

Aloittavan Motocrossarin

Vinkkivihko



JuniorMotocross.net

Esipuhe

Kaiken oppimisen perusta on iloinen ja motivoitunut mieli. Toisaalta perusasioiden hyvä osaaminen kannustaa oppimaan lisää ja nälkä vain kasvaa syödessä.

Sama periaate pätee vallan loistavasti myös motocrossiin ja teknisenä lajina hyvien perusteiden osaaminen on välttämätöntä ajotaidon kehittymiselle.

Tämä lehtinen pyrkii antamaan joitain vastauksia harrastuksen aloittamisesta, lajin perusteista ja on suunnattu n. 4-vuotiaista alkaen kaikille kiinnostuneille.

Toivon mukavia ajohetkiä kivan harrastuksen parissa!

Aki / JuniorMotocross.net

20.04.2009

Yhteistyössä:



Vilho Onkalo



Polar Cross MK

Lännen
C E N T E R



H A V E R I N E N

Puolestasi | On your behalf

PRIMA-RAUTA
www.prima-rauta.fi



STEELCROSS
RAAHE

TERVACROSS
KESTILÄ

OULUN MOOTTORIKERHO
OULU

POLARCROSS
KEMI-TORNIO

Varusteet

Motocrosspyörä. Hanki kuljettajan koolle sopiva kunnollinen motocrosspyörä. Tässä on huomioitava sekä fyysinen koko, että sopiva teho. Väittäisin, että tehon kanssa oppii paremmin tulemaan toimeen kuin sen kanssa, että on hankittu liian pieni- tai iso-kokoinen pyörä. Kiinan ihmeet ovat edullisia ja varmasti houkutteleva vaihtoehto, mutta mielestäni myös varmin tapa tappaa innostus heti alkuunsa. Kunnollisen käytetyn junioricrossin saa myytyä varsin vaivattomasti eteenpäin jos innostus syystä tai toisesta laantuu heti alkuunsa.

Kannattaa siis katsella muutaman vuoden vanhaa kunnollista crossia, joka on oikean kokoinen ja sopivan tehoinen kaverin ikään nähden. Mikäli aloittaa harrastuksen jo ihan nuorena niin kunnolliset crossimopot ovat poikkeuksetta automaattivaihteisia ja useimmissa sekä etu- että takarenkään jarrua operoidaan käsikäyttöisesti. Näitä ns. laadukkaita mopoja pystyy varsin hyvin säätämään aloittelijan koon ja taitojen mukaan, joten ne venyvät itse asiassa aika pitkälle harrastuksen alkutaipaleella.

Kun vanha pyörä alkaa käydä pieneksi ja harrastus maistuu edelleen, kannattaa rohkeasti lähteä vaihtamaan isompikokoiseen pyörään. Pieni pyörä on vaikea ajettava ja itse asiassa aivan yhtä vaarallinen kuin liian isokin pyörä. Tunaus osiossa on vinkkejä siitä kuinka pyörän kanssa pystyy pelaamaan, jotta ihan heti ei tarvitse olla kuitenkaan vaihtamassa.

Moottoriliiton ja maalaisjärjen suosituksen mukaisesti pyörään on syytä hankkia heti alusta lähtien myös maastoajoneuvon liikennevakuutus joka korvaa mahdollisen tapaturman sattuessa syntyneitä kuluja. Vakuutukset eivät hinnaltaan ole niin kalliita, että jos on ollut varaa ostaa pyörä, niin tämä on ehdottomasti se väärä paikka säästää. Vahinko ei tunnetusti tule kello kaulassa. Kilpailuttamalla löytyy edullisin vakuutuksen tarjoaja. Arvokkaaseen pyörään kannattaa myös ottaa pikku-kasko lohduttamaan varkaustapauksissa. Mistä tulikin mieleen, että huolehdiathan aina, että käytetyn pyörän myyjä on oikeutettu pyörän omistaja. Oikealta omistajalta löytyy yleensä huoltokirjaa, ostokuittia ja muuta mitä on hyvin vaikea tai mahdoton hankkia vilunkipelillä.

Kypärä. Kypärä täytyy hankkia aina uutena ja siinä on syytä olla kunnollinen leukasuojaja joka suojaa törmäyksissä. Sen on syytä olla kevyt sillä jokainen sata grammaa pienen lapsen niskan päällä on kova pideltävä. Samalla kannattaa hankkia ajolasit ja onneksi jo kovasti yleistynyt niskatuki. Noiden käyttöön kannattaa alkaa opettelemaan ihan alusta lähtien.

Ajosaappaat. Seuraavana hankintalistalla on ehdottomasti kunnolliset suojaavat ajosaappaat. Näitä voi jo varsin hyvin hankkia käytettynä sillä ne kestävät varsin mainiosti useamman pikkuskididin ajelut. Kunnolliset saappaat suojaavat kaatuessa, joita väkisten tulee alussa melkoisesti. Niiden käyttöön on myös syytä oppia alusta lähtien – nekun eivät ole ihan sama juttu jalassa kuin mummon vanhat kukkatennarit.

Rintapanssari. Rintapanssari suojaa rintaan ja selkään kohdistuvilta iskuilta kaaduttaessa ja muissa kahinoissa. Näitä voi olla vaikea löytää riittävän pieninä ihan pienimmille kuljettajille, mutta onneksi Suomestakin löytyy muutama paikka mistä niitä saa hankittua. Puskaradio kertoo uusimmat parhaat paikat ja ehjä käytettykin kelpaa varsin hyvin.

Polvisuojat. Suurimmassa osassa kaatumisista polvet saavat kipeää ja sen vuoksi onkin erittäin suositeltavaa jo ihan pienestä pitäen alkaa käyttämään polvisuojia. Kunnan suojilla väistämättömät kaatumiset eivät ala pelottaa pikkunassikkaa ja into ja uskallus eivät ainakaan sen vuoksi koe tarpeettomia kolauksia. Yhdellä nivelellä nivelletyt polvisuojat on esimerkiksi todettu käytännössä toimiviksi. Ne pysyvät hyvin paikallaan ja suojaavat hyvin sekä edestä, että sivuilta tulevilta iskuilta. Ehjät käytetyt ajavat varsin mainiosti asiansa.

Kyynärsuojat. Kyynärsuojat on kinkkinen juttu. Itse en ole onnistunut löytämään ihan pienimmille riittävän lyhyitä suojia, joten niiden käyttöönotto jää väistämättä myöhempään vaiheeseen. Ehkä skeitti tms. suojista saattaisi löytyä sopivan kokoinen suoja. Käytettyjä kannattaa jälleen metsästä.

Paita, housut ja ajohanskat. Näistä mikä tahansa voidaan käytännössä korvata millä tahansa arkisemmalla asusteella alkuunsa. Varsinkin housut ovat varsin arvokkaat ja jos on epäilystä harrastuksen jatkuvuudesta, ilman viimeisimpiä virityksiä alkuun pääsee. Toki kunnolliset ajokampeet ovat suunniteltu tarkoitusta varten hengittävyytensä ja kestävyiden osalta, ja ovathan ne komeen näköset radalla pörrätessä.

Aloittaminen

Oppimisen ilo. Kuten kaikessa oppimisessa tärkeintä on säilyttää iloinen mieli ja yhteisen tekemisen riemu. Aluksi ei kannata yrittää oikeastaan opettaa juuri mitään vaan ottaa pieniä askeleita motivaation mukaan ja suostutella pikkukaveria itse kokeilemaan uusia asioita yksi kerrallaan. Alussa on muutenkin aika paljon eri asioita omaksuttavaksi, joten siinä ei kannata kiirehtiä ja antaa ajan oikeasti tehdä tehtävänsä. Monesti käy niin, että vaikka jokin uusi juttu ei kerralla onnistunutkaan, niin parin viikon täyden ajamattomuuden jälkeen alitajunta on tehnyt tehtävänsä ja tempu ei tuota mitään tuskaa. Paineeton ja iloinen oppimisympäristö on kaiken A ja O. Radan varressa huutavat vanhemmat voivat hakeutua hoitoon.

Varusteet kuntoon. Toinen asia, mistä vanhempien on syytä pitää kiinni alusta lähtien, ettei ilman varusteita ajeta. Veikkaisin, että moni vahinko tapahtuu, kun aletaan pihamaalla näyttää kummin kaiman serkulle kuinka hyvin se meidän terho jo vetää ja leipasee sitten pääedellä seinän kautta terveyskeskukseen. Turvallisuuden kanssa ei kannata pelleillä.

Polkupyörällä ilman apurattaita. Amerikkaan menneiden esi-isiemme yli-innokkaat jälkeläiset ovat kahjoja. Siellä motocross aloitetaan pahimmillaan jo kaksi vuotiaana apurattaiden voimalla. Toki varmaan sielläkin suurin osa vanhemmista katsovat oikeasti milloin valmiudet on olemassa, ja kyllä yleisesti voi pitää nyrkkisääntönä, että ensin täytyy hallita polkupyörällä ajo ilman apurattaita ja vieläpä niin että itse hallitsee liikkeellelähden ja pysähtymisen. Pieninkin crossimopo on kuitenkin n. 40kg painava otus, jonka hallinta vaatii jo kohtuullisesti voimaa ja koordinaatiota. Aikaisessa aloituksessa on tietysti se hyvä puoli, että oppii hallitsemaan kaasun käytön ennen muiden taitojen oppimistulvaa, mutta mitään kiirettä ei ole.

Suoraan ajaminen. Ihan ensimmäinen asia, mitä pikkucrossarin täytyy oppia, on varovainen kaasun käyttö ja yleinen pystyssä pysyminen. Hyvä tapa tehdä se on mennä johonkin tasaiselle avoimelle ja suljetulle alueelle, missä ei ole välitöntä törmäysvaaraa. Mahdollisuuksien mukaan pitäisi ajaa isoa lenkkiä, jossa kääntymiseen on varattu n. 20m leveä tila, sillä kääntyminen on aluksi todella vaikeaa vaikka se polkupyörällä jo onnistuisikin. Vaihtoehtoisesti vanhempi voi juosta rinnalla ja auttaa sitten taluttaen aina tarpeen mukaan kääntymään. Itse olen suosinut jälkimmäistä tapaa sillä siinä ehtii matkan varrellakin napata kaverin kiinni ennen kaatumista jos tulee jotain ohjelmaa suoralla pätkällä.



Joissain crossimopoissa on vakiona mahdollisuus rajoittaa kaasua, jottei tapahdu mitään äkkinäisiä ryykäämisiä, mutta meillä ainakin on homma toiminut ihan mainiosti myös "Isukki juoksee" -periaatteella. Hyvä puoli koko kaasuun kerralla opettelussa on, ettei rajoitinta sitten tarvitse "opetella pois". Tärkeää on myös heti alkuun oppia kaasun tasainen käyttö eli pyörää ei ajeta pumppaamalla vaan hallitulla ranneliikkellä. Tämä pätee kaikkiin ajotilanteisiin ja aikaisin opittuna siitä on hurjasti hyötyä uusien taitojen kuten mutkien ja hyppyreiden ajamisessa.

Aluksi on ihan ok roikuttaa jalkoja rinnalla ajaessa, mutta siitä on syytä opetella pois jo hyvin aikaisessa vaiheessa ja kannustaa lasta nostamaan jalat tapeille ja ajaa sillä tavalla suorilla aina. Jalkojen roikuttaminen tuppaa jäämään tavaksi, joten on parempi, ettei sitä koskaan ehdi omaksuakaan. Jalkojen tapeille nostamisessa on hyvä muistuttaa pitämään jalat kiinni tankissa, mikä parantaa tasapainoa ja tekee kuskista ja pyörästä yhden paketin.

Toinen hyvä vinkki heti alkuun on tarkkailla katseen paikkaa. Se täytyy olla eteenpäin n 10m päähän ihan perusajelussakin, jolloin tasapaino säilyy paljon paremmin kuin eturengasta tuijottamalla.

Kun perusajaminen alkaa sujumaan niin sitä on syytä vaan harjoitella niin kauan, että se tulee luontevaksi. Esimerkiksi speedway radan tms kiertäminen muutaman kymmenen kilometrin edestä luo varmuutta, jolla voi hyvin siirtyä seuraavien taitojen kehittämiseen.

Mutkien ajaminen. Kun suoraan ajaminen ei enää tuota ongelmia, niin jo muutaman harjoituskerran jälkeen voi ottaa opeteltavaksi hieman tiukemman käännöksen tekemisen. Alusta lähtien kannattaa pyrkiä siihen, että jalat ovat joko kokonaan tapeilla tai sitten sisempi jalka otetaan motocrossin perinteiseen valmiustilaan. Ulompi jalka täytyy kuitenkin aina pitää tapilla, sillä se vakauttaa huomattavasti mutkan läpiajamista ja helpottaa seuraavalle suoralle liikkeelle lähtöä. Edistyneemmässä kurvaamisessa katseen pitää suuntautua aina meno suuntaan joten jälleen kannattaa kiinnittää huomiota katseen riittävällä korkeudella pitämiseen. Junioreiden yleinen radalla

mutkittelu johtuu siitä, että katse on liian lähellä joten siihen kannattaa kiinnittää huomiota alusta lähtien - toki jälleen kuljettajan oman kehittymisen ehdoilla.

Sitä mukaa kun taito kehittyy niin kurvaamista ja mutkia kannattaa ensinnäkin harjoitella molempiin suuntiin ja toisaalta kannattaa kannustaa kikkailemaan, jotka kehittävät pyörän hallintaa. Esimerkiksi perinteinen ”paskarinki” on hieman edistyneelle kuljettajalle todella hauska ja hymyjä kirvoittava kokemus. Se on helppo temppu sopivalla alustalla (esim. liukas sora) kun vain kallistaa pyörää riittävästi ja kääntää kaasua heti liikkeelle lähdössä vähän reippaammin. Tämä on kyllä aika edistyneen kuskin temppuilua, joten ihan alussa kannattaa keskittyä ihan rauhallisiin harjoituksiin.

Jarruttaminen. Jarruttaminen on alkuun yllättävän vaikeaa. Lapsen sormet ovat varsin lyhyet ja voimaa ei ole kovin paljoa, joten ensinnäkin kahvaan yltäminen saati kahvan puristaminen ei ole ihan helppo juttu. Kaiken lisäksi käden osittainen irrottaminen tuntuu aluksi kovin hurjalta operaatiolta.

Aluksi ja varsin pitkäänkin on syytä keskittyä vain takajarrun käyttämiseen. Kuten sanottu ihan pienissä se tapahtuu käsillä mutta isommissa takajarru siirtyy tietysti jalalle. Kummassakin kuitenkin pätee se harjoittelu periaate, että ihan tarkoituksella lähtee liikkeelle, jarruttaa, lähtee liikkeelle ja jarruttaa uudelleen. Toistoilla homman saa luontevaksi ja jarru löytyy sitten hätätilanteessakin.

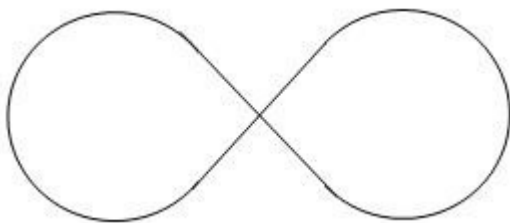
Etujarrua kannattaa alkaa opetella sitten kun muu ajo sujuu luontevasti ja vauhdit alkavat kasvamaan.

Seisaaltaan ajaminen. Motocross radalla ajetaan pääasiassa seisaaltaan. Käytännössä ainoastaan lähdössä ja aivan tasaisimmille suorille kiihdyttäessä istuminen on mahdollista. Tämän vuoksi seisomista kannattaa myös alkaa harjoitella mahdollisimman aikaisessa vaiheessa. Ensimmäinen kerta on varmasti hurjan tuntuinen, mutta sen helpottamiseksi on pari neuvoa joilla homma pysyy paremmin hallussa. Ensinnäkin seistessä jalat tulee pitää kiinni pyörän kyljissä. Tällä tavalla pyörä ja kuljettaja pysyvät yhtenä pakettina ja seisominen ei ole lähellekään niin vaikeaa. Toinen neuvo lankeaa mekaanikon harteille, jonka tehtävänä on huolehtia, että ohjaustanko on riittävän korkea ja tangon asento muutenkin sellainen, että seisomiseen on ns. riittävästi tilaa. Osa crossimopoista (ns mökkimopot) on valitettavasti suunniteltu alkujaankin istualtaan ajettavaksi, joten niissä hyvän ajoergonomian järjestäminen on paljon vaikeampaa. Säättäminen osiossa on vihjeitä siitä miten pyörää voi yrittää säätää. Useimmiten ainakin jotain on

tehtävissä. Ensimmäiset seisomisharjoitukset kannattaa tehdä samaan tyyliin kuin suoraan ajamisen opetteleminen.

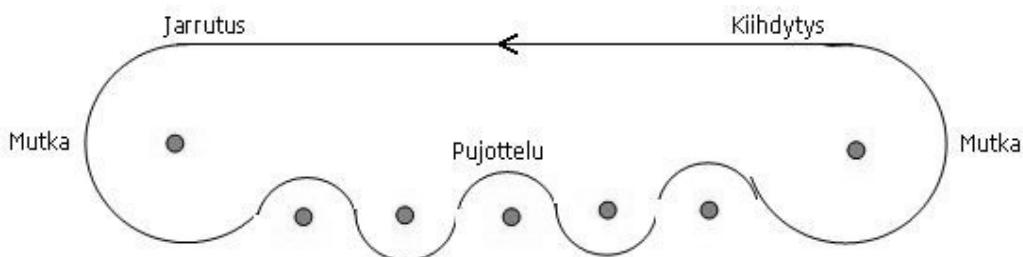
Radalle. Niin pian kuin pikkukaverilla tuntuu homma olevan hallussa ja tasaisella ajaminen vaikuttaa kovin tylsältä on aika siirtyä oikealle radalle. Siellä mukaan saa otettua pieniä nyppyjä ja mutkia ja muuta, mistä noista kaikista taidoista on hyötyä, ja sitten harjoituksella kehittyä vahvempia ja homma pysyy mielenkiintoisena.

HARJOITUS: Kahdeksikko. Kahdeksikko on hyvä yksin harjoitettava tekniikkaharjoitus. Siinä tulee mutkaa harjoiteltua niin tasapainoa kuin molempiin suuntiin kääntymistäkin. Harjoitusta voi ajaa istualtaan, mutta vaativuutta voi lisätä seisaaltaan ajamalla.



Variaatiota harjoitukseen voi hakea myös ympyrän suuruudella, jolla voi treenata erilaisia nopeuksia ja ajoasentoja niissä. Periaate on, että mutkissa paino eteen ja välit kiihdyttäen ihan perus mutka-ajon periaatteiden mukaisesti.

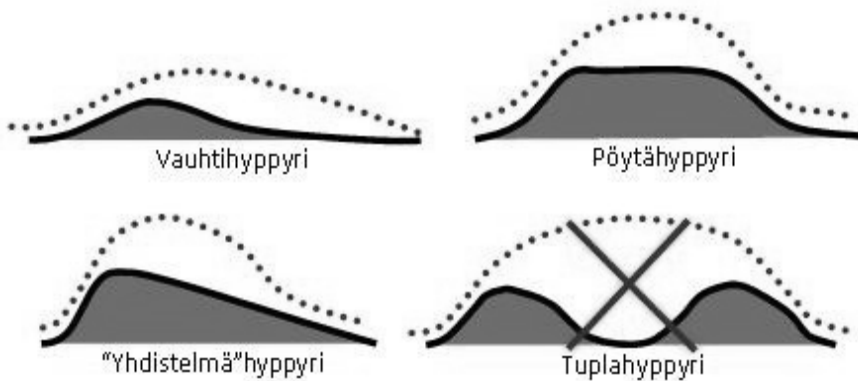
HARJOITUS: Pujottelu. Mielenkiintoisempi versio kahdeksikosta on pujottelu, jossa voi harjoitella monia eri lajiin kuuluvia tekniikoita. Tavoitteena on kuitenkin kaikissa parantaa pyörän hallintaa ja yhdistellä eri perustaitoja toisiinsa.



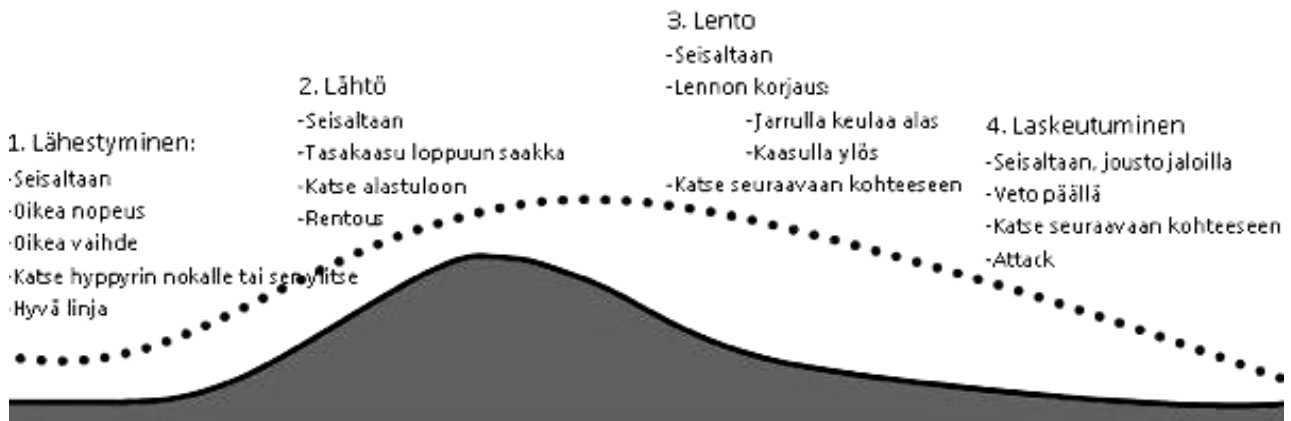
Variaatioita voi jälleen hakea seisollaan ajamisella, pujottelun tiukkuudella, seisomisella, jne. Mitä nopeammin harjoituksen pyrkii ajamaan, sitä haastavammaksi se automaattisesti muuttuu.

Hyppyt

Hyppyreitä on monen tyyppisiä: pöytähyppyriin tunnistaa tasaisesta pinnasta, jarruhyppyriin tarkoitus on sananmukaisesti hidastaa vauhtia ja siinä laskeutuminen on aina tasaiselle, porrashyppyri on sijoitettu usein ylärinteeseen, vauhtihyppyri on muuten sama kuin jarruhyppyri, mutta siinä lähtökulma on pienempi ja niihin voi siten ajaa kovaa, jne. Lisäksi on erilaisia variaatioita mutkaan sijoitetusta hyppyristä tuplahyppyreihin. Tuplahyppyrit ovat kuitenkin kiellettyjä suomalaisilla motocrossradoilla niiden vaarallisuuden vuoksi.



Hyppääminen on periaattessa helppoa ja siinä pätee aina samat perussäännöt. Hyppyn voi periaatteessa jakaa eri vaiheisiin, joissa kussakin on oma setti asioita huomioitavana. Hyppyjen harjoittelu on hyvä aloittaa suhteellisen loivasta pienestä ihan vaikka tasaiselle maalle vievästä hypystä, joka kuitenkin on lähtörampiltaan sen verran pitkä, jotta koko käytössä oleva pyörä sopii siihen ennen eturenkaan irtoamista. Tällöin pyörä lähtee automaattisesti tasapainoisesti ilmaan ja homma pysyy edelleen turvallisena. Erityisesti on huolehdittava, että hyppyriin nokassa ei ole mitään poikkeavaa nyppyä tai pahoja uria, jotka voivat aiheuttaa takakorkeita, keuloja tai perän sivuttain heittämistä. Tässä taka-ajatuksena on jälleen rakentaa osaamista ja itseluottamusta pikkuhiljaa eikä odottaa lapsen hallitsevan poikkeustilanteita, mitä sitten jatkossa kyllä hyppy tulevat aina tarjoilemaan. Niihin oppii sitten pikkuhiljaa vaikeutta lisäämällä ja siihen ei kannata kiirehtiä.



Lähestymisessä tärkeää on katsoa hyvä linja ja tulla tasakaasulla, jotta vältetään ikävät yllätykset. Äkillinen kaasun lisääminen saa aikaan keulan nousemisen ja pahimmillaan ympärimenon takakautta. Kaasun löysäminen puolestaan saa keulan äkisti laskemaan kun keula on jo ilmassa ja takarengas vetää sen alas vielä kiinteällä maalla ollessaan. Hieman edistyneempi hyppääjä voi noitakin kyllä sitten korjata. Kaasun kiertäminen lennon aikana pyrkii nostamaan keulaa tai ainakin saa eteenpäin kiertyvän liikkeen pysähtymään. Vastaavasti takajarrun täpäyttäminen saa keulan laskemaan ja tätä ominaisuutta edistyneemmät kuljettajat käyttävätkin sitten jatkossa hyväkseen erityisesti pöytähyppyreissä pyörän alasottamiseksi oikeassa asennossa. Sen ja muiden poikkeusten aika tulee kuitenkin sitten paljon myöhemmin. Hypyn alastulossa tärkein seikka on pitää kunnollinen veto päällä. Tällä tavalla liike lähtee suuntautumaan heti eteenpäin ja se myös auttaa iskunvaimennusta ottamaan alastulon iskun vastaan. Samoin mahdollisesti poikittain lähtenyt hyppy oikenee melkoisen pahastakin linkusta, kunhan vain eturengas osoittaa menosuuntaan. Suljettu kaasu ja poikittainen alastulo johtavat väistämättä pahaan kaatumiseen.

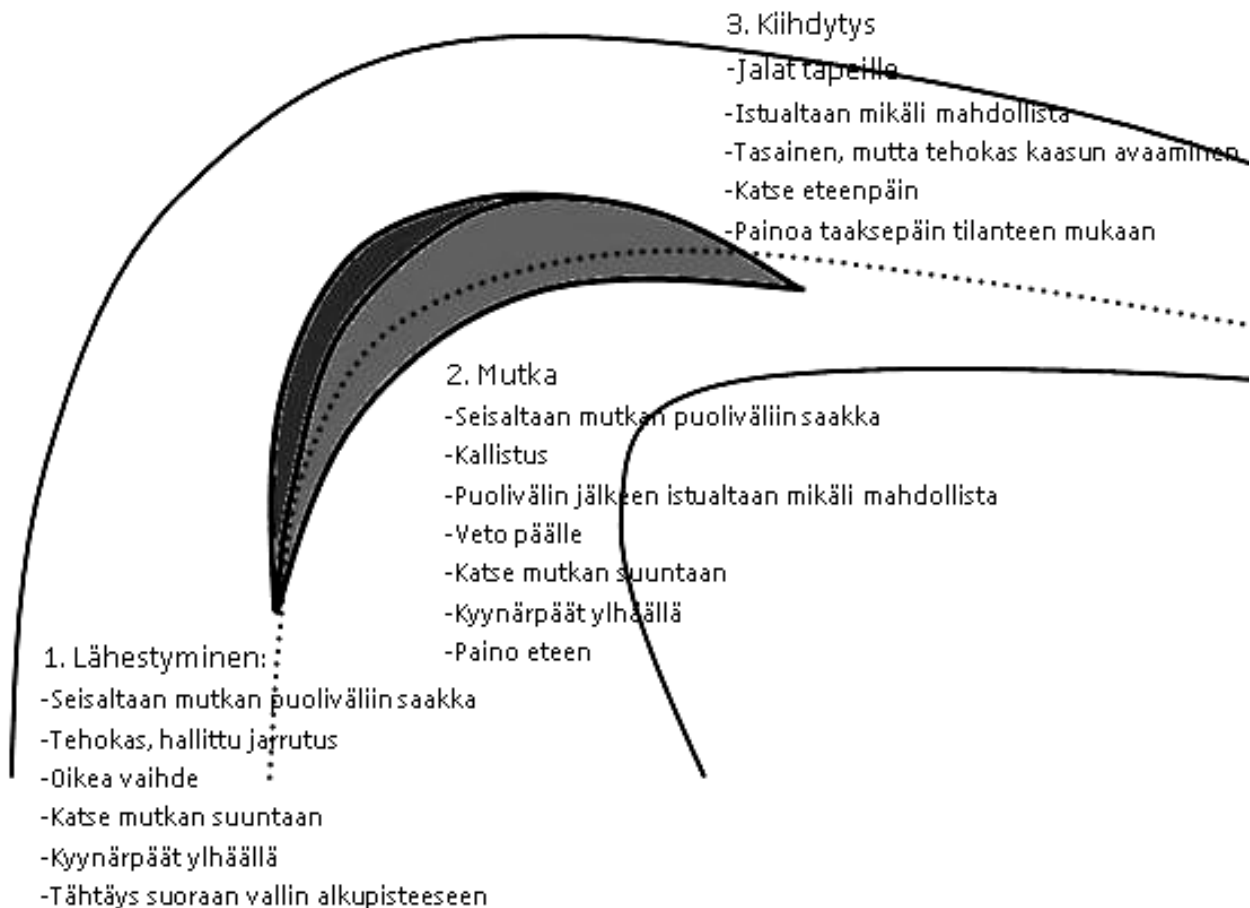
HARJOITUS: Vauhtihyppyri. Valitaan mahdollisimman hyväkuntoinen loiva tasamaalle vievä hyppyri, jossa on hyvin aikaa opetella hyppäämisen perusasioita lähestymisestä laskeutumiseen. Aloitetaan pienellä nopeudella ja nostetaan nopeutta sitä mukaa kun siltä tuntuu.

HARJOITUS: Pöytähyppyri. Pöytähyppyriissä perusero vauhtihyppyriin on siinä miten alastulossa pitää tulla alas. Siinä pyritään siihen, että pyörä laskeutuu alarinteen mukaisesti. Tämä saavutetaan tyypillisesti helpoiten niin, että juuri ennen kuin koko pyörä on ilmassa, löysätään hieman kaasua, joka saa aikaan eteenpäin kiertyvän liikkeen ja pyörä ikään kuin automaattisesti asettuu oikeaan tulokulmaan. Ennen tuota täytyy kuitenkin vauhti olla säädetty oikeaksi ja se tapahtuu ainoastaan kokeilemalla ja myöhemmin kokemuksen myötä. Ensimmäinen hyppy otetaan suhteellisen maltillisesti

niin, että pyörä laskeutuu hyppyriin päälle ja pikku hiljaa vauhtia lisäämällä haetaan tuntumaa siihen kuinka kovaa hyppyriin on tultava, että se kantaa koko pöydän ylitse. Ihan loppuun asti hyppyä ei kannata hakea vaan kun käsitys nopeudesta alkaa olemaan olemassa niin vauhdin voi kerralla yrittää nostaa sopivaksi koko tarvittavan ilmalennon aikaansaamiseksi. Silloin kun iskunvaimennus on kunnossa ja oikein säädetty siitäkään ei ole haittaa, että takarengas jää vielä hieman pöydän pinnalle ja eturengas menee yli asti. Toistamalla oikean pituista hyppyä saadaan rutiini pikkuhiljaa syntymään ja jatkossa muiden hyppyreiden tulonopeuden arvioiminen on lähes automaattista.

Mutkat

Mutkan ajamisen perimmäinen idea on pyrkiä säilyttämään mahdollisimman suuri nopeus. Jälleen suoritus voidaan jakaa muutaman perusvaiheeseen, joissa kussakin on omat asiat huomioitavana. Toki ajettavan mutkan muoto ja olosuhteet vaikuttavat paljonkin kuinka siinä on optimaalista käyttäytyä, mutta sopivasti yksinkertaistamalla periaatteet ovat kuitenkin samoja. Osan mutkista pystyy esimerkiksi ajamaan läpi asti jalat tapeilla, on upottavia hiekkamutkia ja syvää kovaa spooria, jotka kukin vaativat oman tekniikkansa. Riippumatta mutkasta kuitenkin yksi yhteinen piirre on, että onnistunut mutka-ajo näyttää helpolta ja vaivattomalta.



Lähestymisessä tärkeää on katsoa mahdollisimman jouheva ja esteetön linja ja valmistautua ottamaan yleensä jarrutuksessa olevat syheröt ja iskut vastaan seisten ja kyynärpäät riittävän koholla. Hyvä ajoasento takaa parhaan mahdollisen reagointivalmiuden tuleviin heittoihin ja ylläreihin. Ajolinja kannattaa tähdätä suoraan vallin alkupisteeseen, niin, että sekä etu-, että takarengas menevät samaa reittiä. Jarrutuksen tulee olla tehokas, mutta

jouheva niin, että vauhti hidastuu sopivasti mutkan edellyttämälle nopeudelle. Riittävä nopeus on edellytys mutkan sujuvaan läpiajoon. Jarrutuksessa tulee välttää takarenkaan lukkiutumista ja hirveitä poikittaisliirejä, joskin sitäkin pystyy sitten myöhemmin käyttämään hyväkseen esimerkiksi vallittomassa mutkassa tai ohitustilanteessa. Nyrkkisääntö kuitenkin on pyrkiä pitämään pyörä rauhallisena ja koko ajan eteenpäin vievänä.

Jarrutus aina mutkan puoliväliin saakka tapahtuu seisoen, aina kiihdytyksen aloittamiseen saakka. Monet pitävät vedon päällä myös jarrutuksen aikana. Veto helpottaa sitomaan pyörän mutkaan ja auttaa sitä kautta hallitsemaan pyörän kaikissa tilanteissa. Toinen tärkeä ominaisuus tasaisen vedon ylläpitämisellä on kallistuksen helpottaminen, sillä kaasun löysääminen pyrkii kampeamaan pyörää mutkasta ulos ja siitä tulee erittäin vaikeasti hallittava. Mutka tulisi siis aina pyrkiä ajamaan vähintään tasakaasulla tai mieluummin tasaisesti kiihdyttäen. Toinen asia mihin mutkassa tulee pyrkiä, on ajolinjan pyöreys. Mitä laajemman ja tasaisemman mutkasta saa tehtyä, sitä paremmin se menee kokonaisuudessaan. Mutkan puolivälissä pinnan niin salliessa kuljettaja siirtää painonsa pyörän eturenkaalle istumalla ihan penkin etureunaan, ojentamalla sisemmän jalan ja nojaamalla eteenpäin. Toki jo seistessä paino on siirretty eteenpäin eturenkaan urassa pitämiseksi, mutta istumalla painopiste saadaan vielä alemmas ja kaartaminen ja kallistaminen vielä helpommaksi. Viimeisenä vinkkinä kannattaa ulostulossa kaasun avaaminen tehdä tasaisesti, jolloin vältetään äkkinäisestä pidon menettämisestä johtuva levottomuus ja teho saadaan siirrettyä takarenkaasta maahan hyvin.

Mutkia kannattaa harjoitella toistoilla pikkuhiljaa vauhtia lisäten, jotta peruseriaatteet mutkan läpiviennistä iskostuvat selkärankaan. Kaikista nopeimmat kuljettajat ajavat mutkan kuin mutkan vaivattomasti ja nopeasti, mikä puolestaan on edellytys suorien nopeudelle ja tiukkojen hyppyyn kiihdyttämisten klaaramisessa.

HARJOITUS: Mutka-ajon harjoittelemisessa kannattaa keskittyä yhden tyyppiseen mutkaan aina kerrallaan. Tärkeää on myös harjoitella molempiin suuntiin olevia mutkia ja erilaisella ajotyylillä ajettavia mutkia. Samoin samanlaisen mutkan ajamiseen voi kokeilla erilaisia tyylejä varioimalla tulonopeutta, ajolinjaa, kaartamisen jyrkkyyttä, tapeilta ajamista, seisaltaan ajamista, painopistettä jne. Kokeilemalla erilaisia tyylejä oppii tunnistamaan, mikä tyyli sopii mihinkin mutkatyyppiin ja nopeuteen.

Patikko

Patikon ajotekniikka riippuu pitkälti sen mallista. Tässä on esitelty muutama perustekniikka, joita soveltamalla ja yhdistelemällä pitäisi patikon kuin patikon onnistua. Samalla pyydän anteeksi itseoppineita patikkotermejäni.

”Runttauspatikko”. Runttauspatikolla tarkoitan sen verran pientä patikkaa, että siihen ei voi soveltaa mitään erityistä rytmää vaan siihen on vaan mentävä asenteella ja annettava iskunvaimennuksen tehdä työt.



Tällaiselle suoralle tullessa tärkeintä on saavuttaa riittävä nopeus, jotta sillä pääsee patikon loppuun saakka. Ennen patikon alkua kiihdytyksen tulee olla mahdollisimman tehokas ja oikean vaihteen valittuna. Ajoasento täytyy olla sellainen, että paino on selkeästi takana. Tämä saavutetaan seisomalla jalkatapeilla päkijöillä ja takapuoli aivan takalokarin päällä. Pyörää puristetaan jaloilla rungosta ja kaasu pidetään auki, jolloin pienet virheet korjautuvat automaattisesti. Katse pitää olla jälleen suunnattuna pitkälle suoran loppua kohti.

”Kuplavalokkaripatikko”. Tämä patikko on sellainen, että se on kooltaan niin suurta, että huipulta huipulle hyppiminen ei käytännössä ole mahdollista.



Tässä ideana on aina edellisestä patista hypätä seuraavan patin vastarinteeseen takapainoisesti ja sillä tavalla aina kiihdyttää seuraavaan patin noususta sitä seuraavaan jne. Ensimmäisen patin ylärinteessä ikään kuin juntataan painoa takaiskarille niin, että saadaan keula nousemaan patin päälle vaivattomasti. Tämän jälkeen paino siirretään välittömästi eteenpäin ja seuraava patti otetaan vastaan etuiskarilla, josta ikään kuin punnerretaan jälleen takaisin tuohon samaan alkutilanteeseen, jossa paino on uudelleen takaiskarilla. Perättäiset patit ikään kuin pumpataan läpi tällä tavalla ja oikein ajettuna se tuntuu vähän samalta kuin punnerrusliikkeen tekeminen. Idea selviää katsomalla kuinka kokeneet kuljettajat sen hoitavat ja tämä vaatii paljon harjoittelua, jotta tarvittavan itseluottamuksen saa rakennettua.

”Hyppypatikko”. Tässä patikossa patit ovat muodoltan sellaisia, että välien hyppääminen on mahdollista ja niitä voidaankin pitää ikään kuin pieninä tuplahyppyreinä.



Rytmi, nopeus ja ajoitus ovat tärkeitä. Lähtötekniikka on sama kuin hyppyrissä ja se on mitoitettava siten, että laskeutuminen seuraavaan väliin tapahtuu eturenkaalla, jotta kiihdytys seuraavaan hyppyyn saadaan aikaan. Hypyn jääminen hieman lyhyeksi ei haittaa kunhan veto on kunnolla päällä kun takarengas koskettaa maata, sillä se auttaa imaisemaan patin antaman iskun. Hypyn pituutta voi lisätä painoa siirtämällä ja pompauttamalla nypyn nokalla.

HARJOITUS: Patikkotreeni on hyvä tehdä toistamalla yhtä ja samaa patikkosuoraa ja kokeilemalla erilaisia ajotekniikoita ja havainnoida kuinka ajoasento vaikuttaa. Patikkotreeni on myös hyvä paikka iskunvaimentimien säätöjen kokeilemiseen kuten myös muiden asetusten hakemiseen kyseiseen tilanteeseen lähtien ajoasennosta ja pyörän set-upista.

Jarruttaminen

Tehokas jarruttaminen on tärkeä osa-alue silloin kun haetaan viimeisiä kymmenyksiä sitten joskus. Jarrutus pitää aina tehdä seisten ja siinä tulee käyttää sekä etu- että takajarrua. Lähestyttäessä jarrutuspaikkaa ollaan seisovassa asennossa takapuoli takalokarin suuntaan. Kyynärpäät ovat ylhäällä ja kädet lievästi koukussa valmiina ottamaan iskuja, yksi tai kaksi sormea sekä kytkimellä, että etujarrulla. Oikea jalka on valmiina painamaan takajarrua. Jarrutus tehdään yhtäaikaisesti sekä etu-, että takajarrua käyttäen, mahdollisimman tehokkaasti, pidon rajamailla.

HARJOITUS: Pysäytys. Ensimmäisenä harjoituksena voi tehdä pysähdyksiin saakka, jotta saa tuntuman miten pyörä käyttäytyy hidastaessa. Pysähtymismatkan arvioimiseksi kannattaa harjoituspaikkaan laittaa jokin merkki minkä kohdalle pyörä on tarkoitus saada pysähtymään. Saavuttaessa kiihdytyksen jälkeen jarrutuspaikkaan kuljettaja on valmiina asennossa ja alkaa jarruttaa yhtä aikaisesti varovasti sekä etu-, että takajarrulla. Tässä vaiheessa kytkin voi olla vielä ylhäällä, mutta kokoajan valmiudessa painamaan sen pohjaan kun tarve vaatii. Jarrutuksessa keho pyrkii jatkamaan matkaa eteenpäin, joten on tärkeä pitää riittävän matala asento ja paino takana. Jarrutusta säädellään pinnan mukaan pidon rajalla. Nopeutta vaihtelemalla opetellaan tunnistamaan sopiva jarrutuksen aloituskohta kuhunkin nopeuteen.

HARJOITUS: Hidastus. Toinen harjoitus menee muuten samalla tavalla kuin ensimmäinen, mutta tässä vauhtia ei pysäytetä täysin vaan opetellaan yhtäaikaisesti vaihtamaan vaihdetta alaspäin ja valmistautumaan seuraavaan kiihdytykseen.

Ohittaminen

Motocrossin alku vaiheessa useimmat kuljettajat pelkäävät ohittamista ja tyytyvät ajelemaan hyvinkin pitkään edellä menevän kaverin perässä vaikka nopeusero saattaa olla hyvin suuri. Yksi tapa poistaa tuota ongelmaa, on kävellä yhdessä rataa ympäri ja katsoa paikkoja missä mahdollisesti voisi kokeilla ajaa kaverin edelle. Yleisesti ne paikat ovat juuri niitä kaikista pahimpia paikkoja, joten hyvä perustekniikka auttaa asiaa.

Tyypillisiä ohituspaikkoja ovat mutkat ja patikkosuorat. Mutkaan tullessa on tärkeää yrittää päästä mahdollisimman lähelle ja jättää jarrutus mahdollisimman myöhään ja eri linjaa hakemalla pyrkiä joko edellä menevän sisäpuolelle tai sitten eri linjan kautta hakea etua seuraavalle suoralle tai mutkaan. Patikkosuorilla kannattaa yrittää katsoa mahdollisimman vähän kulunutta ja tasaista linjaa, joka kuitenkin poikkeaa edellämenevän linjasta. Usein aivan radan reunoissa patikko ei ole aivan niin paha kuin keskellä, mutta tietysti rata elää kokoajan ja tilannetta on katsottava joka kierros uudelleen.

Yleensä ohitus kuitenkin tapahtuu edellä menevän virheestä tai sitten paremmasta parin edellisen tilanteen aikana kerätystä nopeudesta.

HARJOITUS: Ajamalla ohittamisen harjoittelu käy siten, että sopii suunnilleen samantasoisien kaverin kanssa harjoituksen tekemisestä. Käytännössä kulku on sellainen, että kumpikin yrittää vuorotellen ohittaa toisensa rataa kiertäessä. Harjoittelua voi keskittää esimerkiksi mutkiin, patikkoon, jne. Mikä kohde hyvänsä nyt milloinkin vaatii parantamista. Lisää haastetta harjoitukseen saa tietysti esimerkiksi ottamalla mukaan vielä yhden tai kaksi kaveria jolloin vaaditaan vielä enemmän pelisilmää niin edestä kuin takaakin tuleville ajajille.

Harjoituksessa ideana on tutustua erilaisiin ajolinjoihin ja oppia katsomaan sopivia ohituspaikkoja. Ohitusta aikovan kannattaa pyrkiä aina ajamaan eri linjaa mahdollisuuksien mukaan, sekä leikkaamaan mutkia eri tavalla jne asioita, joilla pystyy saavuttamaan nopeuseroa edellä ajavaan kaveriin verrattuna. Samassa harjoituksessa oppii myös lähellä ajamisen taitoa, mutta ennen kaikkea se kehittää ns. pelisilmää.

Startti

Lähtö on tärkeä opittava asia, sillä lähdössä voi voittaa tai menettää paljon arvokasta etua kilpakumppaneihin nähden. Jokainen lähtö on periaatteessa erilainen, mutta samojen periaatteiden avulla voi aloittaa kokeilun ja löytää ne kuhunkin ominaisuuksiin parhaiten soveltuvat jutut.

Ensimmäiseksi asetetaan suoraan linjaan kohti tavoiteltua paikkaa. Valitaan sopiva vaihde. Otetaan hieman eteenpäin nojaava istuva asento, joko molemmat jalat maassa tai vaihtoehtoisesti vasen jalka valmiina vaihdepolkimella pitäen. Lähdössä katse osoittaa eturenkaan edelle, lähtöpuomiin. Kierroksia pidetään sopivalla tasolla optimaalisen tehon ulossaamiseksi ja kytkintä juuri ja juuri pidon rajamailla. Pyörä pidetään paikallaan etujarrun avulla. Kun lähtöpuomi putoaa, aloitetaan kiihdyttäminen vaihtaen vaihteita ylöspäin ja istumapaikalla takarenkaan pitoa säädellen. Optimaalisessa lähdössä pito on niin hyvä, että eturengas ikään kuin hipoo maan pintaa ja muuten kaikki paino on takarenkaan varassa. Samalle katse suunnataan tulevaan mutkaan ja samalla tarkkaillaan itselle edullista ajolinjaa.

HARJOITUS: Tämän harjoituksen tekemiseen kelpaa mikä tahansa avoin suora, minkä kuovittaminen ei haittaa. Ajatuksena on opetella hallitsemaan tasapainoa, vaihtamaan vaihteita ja säätelemään takarenkaan pitoa kiihdytyksen aikana.

Harjoituksessa asetetaan vaikkapa ihan vain kuvitteellisen puomin taakse ja tehdään tehokkaita kiihdytysharjoituksia. Harjoitusta voi parantaa tekemällä sen ajokavereiden kanssa yhtä aikaa lähettäjä tai puomia käyttäen. Eri lähdöissä kannattaa kokeilla eri istumapaikka, eri kierroslukua ja muita lähdön nopeuteen vaikuttavia asioita. Kokeilemalla ja harjoittelemalla löytää tehokkaimman liikkeellelähtötavan. Tätä harjoitusta on syytä toistaa tasaisin väliajoin tuntuman säilyttämiseksi.

Säätäminen

Tässä osiossa on esityltä muutamia peruseriaatteita crossimopon tunaamiseen mieleiseksi mittojen ja tehon osalta. Varsinaiseen alustan säätämiseen ja sellaiseen pidemmälle menevään tekniikkaan en tietoisesti ota mitään kantaa, sillä se ei varsinaisesti ole juurikaan mahdollista näissä automaattisissa crossimopoissa, ja lisäksi aihe on sen verran laaja ja vaatii pitkälle menevää ymmärrystä iskunvaimentimien toiminnasta, ettei siihen oikeastaan ole edes yksiselitteistä vinkkirajaa. Periaate on kuitenkin, että koko iskunvaimennuksen kapasiteetti tulisi pyrkiä käyttämään hyödyksi. Pintavaimennuksen täytyy pystyä imemään pienet epätasaisuudet herkästi ja isot iskut pitää pystyä ottamaan vastaan vaimennuksen pohjaamatta. Useimmissa crossimopoissa jouset tuntuvat olevan kohtuullisen jäykkiä alkuun, mutta kun vauhti kasvaa, ja kuskin painokin lisääntyy, muuttuu alusta paremmin toimivaksi.

Koko crossimopon tunauksen päätarkoitus on tehdä laitteesta kuskia miellyttävä ja sitä kautta helposti ajettava. Hirveä teho ei auta mitään, jos kuljettaja ei uskalla ottaa sitä käyttöönsä vaan joutuu keskittymään koko ajan kaasun varomiseen. Joskus on siis parempi jopa pudottaa tehoja paremman käsiteltävyyden saamiseksi. Varsinkin pienellä crossarilla on tärkeämpi saada aikaan luottamus pyörään, jolloin oppiminen keskittyy oikeisiin tekniikka-asioihin eikä huku johonkin epäoleelliseen. Kun perusasiat ovat kunnossa, vauhti tulee kyllä sitten aikanaan, kun kaveri on siihen itse valmis.

Ohjaustanko. Ohjaustangon korkeudella, paikalla ja leveydellä on suuri merkitys crossipyörän ajettavuuteen eri tilanteissa. Valitettavasti ei kuitenkaan ole yhtä oikeaa tapaa säätää tankoa vaan paljon riippuu esimerkiksi henkilökohtaisesta ajoasennosta ja mieltymyksestä.

Yleisesti voi sanoa, että korkealle ja ns. tilavasti asennettu tanko helpottaa seisaaltaan ja patikon ajamista, mutta vaikeuttaa pyörän taittamista kurviin. Toisaalta taas liian matalalla oleva tanko vaikeuttaa seisaaltaan ajamista, mutta antaa mutkissa istualtaan paremman tuntuman eturenkaalle.

Näin ollen, kannattaa kokeilla erilaisia asetuksia ja katsoa asennon luontevuutta eri tilanteissa. Monissa "oikeissa" crossimopoissa tangon etäisyyttä on mahdollista säätää ohjaustangon kiinnityksellä. Myös tankoa kallistamalla eteen tai taakse voi vaikuttaa paikkaan. Näillä tempuilla saa tankoa tuotua lähemmäs pienelle kuskille ja kaverin kasvaessa viemällä tankoa eteenpäin vastaavasti tehtyä tilaa. Saatavilla on myös erikorkuisia korotuspaloja, joilla tangon korkeutta voi säätää, mikä vaikuttaa erityisesti

seisaalta ajamiseen. Eri levyisiä tankoja on runsaasti tarjolla ja niistä saa päitä lyhentämällä tehtyä juuri mieleisen.



Alusta. Alustan korkeutta säätämällä voi pidentää crossimopon käyttöikä. Jälleen useimmat crossimopot on suunniteltu sillä tavalla, että iskunvaimentimien kiinnitystä pystyy laskemaan ns normaali asetuksesta. Tällä tavalla istuin korkeutta ja sitä kautta jalkojen maahan yltämistä voi muunnella muutaman sentin. Myös takaiskarin josta löysyttämällä on mahdollista laskea peräpään korkeutta. Hieman perä matalalla kulkeva mopo on hyvä suoraan ajamisen harjoitteluun, mutta mutkien harjoittelun alkaessa olisi hyvä palauttaa ns normaali asento, jotta pyörän ohjaukulma normalisoituu ja kääntyminen paranee.



Satula. Moniin crossimopoihin on saatavilla vakio satulan lisäksi sekä korkeampi, että matalampi versio. Matalalla satulalla pystyy myös osaltaan parantamaan aloituksessa pikkukaverin ulottuvuutta. Hyvä puoli siinä on sekin, että painopiste laskee istuessa entisestään ja laite on entistä tukevampi harjoittelun aloittamiseen. Mikäli erikorkuista satulaa ei ole saatavilla, tekee näppärä semmoisen kohtuullisen pienellä vaivalla itekin. Tässä vaiheessa perheen kauniimpaa osapuolta kannattaa yrittää houkutella mukaan verhoilutalkoisiin.



Välitykset. Ehdottomasti tärkein voiman ulostuloon ja sitä kautta ajettavuuteen vaikuttava tekijä automaatticrossimopoissa on kytkimen asetukset. Valmistajasta riippuen säätö toteutetaan mahdollisesti jousi prikoilla tai tavallisilla jousilla, mutta lieneepä markkinoilla laitteita, joissa säätö ei ole mahdollista ensinkään. Näinä päivinä melkeimpä valtalaitteistona olevassa Itävaltalaisen valmistajan oranssissa kalustossa säätö on toteutettu jousiprikkapakalla. Prikkojen vahvuutta ja pakassa olevien prikkujen määrää säätämällä pystyy kytkimen kiinniottohetkeä muuttamaan. Kokeilemalla muutamaa eri asetusta löytyy kuskin painolle ja kaasun käytölle parhaiten soveltuva asetusta. Eräs huomattava asia on, että automaattikytkimestä irtoaa kokoajan sellaista ihme möhnää, joka pikkuhiljaa tuntuu kertyvän myös jousiprikkojen väleihin heikentäen sen toimintaa. Jos kytkin ei tunnu alkavan toimimaan kunnolla niin kannattaa pestä jousiprikat ja kasata kytkin uudelleen ja kokeilla uudemman kerran.

Toinen kytkimen toimintaan vaikuttava asia on käytettävä vaihteistoöljy sekä sen määrä. Hyvä käytännön kikka vedon tasoittamiseksi ja lämmönkestävyyden parantamiseksi em. tyyppisessä kytkimessä on laittaa jonkin verran suositeltua enemmän öljyä. Suurempi öljymäärä pysyy paremmin viileänä ja kytkin toimii paremmin. Tästä on apua esimerkiksi pidempien crossileirien aikaan kun ajoa tulee paljon. Tämä neuvo kuitenkin omalla vastuulla ja vain em valmistajan laitteessa - omalla vastuulla siinäkin.

Vieläkin tehokkaammaksi tavaksi rauhoittaa crossimopon käyttäytymistä niin tarvittaessa on osoittautunut toisiovälityksen muuttaminen pidemmäksi. Vaikka huippunopeus periaatteessa silloin nouseekin, ei pienen crossimopon moottorissa kuitenkaan ole riittävästi voimaa sen hyödyntämiseen, joten kokonaisuudessaan käyttäytyminen rauhoittuu. Vastaavasti sitten kun lähtöjä ja vetoa täytyy saada paremmaksi, niin ei muuta kuin hampaan pienempi rissa eteen niin, johan kulkee. Suomessakin myytävänä olevan crossimopot on suunniteltu pääasiassa amerikan kovalle ja vauhdikkaille junioriradoille, mutta täällä yleisillä hiekkaradoilla välitys on auttamattomasti liian pitkä, eikä

moottorin voima riittää kuljettamaan laitetta riittävän hyvin. Eli pienempi rissa edessä tai suurempi takana lyhentää välitystä ja parantaa kiihtyvyyttä ja herkkyyttä, suurempi rissa edessä tai pienempi takana pidentää välitystä ja siten rauhoittaa tehon ulostuloa. Sama pätee myös isommissa crosseissa, mutta automaatticrossilla ajotyylillä ei sen vuoksi tarvitse muuttaa kun siinä sillä ei ole vaikutusta vaihteiden käyttöön.

Huoltaminen

Ilmansuodatin. Ilmansuodattimen tehtävä on estää hiekan, pölyn ja muiden roskien pääseminen moottorin sisään sitä ennenaikaisesti kuluttamaan. Suodattimet ovat käytännössä aina vaahtomuovisia ja niiden toiminta edellyttää suodattimen öljyämistä ennen paikalleen asentamista. Tätä tarkoitusta varten on olemassa eri valmistajilla erityistä ilmansuodatin öljyä. Kannattaa valita bio-tyyppinen öljy, joka on ympäristössä hajoavaa ja ei sitä kautta aiheuta tarpeetonta kuormaa rakkaalle pallerollemme. Kyseisellä öljyllä käsitellyn suodattimen peseminen on myös huomattavasti vaivattomampaa kuin vanhat liuotinten vaativat aineet.

Kun ajoa tulee paljon, kannattaa ilmansuodattimia hankkia muutama ylimääräinen, jotta sitä tulee vaihdettua riittävän usein ja suodattimien huoltaminen käy kerralla suuremmissa erissä.

Öljyäminen tapahtuu siten, että suodatin kastellaan käytännössä täysin märäksi ja sitten vain puristetaan kaikki ylimääräinen öljy, suodatinta kuitenkaan kiertämättä, irti. Öljyämiseen on saatavilla erityisiä kannellisia astioita, joissa ylijäänyt öljy säilyy tallessa seuraavaa öljyämistä varten.



Likaantunut suodatin vaihdetaan uuteen, öljytyyn suodattimeen ja niin ajot voivat taas jatkaa. Likainen suodatin pestään erityisesti sitä varten tarkoitettulla pesuaineella valmistajan ohjeiden mukaisesti. Uusimman suodattimen peseminen käy käytännössä samalla vaivalla, joten niitä tosiaan kannattaa hankkia muuan ylimääräinen, niin tätä aika tymeää vaihetta ei tarvitse olla tekemässä joka viikko.

Ketjut. Ketjut ja rissat ovat varsin kovalla rasituksella jatkuvasta kiihdyttelystä ja raskaasta vastuksesta johtuen. Ketjujen perushuoltoon kuuluu niiden säännöllinen rasvaaminen (vähintään jokainen ajokerta) sekä ajoittainen peseminen. Ketjuöljyksi kannattaa hankkia erityisesti offroad

käyttöön kehitettyä ainetta, joka ajaa asiansa, mutta ei sotke pärrää yltä päältä öljyyn.

Peseminen. Crossipyörä täytyy pestä käytännössä jokaisen ajokerran jälkeen. Tällä tavalla pyörä ei kulu ennenaikaisesti ja pidemmän päälle huoltokustannukset pysyvät kurissa. Pesun yhteydessä tulee myös automaattisesti tarkastettua, että kaikki kilikkeet ovat suunnilleen ehjänä ja laite iskussa. Peseminen hoituu parhaiten, ja oikeastaan ainoastaan kunnolla, painepesuria käyttäen. Muista tukkia äänenvaimentaja ja muut mahdolliset ruumiin aukot sopivilla tulpilla ennen pesemistä. Pesemisen jälkeen ketjut ja muut liikuvat osat (käynnistypoljin, jarrupoljin, jne) pitää rasvata, jotta ne eivät ala ruostumaan.

Aika-ajoin kannattaa pestä myös ilmansuodattimen kotelo, joka varmistaa sen, että suodatinta vaihtaessa kaasuttimeen ei pääse mitään sinne kuulumatonta moskaa. Pesua varten käytännössä kaikkiin pyörämalleihin on saatavilla muovinen pesusuoja, jolloin vesi pysyy myös ulkona.

Hieman ehkä turhamainen, mutta selkeästi pyörän ulkoasua ja puhtaanapitoa parantava tapa on silloin tällöin pyhkästä muoviosiin ihan tavallista autovahaa ja kiillottaa se ihan normaaliin tapaan. Vaha on hyvä irrottamaan likaisista sormista jääneet tahrat ja se antaa suojaavan kerroksen seuraaviin kapinoihin, jonka jälkeen putsaus on taas astetta helpompaa. Saahan kiiltävällä pärrällä sitä paitsi paremmin huomiota varikolla.



Öljyt. Öljyn vaihtaminen on osa säännöllistä perushuoltoa. Crossit on kilpavehkeitä, joissa öljymäärät ovat suhteellisen pieniä suhteessa rasitukseen, joten vaihtoväli on huomattavasti ns. tavallisia laitteita tiheämpää. Tässä on syytä noudattaa valmistajan ohjeita. Automaatticrossin kytkin sotkee öljyn aika nopsaan eikä voitelu ole enää parasta mahdollista, joten sitä kannattaa vaihtaa mieluummin liian tiheään kuin harvaan.

Lopuksi

Suuri kiitos ihmisille, yrityksille ja yhteisöille, jotka tekivät mahdolliseksi tämän lehtisen toteuttamisen. Mukavan harrastuksen tekevät ihmiset ja ystävällinen suhtautuminen.

Vaikka mielessä on tämän luettuasikin vielä yhtä jos toista kysymystä niin toivon mukaan ainakin osaan kysymyksistä tuli vastauksia tai ainakin ne herättivät löytämään loput vastauksista itse.

Kysele, katsele, tarkkaile ja ennen kaikkea treenaa!

Hymyillään kun tavataan!