

Tento článok píšem pre okruhových začiatčovníkov, ale možno si z neho odnesú niečo aj tí, ktorí už majú na okruhu niečo odjazdené. Určite by si ho ale mali prečítať tí čo jazdia na kopci hore dole ale na okruh sa ešte neodvážili. Turistov sa to asi netýka. Rád by som vám uľahčil napríklad výber pneumatík. Je to až príliš často opakovaná téma a začiatčovník sa tu ľahko stratí. Na začiatok vytvorím profily jazdcov do skupín. Poprosím ale prečítať celý článok.

1. skupina - začínam s jazdením chcem sa učiť kolená a niekedy do budúcnosti určite plánujem navštíviť okruh
2. skupina - na okruh nejdem aby som nerozbil moto ale na kopci jebem kolená doprava doľava;
3. skupina – začínam, ale idem na okruh 2-3 krát za sezónu;
4. skupina - okruh viac ako 2krát za sezónu ale stále jazdím aj po ceste na babe / šturci / mi to ide dobre.

Tí, ktorí sa nezačlenia, si vyberú skupinu, ktorá sa im najviac približuje. Hneď v začiatku musím napísať, že nerobím žiadnu reklamu značkám, ktoré budem odporúčať. Článok píšem predovšetkým preto, lebo mám plné zuby toho koľko pádov je len kvôli tomu, že sa niekto nevedel rozhodnúť, tak sa opýtal známeho (mám aj iný výraz ale to by už bolo moc).

Začíname...

Skupina 1.

nie vždy by mal byť argument, že tieto alebo tamtie gummy vydržia 10 000km a sú lacné, aj dôvodom pre ich kúpu a montáž. Treba si hneď na začiatku uvedomiť, že motošport nie je lacná záležitosť. Keď ušetríte na nesprávnom mieste môže sa vám to vypomstiť. A to že sú niektoré gummy drahšie o 100e aj keď majú o polovicu menší nájazd ako iné, má tiež svoj dôvod. Keďže ale vaše momentálne štádium spadá do tejto prvej skupiny, zatiaľ sa výberom pneu hlbkovo zaoberať nemusíte. Touto skupinou nepotrebnosť výberu končí. Každopádne vám ale pripomeniem, že gummy ktoré zvládnu nájazd viac ako 6 000km už nie sú tie najvhodnejšie na skúšanie čo motorka a ja dokážeme. Je to z jednoduchého dôvodu - sú už príliš tvrdé na to aby vás podržali v náklone. Pre túto skupinu sú určite vhodné Bridgestone S21 alebo S22 alebo Pirelli diablo rosso 2 a 3. Tešia sa na našich kopcoch veľkej popularite. Určite nebude na škodu, keď sa opýtate tých, čo tam jazdia častejšie a naozaj to vedia, aké gummy používajú. Častokrát vám poradia veľmi radi. Nepočúvať prosím nikoho kto vám dáva rady niekde v krčme a odvoláva sa na to že pred x rokmi také či onaké gummy jazdil a sú najlepšie. Po radu si treba ísť na kopec kde sa jazdí.

Skupina 2.

neísť na okruh kvôli strachu o motorku, ale na kopci medzi zvodidlami a skalami jazdiť ako úplné hovädo, je ukážková sprostosť. Na okruhu nie sú stĺpy, značky, stromy. Nik sa vám tam neotáča, nevychádza krížom na trať. Nik nejazdí v protismere so sprostou 1.9tdi Fabiou ktorú má za Ferrari. Na kopcoch sa udialo kopec nebezpečných situácií a ja by som ich mohol vypisovať až do aleluja. Na okruhu sa jazdí v skupinách podľa výkonnosti. To znamená, že tí, ktorí sú s vami v danej skupine jazdia podobne rýchlo ako vy, takže vám málokedy niekto zavazia a málokedy zavadziate niekomu vy. A to aj keď ste úplní začiatočníci. Ak ste na skupinu prirýchli, jednoducho vás preradia do rýchlejšej. Okruhové jazdenie sa dá kúpiť nielen cez voľné jazdy od Slovakiaringu, ale aj od rôznych agentúr ako napríklad PaNMoto. Stačí si nakliknúť kalendár podujatí na stránke Slovakiaringu. Tieto agentúry majú vo veľkej väčšine aj skupinu pre začiatočníkov. Existujú aj agentúry ktoré su pre nováčikov nevhodné. Je ich ale iba pár. PaNMoto má dokonca celodennú motoškolu venovanú práve začiatočníkom. Inštruktorov u nás robia hviezdy Slovenského motošportu. Aj keď robíme všetko preto aby ste si deň u nás užili a odniesli si skvelý zážitok a potrebné skúsenosti, nájde sa niekto, kto po páde vypisuje na sieťach nenávistné komentáre. Ten niekto by si mal uvedomiť, že to že na druhý deň po páde môže sám písať je presne náš cieľ. Keby totiž hodil papulu v premávke tak sám nestlačí ani tlačítko na privolanie sestričky. Je pravdou, že pády sú súčasťou motošportu a niekedy keď motorka na okruhu padne a porobí saltá vypadá naozaj hrozne. Ale aj po takýchto saltách sú to väčšinou len vonkajšie veci. To znamená rozbité plasty, páčky, rúčky, stúpačky. Ale najčastejšie pády sú šúchance, po ktorých motorka ešte odjazdí zbytok dňa. Keď si ale porovnáte motorku padnutú na okruhu a motorku padnutú v premávke, tak vám bude hneď jasné, kde je rozdiel. Motorka zlomená o zvodidlá alebo strčená pod kamiónom v ten deň už určite dojazdila. A bude trvať hodne dlho, kým ju niekto spojzdni, ak vôbec. A o tom ako vypadá jazdec, ktorý padol na okruhu a ten ktorý padol v premávke, vám tiež niečo napíšem. Jazdec, ktorý padol na okruhu má pri sebe do minútky traťový servis, ktorý v prípade potreby okamžite volá sanitku nachádzajúcu sa priamo na trati. Alebo ju vyšle priamo traťová kontrola /racekontrol/, ktorá vás vidí na kamerách. Naproti tomu v premávke čakáte na sanitku kľudne aj 15-20 minút od zavolania. Hneď vedľa trate je prístavacie miesto pre vrtulník, ktorý vás v prípade čo i len podozrenia na vnútorné krvácanie berie do nemocnice. Počas 11 ročnej prevádzky Slovakia ringu sa stali iba dve smrteľné nehody a obe sa odvinuli od zdravotného stavu jazdcov. V premávke sa takto rozlúčime len za jednu sezónu aj s 20timi kamarátmi. Pád v premávke máva až veľmi často katastrofálne následky. Jazdec narazí do stromu, do zvodidiel alebo do protiúceho vozidla a nasledujú zlomené rebrá, prepichnuté pľúca a odtrhnutá slezina. Jazdec sa pekných pár týždňov nepostaví z lôžka, nechodí do práce a nezarába. Tým pádom nám vypadáva argument, že okruh je drahý. Keď zrátate úplne všetko, tak vo finále je hodne lacnejší ako cesta. Keď po vyliečení človek opäť po pár

mesiacoch sadne na moto, tak už to nie je ono a trvá veľmi dlho, kým sa aspoň priblíži k bývalej forme. Ďalšia nemenej dôležitá vec je tá, že z pádu na okruhu si naozaj môžete odniesť cennú skúsenosť a do budúcnosti to robiť inak, kdežto z pádu v premávke si okrem zranení odnesiete už iba zhumplovanú moto a psychický blok ktorého sa roky nezbavíte. Vám o gumách nič konkrétne písať moc nejdem, pevne verím, že máte kadečo vyskúšané a dobre viete, že učiť sa kolená na gumách, ktoré preklzujú v každej zákrute je takmer nemožné. Každopádne, keď sa raz rozhodnete ísť na okruh a bude to v letných mesiacoch, keď teploty presiahnu 30 stupňov, tak S21 ,S22 diablo rosso 2a3 a im podobné by mali ostať v garáži. Pred letom alebo po bývajú dostačujúce aj na okruhu. Cestné pneumatiky musia totiž trochu pracovať napríklad aj v malom mínuse, ale keď má asfalt na okruhu aj 60 stupňov, tak v dlhšej zákrute to proste pustia. Je to už ďaleko za teplotným rozmedzím, v ktorom majú fungovať. Trochu som sa odviazal, ale to len preto, lebo ste barani a okruh zavrhuje.

Skupina 3.

v mojich očiach najzraniteľnejšia skupina, pri ktorej cítim veľkú potrebu niečo objasniť. Je super, že ste sa nechali nahovoriť na okruh a tiež, že to párkrát za leto zopakujete. Až príliš často sa ale stretávam s názorom - "idem na okruh 2-3krat za sezónu ja športové gummy nepotrebujem" pravdepodobne prevzatého od nejakého pseudostrelca. Toto je jedna z najväčších somarín a veľmi rýchlo by ste to mali zavrhnúť. Je mi jasné, že všetci jazdíte viac na ceste ako na okruhu a že chcete aby vám gummy vydržali čo najdlhšie a hľadáte nejaký kompromis. Tak vám to teda objasním-- kompromis tu neexistuje. Športové okruhové gummy majú minimálne tri rôzne zmesi na rôzne teplotné a asfaltové podmienky rôznych okruhov. To znamená, že keď sa kupujú športové gummy, tak sa musia aj trafiť s aktuálnym počasím a zrnitosťou asfaltu. Takže žiadny kompromis cesta -okruh ani existovať nemôže keď ani medzi samotnými športovými gumami neexistuje. Nič vám na okruhu nepomôžu športové gummy do maximálnej tepoty keď bude vonku 17 stupňov. Jazdiť sa na nich bude dať, ale na litrovej motorke ich tam necháte za dve dvadsaťminútovky a naopak, športové gummy do chladnejšieho počasia vám v teplom počasí budú šmýkať. Tak isto vám ale nepomôžu športové gummy zladené s počasím, ale v kombinácii s výletným tempom lebo aj šport gummy do chladnejšieho počasia sa musia ohriať aspoň na 60 stupňov. Nemôžete ani prvé dve kolá ísť pomaly a potom odrazu začať valiť. Prvé dve-tri kolá s rozumom ale postupne zrýchľovať aby ste pomaly mohli začať nakladať. Práve kvôli tým prvým dvom -trom kolám je super, keď si zaobstaráte nahrievaky, potom môžete už od prvého kola ťahať na 80 percent a tí prázdnejší aj na plno a zbytočne nestrácate čas. Môžete ho venovať trénovaniu. Gummy vhodné pre túto skupinu sú jednoznačne pirelli supercorsa SC 1,2 alebo 3 . Za mňa jednoznačne SC3 dozadu aj do predu . pokrývajú najväčší rozsah teplôt. Bavíme sa stále o strede leta a počítame s teplotami nad 23stupňov. Od 36 stupňov hore už treba ale zbystriť.

Žiadne Supercorsa SP ani PRO ani BSB. Sú to možno gummy, ktoré vám odporučí nejaký predajca, alebo pretekár ale pretekári rozmýšľajú a hlavne jazdia inak ako vy. Vy ste v zábehu a učíte sa kolienka a ešte nevysadáte z motorky tak ako to robia oni. Často idete pomaly na druhú stranu ako motorka. To je v poriadku, každý nejak začína. Pri takom zlom držaní tela a nevysadaní ide motorka zákrutou často vo väčšom náklone ako by išiel práve ten ostrieľaný jazdec a práve v takej situácii potrebujete gumu, ktorá podobné kixy za vás vyžehlí a to sú práve tie SC supercorsy. Samozrejme, že prídete s argumentom, že v premávke hovno vydržia, a že sa hneď zoderú. Áno to je pravda, ale nik vám nekáže jazdiť ich v premávke. Keď pôjdete na okruh, tak si motorku nechajte prezuť buď priamo na okruhu alebo ešte deň pred v pneuservice a po okruhu to urobíte zase a športové gummy skončia až do ďalšieho okruhového dňa pekne v pivnici kde na ne nesvieti slnko. Medzi sezónami zase nesmú podchladnúť pod 5 stupňov a obúvať na disk by sa mali až po odležaní 24 hodín v aspoň 20 stupňovej teplote alebo priamo v dielni nahodiť na ne nahrievak, nech sa trochu ohrejú kľudne na 40 stupňov, potom sa prezývajú jedna báseň a nehrozí poškodenie. Ak ich budete kupovať z bazoša a pán vám ich bude dávať z plechovej garáže v novembri, tak sa rovno otočte na päte. Takisto neposielajte poštou v zimnom období. Dovoz trvá dva - tri dni a medzičasom si tá guma v dodávke zažije madagaskar. Prichádzate na okruh za nejakým zlepšovaním, takže často skúšate rozličné spôsoby prejazdu zákrut a tak isto sa často nevedome dostávate na limity pneumatík. Aby to tie gummy ustali musia byť športové a musí sedieť ich zmes s momentálnym počasím, to už som písal. Samozrejme, že vám nekážem kúpiť si športové gummy vo všetkých zmesiach. To nie, ale keď viem, že mi to spolu neštímuje, tak limity nehľadám. Naopak, keď si teplota asfaltu sadne so zmesou, tak to treba využiť a tie limity na okruhu začať hľadať, alebo teda posúvať. Hneď v závese za zmesou je nemenej dôležitý tlak v gumách. Darmo budete mať super gummy, keď ich natlakujete tak ako odporúča výrobca motocykla. Výrobca moto totiž počíta s tým, že si nesiete aj nejakú tú bagáž a tak odporúča vzadu tlak aj 2.9 baru, čo je pre jazdu na okruhu ťažký nezmysel a to pre akúkoľvek gumu či už športovú alebo aj turistickú. Tabuľky tlakov a teplôt pneu nájdete hocikde na nete. Skúsím to tu na koniec priložiť. Každý výrobca má svoje tabuľky. Ďalšia veľmi dôležitá vec je nastavenie podvozku. Na to aby sa podvozok dal dobre nastaviť musí byť na ňom robený pravidelný servis. Čím kvalitnejšie a športovejšie tlmiče máte, o to väčšiu starostlivosť vyžadujú. Musia v nich byť pružiny určené pre vašu hmotnosť. Z výroby býva športová moto nastavená na jazdca niekde medzi 70 a 80 kg, to znamená, že pre 50kg dievča to bude možno tvrdé a pre 120kg hovädo zase moc mäkké. Pokiaľ je predpoklad, že vám tá motorka ostane dlhší čas, nebude na škodu si tie pružiny nechať vymeniť. Keby ste nevedeli kam, napíšte a ja vám posuniem najbližší servis, v ktorom to robia. Trošku si to zhrnieme - gummy-tlaky-podvozok. Tieto tri veci idú v závese. Hneď ako sa rozhodnete, že budete chodiť na okruh častejšie, je potrebné vymeniť pancierové brzdové hadice, kvapalinu, platničky - presne v tomto poradí. Hadice preto, lebo výrobca často namontuje obyčajné gumové

a tie vám po pár kolách a po pár mocnejších zabrzdieniach privodia tzv. mäknutie bŕzd. V praxi to znamená, že pred vami je zákruta, na tachometri 250 a brzdoá páčka sa vám oprie o rukoväť. Príjemný zážitok. Kvapalinu nejakú športovejšiu s vyšším bodom varu, čím športovejšia, tým častejšia výmena, kludne dva krát za sezónu, po zime taktiež a o platničkách sa dočítate potrebné veci na nete ale tiež skúsim niečo na koniec prihodiť. Antihopping je ďalšia perfektná vec, do ktorej by ste mali investovať, pretože zamedzí tomu aby ste pretočili motor. Motor má síce obmedzovač, ktorý ho pri pridávaní plynu na konci spektra obmedzí, to sa ale nestane v prípade, že brzdíte pred zákrutou a podradíte o dva prevodové stupne, niekedy aj o tri. V tom prípade sa motor roztočí až za hranicu obmedzovača a hrozí vážne poškodenie. Antihoppingova spojka presne tomuto zabráni a plus vám zadné koleso nejde do fleku alebo neodskakuje, tým pádom je aj brzdenie motorom účinnejšie a nájazd do zákruty plynulý. V premávke je jazda s takouto spojkou tiež príjemnejšia. Zo začiatku sa to dá do istej miery nahradiť pomalým púšťaním spojkej páčky. Stále je reč o podradovaní.

Ďalej je tu quickshifter, ktorý umožňuje radenie nahor pod plným plynom a samozrejme bez spojkovania. Názory cestných jazdcov sa od tých okruhových v tomto častokrát rozchádzajú. Moja skúsenosť je tá, že je to proste pecka. Nemusím sa sústreďovať na uberanie plynu na vymačkávanie spojky, tým pádom sa môžem plne venovať trati. Je ešte viacero vylepšení, ktoré by mali predchádzať obľúbenému a úplne nezmyselnému zvyšovaniu výkonu motora. Bohužiaľ sa to často deje presne naopak. Ľudia často menia vzduchové filtre za športové, sériové výfuky za tie hlasnejšie a ešte namontujú powercommander na zvýšenie výkonu a až potom rok dva po tejto nezmyselnej úprave prichádzajú na to, že im treba dobre brzdy, podvozok, antihopping quickshifter a ďalšie veci, ktorými mal dotýchny túto úpravu začínať. Každopádne akúkoľvek zmenu vykonáte, či už filter vzduchu dáte KN alebo race otvorený výfuk vždy by malo nasledovať prispodobenie palivovej mapy na brzde. Na Slovensku to robí niekoľko majstrov, nie je problém ich vysnoriť na nete. Na okruhu totiž začnete motor vytáčať viac a viac a práve vo vysokých otáčkach vám ten motor nebude kvôli tým zmenám dávať to čo by mal a môžete kludne podpáliť ventil alebo spáchať podobnú somarinu v podstate len zdanlivo nevinnou výmenou vzduchového filtra. Ešte sa trošku vrátim ku gumám. Žiadna univerzálna rada pre tlak na okruhu neexistuje, musíte sami na sebe vyskúšať čo vám vyhovuje viac, samozrejme pohybovať sa len v bezpečnom rozmedzí keď výrobca udáva tlak v pneu za horúca od 1,6 do 1,8 bar tak za tie hranice už ďaleko nechodíte. Vy ako začiatčníci by ste mali radšej skúšať hornú hranicu ale ako som písal, každému vyhovuje niečo iné a skúšať treba na sebe. Za horúca sa myslí po nahrievaní na 80 stupňov, na začiatok dňa je to takmer hodina, na nahrievakoch musí sa ohriať aj celý ráfik aby zbytočne neťahal teplo z gumy, po dojazdení opäť nahrievak nahodiť a nechať nahrievať až do ďalšej dvadsiatiminútovky. Zaoberať si laserový teplomer tiež nie je na škodu. Merať tlak za horúca, teda buď po hodine na nahrievakoch alebo ihneď po dojazdení, ale keď odmávajú posledné kolo a vy idete pianko to dojazdové,

už nemusíte merať nič . Kým prídete do depa bude mať guma o 15 stupňov nemej, to znamená, že aj tlak bude trochu klesnutý. Takže, keď chcem reálnu hodnotu, tak zlezím z trate ešte pred odmävaním a prášim rovno do boxu alebo do stanu a hneď meriam a zapisujem. Po troch okruhoch budete mať plnú hlavu čísel a keď to bude zapísane tak aj v novej sezóne si to viete hneď pripomenúť čo vám vlani vyhovovalo a hlavne čo vám vôbec nesadlo. Neexistuje univerzálny tlak v gume. Keď ráno po prvej jazde bude 1.7 na obed to už pravda nebude, preto kontrolovať niekoľko krát v priebehu dňa. V priebehu dňa sú tri rôzne teploty, tak by mali byť aj rozdielne tlaky za studena. Nechcem vás nijako vystrašiť zložitou ale myslite na to, že do budúca sa tomu budete musieť venovať. A hlavne že kolenom to všetko iba začína.

Skupina 4.

Rad by som na začiatok upozornil tých skúsenejších, ktorí to čítajú a chystajú sa nesúhlasit' - je to zamerané v podstate stále na začiatok, ktorí dostávajú motorku často do nebezpečných a zbytočných náklonov tým, že jazdia často kontru a teda potrebujú naozaj spoľahlivé gummy, ktoré tie náklony zvládnu a aj keď si to veľa profíkov nemyslí, tak na kopci ich zohrejú na celkom vyhovujúcu teplotu takže štvorka- vy by ste sa už nejakým pološportovým gumám mali začať vyhýbať, pretože nadobudnuté skúsenosti z okruhu začínate pomaly ale isto praktizovať aj v premávke a na kopci sa často predvádzate pred fotografmi v túžbe za skvelou fotkou. Aby to na foto dobre vypadalo, musí tam byť dobrý posed. Aby bol dobrý posed, musí tam byť rýchlosť a aby tam mohla byť rýchlosť, musia tam byť dobre gummy, preto kludne športové. Homologizované. Tým gumám musíte samozrejme odpustiť všetko čo sa stane medzi garážou a kopcom, ale na kopci po druhom vybehnutí už budú naplno zaberat'. Samozrejme, keď prestanete jazdiť a po hodinovom kvákaní chcete ísť jazdiť zas, tak treba aj tri-štyri krát vybehnúť hore, kým sa opäť zahryznú, ale vždy rukou kontrolovať, musia byť horúce. Veľmi rád by som vás upozornil na športové dunlopky . Sú to perfektné gummy, veľmi obľúbené medzi pokročilými jazdcami ale pre vás sú nevhodné, potrebujú mať o dosť vyššiu teplotu ako supercorsy a treba na nich neustále valiť ,lebo sa rýchlejšie chladia . Do zákrut ich treba brzdiť aby predné koleso ostávalo vo svojej teplote Akonáhle na pár kol povolíte a potom zatiahnete, môžete hodiť papuľu, lebo sa stihli prechladiť. Nahrievakmi sa predhrievajú aj cez 100 stupňov. Práve kvôli nim vyrábajú nahrievaky do 120 stupňov, absolútne vám ich neodporúčam ale keďže viem, že aj medzi vami sú barani, tak aspoň upozorním, že zadky napr. na d213 sa fúkajú za studena niekde kolo 1.1 bar - opakujem 1.1baru tak aby horúce mali 1.3-1.4 baru . Keď ich ale na okruhu v depe nahrievakmi nahrejete na 100stupnov a nafúkate ich na 1.3 baru a na trati ich zohriať nedokážete, budú zase až moc mäkké. Je to väčšia alchymia ako s pirelkami, preto radím ruky preč. Dôvod, prečo sa fúkajú na tak málo je ten, že majú iný tvrdší kord ako pirellky. Nerád by som aby sa ujo Dunlop urazil, sú to naozaj skvelé gummy len si na ne musite

este par sezon počkat'. Ešte zodpoviem častú otázku, či sú slicky vhodné pre túto skupinu. Podľa mňa sú . Presne ako som radil predtým - pred okruhom obuť a potom zase vyzuť, akurát že profilovanú športovú pneu viete dojazdiť v premávke ale slick môže ísť rovno do koša. Mám radu aj ku jazdeným pneu. Na slovakiringu trpí pravá strana gumy viac ako ľavá, keď je použitá guma na predaj a bola jazdená na slovakii tak ma väčšinou pravú stranu už na konci životnosti. Áno, dá sa otočiť, ale o otáčanie gúm tu už rozoberať nebudem. Len toľko, že by ste to mali preberať s niekým kto s tým má naozaj skúsenosti , nie že to iba čítal alebo počul, niektoré na to vhodné sú, niektoré nie. Je veľký rozdiel v skúsenostiach s pneu medzi jazdcom na štvorvalcovej 600vke a jazdcom na dvojvalcovej 1198. Dvojvalec vás vytrestá za každú jednu somarinu. Ten, kto jazdí ducati vám isto poradí, ktoré gumy sú pre vás vhodné a ktoré nie. Samozrejme nie ten kto si ju včera kúpil. Na Dunlopky prichádza čas niekde pri čase 2.20 na Slovákii . Pri takom čase už musí jazdec brzdiť hlboko do zákruty a tým pádom ostáva predná guma na svojej pracovnej teplote. Toto moje odporúčanie sa stretne takmer určite s veľkou kritikou ale skúste sa niekedy prejsť po depe a pohľadať niekoho kto padol preto, že mu ušiel predok a sami zistíte že Dunlopka alebo Supercorsa SP či BSB budú veľmi často voľbou týchto jazdcov. Samozrejme sú aj situácie kedy obujete správnu pneu , správne ju nafúkate a nahrejete ,správne nastavíte podvozok a aj tak plesknete na papulu. Tu už za to bude asi zodpovedný váš posed v kombinácii so skorým pridaním plynu alebo príliš silným brzdením v zakrute, ale to už budem venovať iný článok. Ešte mám jedno odporúčanie pre vás a to je. Airbag vesta od Helite alebo rovno Airbag kombinéza. Cena kombi sa hýbe niekde od 2000e do 3500e čo je naozaj dost' ale Airbag vesta niekde od 600 do 850e. Su aj airbagové vesty pod kombinézu ale tu treba myslieť na to že airbag musí mať kam streliť. To znamená že keď som v kombinéze narvaný tak už pod ňu vestu pchať nebudem . Niekoľko by vás musel rýchlo rozopnúť keď budete chrčať v kanáli. Tento šport je jedna z najkrajších vecí na tomto svete ale vezme vám úplne všetko. Peniaze , čas aj vaše myšlienky. Ja ale do dnes neľutujem ani jednej minúty a ani koruny. Pevne verím že to po rokoch veľa z vás bude cítiť podobne.

Pár rád na záver

Nekupujte litrové jogurty, sú to strašne silné stroje, pred ktorými majú rešpekt aj omnoho skúsenejší jazdci.

Používajte prídavný chrbtový, prípadne aj hrudný chránič, ten ktorý je v kombinéze je na valkanie cesta.

Chlapci nekupujte si motorku v nádeji, že na ňu zbalíte dievča - nezbalíte. Kto to predsa urobí, ten by mal zvážiť aj dokúpenie pár sedení u psychológa.

Postupne si zabezpečte aj okruhové gumy na vodu. Vďaka tým gumám už neprídete o zaplatené jazdenie keď bude pršať.

Naučte sa robiť si základný servis na motorke sami a keď nie, tak aspoň nečakajte na máj aby ste mechanikovi nechodili všetci naraz,

Ak vám váš mechanik vyzúva predné koleso tak, že ho upne za brzdomé

kotúče, tak si to koliesko vezmite, pekne sa pozdravte a už sa tam neukazujte.

Nekupovať čínske doplnky. Keď už, tak iba nejaké čačky mačky, ale nie ovládacie prvky stúpačky ani páčky/dlhá sériová páčka ma svoje výhody/, a keď si niekto kúpi čínsku brzдовú pumpu, tak by si mal ísť sadnúť k tomu psychológovi, čo k nemu už šiel ten kvôli tým dievčatám.

Netankovať na rôznych majetkoch alebo pred nemenovaným reťazcom. Motor v motorke je hodne citlivá vec.

Domontovať padáky do osiek kolies a do stredu moto / stred moto je sporný, pretože niekedy je oškretý rám lepší ako prasknutý, pri páde totiž dostane šupu ten padák a ten to prenesie na rám a rám môže prasknúť.

Olej meňte po každom tretom štvrtom okruhovom dni, filter môžete každú druhú výmenu. Investícia do dobrého oleja sa vám vráti v podobe dlhšej výdrže motora.(za mňa jednoznačne Motul 300V) a vždy meniť na začiatku sezony . Ak si ho doma meníte sami, tak vypustiť do širšieho lavora a pravidelne kontrolovať veľkosť a množstvo pilín. Keď ich bude moc, niečo sa asi chysta na výlet

Neostýchajte sa či už na kopci alebo na okruhu kohokoľvek čokoľvek opýtať. Názory na fórach sú častokrát mäťúce.

Vaša moto na okruhu prestáva byť dopravný prostriedok a mení sa na športové náčinie, preto sa na nej začnete hýbať. Youtube vám dá dosť návodov čo sa treba učiť, potom by mala nasledovať nejaká motoškola pre začiatočníkov a po nejakom čase zase individuálka s profíkom. Jeden deň s profíkom vás dostane ďalej ako čokoľvek iné. Poradíme, odporučíme stačí napísať. Na okruhu nechodiť kontrolovať každú jazdu časomieru ale učiť sa prejazdy zákrutou. Keď budete naháňať sekundy tak bude trpieť výuka.

Pôjdete zbytočne rýchlo do zákruty a nakoniec to prebrzdíte až tak, že vo finále ju prejdete pomalšie ako keby ste mali nájazdovú rýchlosť menšiu.

Dievčatá nejazdiť v legínach ani v motolegínach boha jeho, ani v situácii - však idem iba tuto do jednoty po rožky. Práve vtedy sa niečo stane. Na okruh vás pustia len v plnej polnej. Textil sa neodporúča ale toleruje.

Nejazdiť so spolujazdcom, je to ďalší život, za ktorý nesiete plnú zodpovednosť. Hádať sa potom, že ste mal prednosť už nikomu nepomôže. Nikdy si za nikoho nesadať!

Pre prednú gumu mám pravidlo - tri krát a dosť. Aj keď síce po troch okruhových dňoch vypadá súca jej vlastnosti už sú tatam. Má svoje nahrievacie cykly už vyčerpané. Časom dospejete k tomu, že na jeden okruhový deň miniete jednu sadu pneu ale to je ešte ďaleko.

Spomenul som to v texte ale ešte raz - po dojazdení nahrievaky nahodiť a zapnúť a po poslednej jazde nahodiť ale už zapínať netreba .Len nechať pomalšie vychladnúť. Keď chladne rýchlo tak zmodrie a pritom ju opúšťajú látky, ktoré ju udržiujú fit.

Pred prvou jazdou nahrievať hodinu na 80 stupňov, gummy na vodu sa nahrievajú tiež ale iba na cca 40-50 stupňov. Pred tým ako stiahnete nahrievaky z kolies tak ich vypnite, inak sa na 100percent prepália. Ak potrebujete na zhodenie kolesa špecifický orech treba ho na okruh vziať ak

planujete prezovať v agentúrnom pneuservise.

Reťaz nemazať pred ale až po návrate z trate, keď je reťaz tepla. Najlepšie na fajront Pomaly začať kupovať vybavenie. Vobec nemusí byť nové.

typy na darčeky- transportný stojan, stojany na moto, nahrievaky, teplomer, tlakomer, kanister, nejaku golu a kľúče, skladací stan, stoličku, plnú riť zdrhávačiek, lepiacu pásku, poistky, malý kompresor, predlžovák tri rozdvojky lebo furt chce niekto požičať, sadu gurtní.

!!!!!!! Odmontovať stredový stojan /nie bočák!!!!!!!

V kolesách nahradiť priame ventilky za 90 stupňové.

Ak postrehnete vyšúchane a vyleštene stupačky tak okamžite vymeniť najlepšie za pevné. fungujú ako padák a môžu vám zachrániť členok.

Kombinézu NEmazať z vnútornej strany koleno a ruku máte v zákrute opreté o nádrž to isté platí o nádrži. Tiež veľmi pomôže nalepiť na ňu gumené protišmykové gripy.

Naučte sa zhadzovať a nahadzovať kolesá sami . Prezúvanie je potom lacnejšie. Keď si nebudete istí našponovaním reťaze tak povolte. Na okruhu nech lieta aj 5 cm hore dole.

Na 600vky na okruh kľudne obuť 180/60 je to o dosť väčšia guma ako 180/55 takže tacho bude skreslovať ale grip bude lepší.

Pod kombinézu používať termo. Do teplého počasia je lepšie cool max. Malo by byť uštrikované aspoň z 80 percent z polyamidu nie iba z polyesteru.

Benzín ma trvanlivosť iba pol roka. Podľa novej normy 3 mesiace. Po zime ho vytiahnuť a hodiť do kosačky.

Použitý olej a gumy zaneste do servisu, nie do lesa. Sú povinní to prevziať.

Pred výjazdom na trať je potrebné prelepiť svetlá a smerovky páskou. Ideálne aj odštekrovať streávačky.

Ak je niečo podozrivo lacné vždy to má nejaký dôvod. To platí jak pre gumy tak pre motorku, pre výstroj a aj pre všetko ostatné.

NIKDY ale naozaj NIKDY nesadať na moto hladný, smadný a hlavne NIKDY nasratý .

Nekupujte už superhlučné výfuky. Nastala doba kedy viacero okruhov v europe už meria hluk a časom to určite zavedú všade. Hranica je niekde okolo 100 DB. Niektoré okruhy to berú naozaj vážne a kľudne aj počas jazdenia vás stiahnu z trate. Meracie zariadenia bývajú umiestnene aj pár km od okruhu a merajú priebežne celý deň. Okruh za prekročenie limitu vyfasuje pokutu, ktorú samozrejme prenesie na agentúru a tá si vás spoľahlivo nájde. Na

SLOVAKIARINGU zatiaľ môžete jazdiť aj na stíhačke. Ak máte obavu z návštevy okruhu tak sa kludne prídete len pozrieť. Väčšina agentúr vám vstup povolí a slovenské vás do areálu pustia všetky. Možno by bolo dobré si najprv vyskúšať večerné jazdy od SLOVAKIARINGU hlavne teda pre tých z okolia. Nájdete ich v kalendari na ich stránke. Pre tých z ďaleka je určite vhodnejšie celodenné jazdenie. V každom prípade je lepšie prísť deň vo pred na dodávke alebo s vozíkom ideálne s niekym kto to odkaruje domov, lebo celý deň na okruhu je naozaj zaberačka. V okolí Slovakiaringu je niekoľko hotelov kde sa vyspíte za 20-30e . Pre tých lepšie situovaných je tu HOTEL RING hneď za plotom. Spať môžete ale aj v dodávke . Treba mať so sebou malý elektrický ohrievač a predlžovák. Elektrinu na okruhu máte grátis. Sú tam sprchy, toalety aj reštaurácia. Agentúry organizujú aj viacdňové eventy a mávajú k dispozícii aj pneuservisy ale na večerných alebo celodenných jazdách od Slovakiaringu ich nečakajte. Agentúrne jazdenie sa da zakúpiť uz začiatkom roka za zvýhodnenú cenu bohužiaľ ale neviete aké bude počasie. Na mieste bude cena o 20-30e vyššia. Je to cena za to, že nezmoknete. Ešte niečo ohľadom ceny za voľné jazdy. Na jeden deň sa to pohybuje niekde medzi 80 až 160 e za den. Pracovné dni su lacnejšie napoak piatok a víkend drahšie. Na voľných jazdách od Slovakiaringu máte v cene cca 120 e meranie času tzv. transponder a jazdy bývajú v troch výkonnostných skupinách. Jazdí sa od 9 00 do 18 00.

Na obed býva hodinová pauza.

Jazdenie cez agentúru sa trošku líši. Jazdí sa väčšinou v štyroch skupinách a býva aj pretek. Niektore agentúry robia pretek aj pre najslabších ale väčšinou účasť v preteku podlieha úspešnej kvalifikácii. Niektoré agentúry vás pohostia, ponúknu vám inštruktora alebo servisáka na podvozky a nietore o vás ani nezakopnú. Všetko závisí od ceny akú si agentura pýta za jazdenie. Keď je to tých 80e dostanete kľúčenku . Síce ušetríte za lístok ale dostanete za to baraní roh a ešte aj na trati býva strašne veľa jazdcov. Agentúra ktorá si vypýta viac vám toho aj viac dá, plus je tam menej jazdcov. Časom na to prídete sami čo je výhodnejšie, či ušetriť 20 -30 e a byť u niekoho vzduch a k tomu sa tlačiť na trati alebo si radšej priplatíte a ste v domácej atmosfére s pohostením a menej jazdcami na trati. Ktorá agentúra sa k tomu ako stavia si budete musieť vysnoriť sami. Ako som už spomenul v radách na záver tak aj tu má príliš malá cena svoje úskalía . Agentúra ktorá je lacná musí mať zákonite veľkú obsadenosť. Same o sebe by to až take nebezpečne nebolo, ale v kombinácii s vysokým podielom poliakov, ktorí patria skôr na psychiatriu ako na trať to býva poriadny masaker. Preto vám ,ako začiatočníkom odporúčam poriadne zvážiť účasť na lacnej agentúre. Poliak na trati nepozná brata a keď sa raz poliak dostane do motogp tak MM93 uvidí stupeň víťazov už len cez slzy ako magnetku na chladničke.

Ďakujem že ste to dočítali až sem .Prajem Vám veľa šťastných kilometrov bez úrazu jak v premávke tak na okruhu.

S pozdravom Ondriš PaNMOTO. NEJEDZTE ŽLTÝ SNEH!!!