jízdu mimo zpevněné povrchy. Mezi nejoblíbenější značky patří Honda, Yamaha, Kawasaki a Suzuki.



Cruisery jsou univerzální stroje vhodné pro pohodovou jízdu v nejrůznějších prostředích.

Cestovní motocykly a endura

Možná na vás někdy udělala dojem skupina jezdců na cestovních motocyklech typu cruiser nebo tourer, kteří se za burácení dvouválcových motorů řítili těsně vedle sebe. Cestovní stroje mají obvykle pneumatiky s dobrou trakcí na asfaltu nebo betonu a odpružení vyladěné pro menší nerovnosti vozovky při dálničních rychlostech. Pod označení „cruiser" dnes spadají i motocykly s velkoobjemovými dvouválcovými motory do V, jako jsou například Harley-Davidson. Označení „touring" neboli „cestování" popisuje dlouhé cesty po (většinou) zpevněných silnicích. Mezi typické vlastnosti těchto motocyklů patří výkonný motor, aerodynamická karoserie s čelním sklem, pevné brašny, odolné pneumatiky, velká palivová nádrž, výkonné brzdy, tempomat a případně i pohon kloubovým hřídelem. Termín „naháč" označuje stroje s malou nebo žádnou karoserií, velkými zavazadly nebo ochranou proti větru. Prostě a jednoduše „naháč". Mnoho naháčů je však vybaveno příslušenstvím pro každodenní dojíždění nebo cestování.





Cestovní motocykly mají výkon, zavazadlový prostor a ochranné prvky vhodné pro cestování na dlouhé vzdálenosti. Mezi oblíbené značky patří Honda, BMW a Harley-Davidson.





Tzv. naháč obecně označuje silniční stroj, který je z výroby dodáván bez příslušenství, jako je kapotáž nebo zavazadla. Mezi oblíbené značky patří Honda, Yamaha a Kawasaki.





Sportovní motocykly jsou konstruované na agresivní projíždění zatáček, výkon má přednost před pohodlím, a obvykle se jedná o civilní verze závodních strojů. Mezi oblíbené značky patří Honda, Yamaha a Ducati.



Yamaha Ténéré 700 je jedním z nejpopulárnějších silničních endur, protože je lehká a výkonná, což je ideální pro různé jízdní styly.

Sportovní motocykly jsou zaměřené na výkon, zejména pak na agresivní zatáčení. Někdy se jim vzhledem k jejich podobnosti říká „repliky závodních motocyklů“. Sportovní stroje mají obvykle výkonné motory, velké brzdy, aerodynamické kapotáže, přilnavé pneumatiky a odpružení ve stylu závodních motocyklů.

Někde mezi terénními a „silničními“ motocykly se nacházejí univerzální endura. Jedná se o motocykly s dobrými vlastnostmi pro jízdu po asfaltu, ale současně s odpružením a pneumatikami vhodnými i pro jízdu v terénu. Cílem je mít možnost vyrazit po silnici do méně civilizované oblasti a současně pak na stejném stroji prozkoumávat i terén mimo zpevněné povrchy.

Silniční endura nabízejí jedinečnou kombinaci vlastností, díky nimž dokážou jezdit jak po asfaltu, tak v terénu. Díky vyšší poloze a delšímu zdvihu odpružení tyto stroje zvládají nerovný povrch a terénní překážky, které jsou pro silniční motocykly nepřekonatelné. Pneumatiky na endurech mívají často hybridní konstrukci, která umožňuje přilnavost na asfaltu, ale i záběr na štěrku, blátě nebo



Univerzální enduro (dual sport) představuje kompromis mezi standardním a terénním motocyklem, který je vhodný jak na zpevněné, tak na nezpevněné silnice. V této kategorii patří mezi oblíbené značky Honda, Yamaha a KTM.

TYPY PNEUMATIK

Ačkoli existuje téměř nekonečná škála značek, modelů a dezénů pneumatik, motocyklové pneumatiky lze obecně rozdělit do tří hlavních typů:

- **Pneumatiky s diagonální kostrou:** Tyto pneumatiky jsou vyrobené z vrstev tkaniny, které se navzájem kříží a tvoří tak diagonálu. Jsou vhodné pro střední rychlosti a ideální pro motocykly s malými až středně velkými motory, flexibilním podvozkem a pro náročné použití. Nabízejí pohodlnou jízdu a dobrou trakci na různých površích, ale při vysokých rychlostech se můžou rychleji opotřebovávat.
- **Radiální pneumatiky:** Radiální pneumatiky jsou vyrobené z vrstev, které vedou radiálně od středu pneumatiky, a jsou určené pro vysoce výkonné motocykly. Poskytují lepší odvod tepla i lepší ovladatelnost a stabilitu, zejména při vysokých rychlostech. Radiální pneumatiky jsou vhodné pro výkonné stroje s tuhým podvozkem a pro sportovní a výkonnostní využití.
- **Diagonální pneumatiky:** Diagonální pneumatiky jsou podobné pneumatikám s diagonální kostrou, mají křížící se vrstvy, ale jsou jinak konstruované. Díky své odolnosti a univerzálnosti jsou jedním z hlavních typů motocyklových pneumatik. Tyto pneumatiky se často používají u terénních a enduro motocyklů, kde poskytují vynikající přilnavost a stabilitu na různých površích.



písku mimo silnice. Silniční endura mají obvykle větší palivové nádrže pro větší dojezd a robustní rámy pro uchycení bočních kufrů s vybavením a vysokou světlou výšku pro jízdu v terénu. Na rozdíl od svých univerzálních dual sport příbuzných mívají silniční endura výkonnější motory a robustní komfortní vybavení, díky čemuž jsou vhodné na všechno – od dálkových cest po náročnou jízdu v terénu.

Skútry a mopedy

Skútry jsou oblíbené zejména ve městech a přilehlých aglomeracích. Skútry mívají obvykle kola s menším průměrem, plošinu na nohy řidiče a často i uzavřený koš na přepravu věcí a prostor pro uložení přilby. Výhodou skútrů v městské dopravě je snadné ovládání. Mají obvykle motory o objemu od 125 ccm do 250 ccm, a jsou tak ideální pro projíždění městským provozem a parkování na





Skútry jsou v evropských městech oblíbené díky své malé velikosti, úsporným motorům a uživatelsky přívětivějšímu kokpitu, který je vhodný pro dojíždění do práce nebo zařizování pochůzek v běžném oblečení. Dvě nejoblíbenější značky jsou Honda (nahoře) a Vespa (dole).



Moped je jízdní kolo s pedály, ke kterému je připevněn malý motor. Mofa je termín používaný v některých evropských a asijských zemích k označení malého motorového kola, k jehož řízení není třeba řidičský průkaz na motocykl.

malých prostorech na chodníku nebo pod schodištěm. Dvě zjevné nevýhody skútrů jsou menší kola, méně schopná zvládat nerovné povrchy, a omezený výkon. V některých zemích tvoří motocykly vysoké procento z celkového počtu silničních vozidel, i když se jedná o skromné modely o objemech v rozmezí 125–250 ccm.

Slovo „moped“ označuje motorové kolo, u kterého může jezdec doplňovat výkon motoru šlapáním. V některých zemích se používá k označení motorových kol s omezeným výkonem, které nemusí splňovat běžné předpisy pro motocykly. V poslední době se staly populárními také jejich elektrické verze.

Elektrické motocykly

Z důvodu ochrany životního prostředí a zvyšování nákladů za palivo přibývají elektrická vozidla (EV), a to včetně motocyklů. Výhradně na elektrické motocykly se zaměřuje například společnost Zero, ale téměř všichni významní výrobci motocyklů uvádějí na trh „tovární“ elektrické motocykly.

Velkou výhodou elektrických vozidel je, že elektromotory mají obvykle vysoký točivý moment v celém rozsahu otáček. Točivý moment je energie, která nutí hřídel k otáčení. Spalovací motory obvykle dosahují maximálního točivého momentu až při otáčkách kolem 5 000 ot/min. Elektromotor

Vážení čtenáři, právě jste dočetli ukázku z knihy Motorkaření**.**
Pokud se Vám ukázka líbila, na našem webu si můžete zakoupit celou knihu.