

Motocross.

Tips og råd til nybegynnere.

Det vil her bli gitt en del tips og råd for deg som er ny i sporten, som kan spare deg for både tid, problemer, penger og skader.

Først av alt må du skaffe deg motocross-sykkel og nødvendig utstyr.

Av utstyr bør du alltid bruke følgende utstyr: Godkjent hjelm, briller, skulderbeskyttelse/ryggskinne, albubeskyttelse, langermet trøye, hansker, bukse, knebeskyttere og cross-støvler.

Du må ha lisens som bl.a. har en forsikring som gjelder når du kjører på NMF - godkjente baner.

Har du spørsmål vedrørende dette kan du kontakte din klubb eller Norges Motorsport forbund.

Hvor kan du kjøre?

Når du har gyldig lisens, kan du kjøre på alle baner som er NMF - godkjente. Det er viktig at du overholder treningstider og regler som gjelder for den banen du kjører på.

Det er viktig at du tar ansvar og ikke kjører på ulovlige steder som veier og lignede. Dette kan medføre inndragelse av lisens og problemer for motorsportens felleskap.

Enkle kjøreregler på banen!

1. Vær sikker på at cross-sykkelen er i orden.
 - Sjekk begge bremsene og at gasshåndtak/gasswire fungerer.
 - Kjør alltid med fullt godkjent kjøreutstyr.
 - Ikke bråk unødvendig, sørg for at lyddemperen din er i orden.
2. Pass på å varme opp kroppen, varm opp motoren i noen minutter og husk å se deg godt for når du kjører ut på banen.
3. Kjør alltid riktig retning på banen, kutt aldri banen.
4. Hold alltid sporet ditt, skift aldri sporet ditt for den som skal passere deg, det er førerens ansvar å komme forsvarlig forbi.
5. Må du av en eller annen grunn stoppe på banen, rekk hånden opp, kjør ut på siden, bring deg selv i sikkerhet, for så hente/redde sykkelen.
6. Tenk sikker kjøring, ikke stress, ta deg god tid til å bli kjent, med banen og vær ekstra forsiktig med hoppene.
7. Lær sikker og effektiv kjøreteknikk (det finnes enkelte kurser/video osv). For å bli god må du trene mye på teknikk.
8. Følg flaggreglene. Dette må du kunne...

Vedlikehold av sykkel.

Les instruksjonsboken til sykkelen din nøye. Her står det meste av det du trenger å vite.

Det er mange som må lære unødvendig dyrt i begynnelsen. Første bud er riktig olje i bensinen (2 takt) og rent luftfilter i sykkelen.

Bensin og blandingsolje.

I instruksjonsboken kan du finne hva fabrikanten anbefaler av bensin/oktan olje og olje blandingsprosent (2 takt).

Motorolje.

Vær alltid sikker på at det er riktig mengde olje på motoren. Skift olje hyppig. Følg instruksjonsbokens anvisning. Enkelte sykkelmerker anbefaler oljeskift allerede etter 3-5 timers kjøring. (Oljebytte kan være en billig forsikring mot girkasse havari.)

Clutchen er også påvirket av motoroljen, dvs. gammel olje kan føre til at clutchen fungerer dårligere.

Luftfilter.

Hyppig skifte av luftfilter er av den viktigste servicen for ikke å ødelegge motoren. Tett luftfilter er også med på å sette ned yteevnen på sykkelen.

På en støvete bane kan det være nødvendig å bytte filter etter allerede 15-20 minutters kjøring. Du kan da merke at motoren kan gå dårligere. Bytter du da ikke filter, er veien til motorhavari kort. Små sandkorn som kan bli sugd inn i forgasseren, skape gass heng, og/eller går videre inn i sylindren for å ødelegge stempel, sylindere osv.

Bytt filter ofte, ta med ekstra filtre ferdig innoljet på trening og løp.

Hvordan rense et filter?

Det er flere måter å rense et luftfilter på. Det viktigste er at luftfilteret er fritt for olje/jord og sand.

Her er en gjennomprøvd metode.

- Skyll filteret godt i en bøtte med filtervask (evt. bensin) – klem vesken ut av filteret, ikke vri. Dette bør foregå utendørs med gummihansker.
- Vask så filteret med varmt vann tilsatt oppvaskmiddel. Gjenta dette helt til filteret føles fettfritt.
- Skyll så filteret i rennende vann – eller i vaskemaskin.
- Slå filteret mot hånden, gjerne med en plastpose under eller lignende for å høre om det er sand i filteret. Er det sand, gjenta prosessen.
- Heng luftfiltrene til tork.

Luftfiltrene skal oljes inn før bruk.

Før bruk må filteret ha spesiell filterolje. Den beste måten å gjøre dette på er å ha en egen bøtte med lokk som du kan bade filteret i. Klem så ut overflødig olje (ikke vri) tilbake i bøtten.

Pass på å bruke spesiell filterolje. Denne spesielle oljen blir klebrig og hindrer sanden i å trenge igjennom filteret.

Det er lurt å ordne filtrene dagen før du skal kjøre – legg dem så i en plastpose, så de holdes rene til du skal bruke dem.

Forgasseeren.

Det er viktig at motoren får riktig mengde bensin fra forgasseren.

På en tørr hardbane skal det normalt sett brukes mindre dyse en på en tung sandbane.

En måte å sjekke dette på er å se på tennpluggen/lyddemperen om denne er lys eller mørk rett etter hard kjøring.

Er tennpluggen/lyddemperen lys til hvit, sett i en større dyse. Er tennpluggen/lyddemperen sort, og våt, bør du prøve en mindre dyse.

Les mer om forgasser-innstillinger i instruksjonsboken som følger med sykkelen.

Kjøres det med for liten dyse, kan dette føre til at stempelet blir så varmt at det setter seg fast, og at stempelet/sylindringen blir ødelagt.

NB. Det kan være lurt å rense forgasseren etter at du er ferdig med kjøring/vasking, da det kan bli vann/smuss i forgasseren noe som kan føre til at sykkelen ikke vil starte eller ikke gå reint.

Skru ut bunnskruen i forgasseren. Dette er stedet som eventuell vann/smuss kan forekomme. Blås gjerne reint med trykkluft.

Sylinder, stempel og stempel ring.

Sylinder, stempel og stempelringens funksjon er helt avgjørende for sykkelens ytelse.

Er noen av disse delene slitt, nedsettes effekten drastisk.

Følg nøye med på hva instruksjonsboken anbefaler angående bytte av stempel/stempel ring osv.

Byttes dette ikke i tide, kan motoren havarere pga. slitasje og metalltretthet, noe som kan føre til store reparasjonsutgifter.

Drev og Kjede.

Motorens effekt går gjennom drev og kjede før den blir effektivisert.

Kjede blir under kjøring fylt med sand, grus, smuss osv. både i og utenfor leddene.

Derfor skal du rense kjede etter hver gang du har kjørt.

Du kan rense for eksempel kjede ved å legge det i en bøtte med diesel og skrubbe det med børste til det er helt reint.

Deretter skylles det med vann eller blåses reint med trykkluft før du koker det i spesiell kjedeolje. (Dette må gjøres i friluft.) Kjedet vil med dette vare lenger.

Ute på banen etter kjøring kan det være lurt å skrubbe kjede med stålbørste for så spraye det med kjedespray.

Kontroller samtidig hvor mye slakk det skal være på kjedet. (Se instruksjonsbok.)

Fjæring!

En fjæring som fungerer, viktig både med tanke på sikkerhet og for at du skal få så bra rundetider som mulig. Du blir også mindre sliten med en fjæring som fungerer bra.

Både forgaffel, bakfjæring og demperfjær kan justeres. På de fleste modeller kan også gjennomslag og hastigheten justeres. Det går også an å bytte tykkelse på olje og oljenivå (forgaffel).

Det skal også byttes olje med jevne mellomrom på demperne, se instruksjonsbok og prat med din forhandler.

Vil du prøve å finne den riktige innstillingen for deg, start først med å kontrollere hvor mye sykkelen skal synke bak når du sitter på, for så å kontrollere hvor mye den skal synke når du ikke sitter på. (se i instruksjonsboken).

Deretter kan du prøve deg frem med å klikke på demperen.

Grunnregelen er rask retur på fjæringen på baner med mange skarpe dumper og treg retur på bane med lange slake dumper.

Fjæringen skal maksimalt slå igjennom/slå i bunn en til to ganger på runden ved de hardeste landingene eller slagene.

Prat med de som kan fjæring, utveksl erfaring og prøv deg frem.

Lyddemperen.

Lyddemperen på crosssykkelen er konstruert for å bråke minst mulig med så høy motoreffekt som mulig.

Dvs. at når lyddemperen begynner å bråke, mister den også motoreffekt. Lyddemperen bør pakkes om med spesiell pakningsmateriale, som fåes kjøpt hos din forhandler.

Uansett er det viktig at du tar ansvar for støy, da dette er et problem for motorsykkelidrett.

Hjul og dekk.

Hjulene på cross-sykkelen er det som forbinder oss mot bakken, så det er selvfølgelig viktig at de er så bra så mulig.

Eikene skal alltid være passe stramme, så kontroller disse ofte og kjærlig, gjerne etter hver gang du har kjørt.

Stram aldri eikene for hardt, eiker skal strammes med følelse. Spray gjerne eikene med (verktøykasse på boks) en gang i blant når du strammer dem, så de blir lette å jobbe med. Har du aldri strammet eiker før, spør gjerne en som er flink til å skru.

Dekkene bør naturligvis være med knaster, og det er viktig å kjøre med riktig type. Hardbanedekk har tettere/lavere knaster og vil vare lenger på harde baner, mens sanddekk har høye knaster med lengre avstand, som har bedre feste på sand og grus.

Vask og smøring.

Ved vask av sykkelen er vann og såpe fint. Ta hensyn til hvor du vasker med tanke på miljø.

Mange bruker høytrykksvasker noe som er et utmerket verktøy, men du må passe på å ikke spyle rett på lagre og lignende, for dette kan presse fett ut. Dette vil tørrelegge og ødelegge lageret.

Når du vasker sykkelen, sett inn en propp i lyddemperen for å tette for vann. Gjør du ikke dette, kan du få vann i motoren, og vannet kan være ødeleggende for lyddemperinnpakningen.

Det er ofte fint å ta av sete/sidedekslene ved vask for å komme bedre til. Husk da å tette luftfilterboksen (kan få kjøpt vaskedeksel), Hver forsiktig så du ikke får vann i forgasseren.

Når sykkelen er vasket, bør du smøre baklinken med jevne mellomrom ca en til tre ganger i året.

Gass/clutch wire samt gasshåndtak må holdes reint og smøres.

Se i instruksjonsboken for nærmere veiledning av smøring og vedlikehold.

Notater:

