

Bringaszállítók

Bringázni jó, ráadásul hasznos is lehet. Ha valaki csak dolgozni, vagy pincéjébe járásra használja, akkor is. Sokan vagyunk, akik a mozgásigényünk kielégítésére tekerjük a pedált, mások a kerékpárra, mint sporteszköze tekintenek. A legtöbb bringásnak időközönként szállítani kell a drótszamarat, de nem mindegy, hogyan. A kompromisszummentes megoldást mi sem találtuk meg. Statisztikai adatok szerint tavaly 12 473 db kerékpárt loptak el hazánkban, egyes források szerint Budapestre ebből több mint tízezer jut, ami elég mellbevágó adat. Pedig ezeket az óriási számokat még nyugodtan besorozhatjuk kettővel, talán hárommal is. A pórul jártak többsége nem tesz feljelentést, mert nemigen bízik abban, hogy az eredményt hoz, viszontlátja még kedvencét. Írásunkban néhány sorban felvetjük a szállítás közbeni vagyonbiztonság kérdését is.

A legegyszerűbb, ha a kocsit csomagtartójába, esetleg az utastérbe gyömöszöljük be a kerékpárt. Jobb esetben, pl. egyterűeknél a bringa szétszerelés nélkül is befér, de legtöbbször ez csak nehezen oldható meg. Nem igényel külön ráfordítást, mégsem szerencsés módja ez a szállításnak, sérülhet, karcosodhat a kocsibelső, a szállítmány fényezése, főleg ha nem is csak egy kerékpár kap helyet a fedélzeten. Ne adja az ég, de egy frontális ütközésnél rá gondolni is rossz, milyen tarolást végez a hátunk mögül hirtelen előre zúduló tizenhét kilós vas. Legfeljebb alkalmi, szükségmegoldásnak tartjuk. Ma már a bringatartók bőségének zavarával küzdünk, a kínálat óriási, míg néhány évtizede szinte a tetőn elhelyezett tartó



jelentette az egyetlen megoldást a kerékpár gépkocsin való szállítására. Ennek előnyei: viszonylag olcsó, nem vesz el teret a csomagteréből, kisebb a baleseti kockázat. Ugyanakkor – főleg magasabb építésű autók esetén – komoly feladat feltornáznia a tetőtartóra mondjuk egy elektromos ráségítésű, nehéz darabot. Az autó stabilitása jelentősen romlik, nő a légellenállása, így a fogyasztása is. Ügyelni kell arra, hogy fűrészekbe, egyéb akadályokba a szállítmány ne ütközzön. Hirtelen fékezés, irányváltás erősen próbára teszi a kerékpártartót, illetve rögzítését. Nagyobb sebességnél riasztóan szélérzékenyebbé válik a kocsi, a benzinszámla dagadása pedig tetemes. Egyszerű, könnyű, de korántsem nagyszerű. A mai, gyakran nagyobb átmérőjű csövekből összeállított vázú kerékpárok szállítására eleve alkalmatlan. A korábbi, viszonylag olcsó német gyártmány kerékpártartó U-profilja vékony, 1 mm-es lemezről van kialakítva, két darabból lehet a kívánt hosszúságot biztosítani. A vázrögzítő csöveket tartó elem sem sokkal vastagabb. Tekintélyesebb tömegű kerékpár és sportosabb vezetési stílus esetén mi kihagynánk. Ennél persze sokkal komolyabban megépített tetőtartót is találunk. Korábban használtunk néhány típust, de az igazít ezek között nem találtuk.



Sok szempontból szerencsésebb, ha a kocsit csomagtartójára, vagy kombiknál a hátsó ajtóra szerelhető kerékpártartót vesszük igénybe. Kevesebbet ront a stabilitáson, kevésbé növeli a fogyasztást, mint a tetőn cipelt kerékpár. A kedvező árfekvésű olasz Peruzzo Venezia vásárlásakor a bringaboltos egy táblázatból ellenőrizte, hogy egyáltalán felszerelhető-e az adott gépkocsira. A boldogító „igen” után sajátkezűleg végezte az első felszerelést, hogy minden rendben legyen. Használat közben jött elő a típus néhány hátránya: például a kerékpártartót rögzítő hevedereket, a bringák rögzítettségét néha ellenőrizni kell, a forszírozott kanyarvételeket nem kell erőltetni. A Peruzzo másik kevésbé szimpatikus vonása az volt, hogy a csomagtartóval érintkező pontokon felmattult a fényezés. (Nincs mit tenni, vízbázisú festék, karcosodásra hajlamos Peugeot 407 kocsiszekrény.) Kicsit kaotikusnak tűnik. Hosszabb útra ajánlott néhány helyen összefogni a bringákat és a tartót. Női kerékpárok esetén (a Gepida ilyen) a szállításhoz egy pótcsővet kell felszerelni, ami kicsit macerás. Ilyen esetben az egyik kerék zavarhatja a rendszámot, leolvashatóságát, ami sokba kerülhet. A hátsó lámpák egyébként is takarásban vannak, ami újabb aggályokat vet fel. Szerencsés esetben csak a nemzetgazdaság stabil állapotban tartásához kell hozzájárulni, egy tekintélyesebb összegű büntetés befizetésével. Ha csak egy – egyébként jelentéktelen – ráfutásos koccanás szenvedő alanyai vagyunk, a kár jelentős lehet, a szállítmányt semmi sem óvja. A tolvajoknak könnyű prédája: semmi sem védi a kerékpártartót, nagyon rövid idő alatt leszerelhető, akár üresen, akár bringákkal együtt. Ezt a típust kalandokra vágycsónak ajánljuk.

Szerintünk (használhatóság szempontjából) a legjobb választás a vonóhorogra szerelhető kerékpártartó. Viszont drága. Maga a tartó sem olcsó, és – ha nincs eleve rajta – akkor fel kell szereltetni a vonóhorgot, le kell vizsgáztatni hozzá az autót, ki kell cseréltetni a forgalmi engedélyt. A vonóhorogra szerelt tartón szállított bringák csak mérsékelten növelik a légellenállást, és kismértékben rontják a stabilitást. A Thule az egyik legnagyobb presztízsű gyártó, amelyik a kínálatában többféle, vonóhorogra szerelhető bringaszállítót tart. Mi pedig elég sok kilométert megtettünk a Thule két ilyen kiválóságával. Korábban egy-két kerékpár szállítására alkalmas példányt nyújtunk egy Saab 9.5 kombival, most pedig egy Thule RideOn 9503 cikkszámú, három kerékpár hurcolására tervezett szerkezetet használunk, a változatoság okáért egy másik Saab 9.5 vonóhorgára biggyesztve. (Svéd szállítóeszközhöz svéd autó passzol...)

Kiismertük tehát a Thule ilyen gyártmányait, dióhéjban leírnánk előnyeit-hátrányait. Amire ügyelni kell: az autónk hossza jelentősen megnő, ebben az esetben 85 cm-rel. Ez megnehezíti a parkolást, ráadásul a parkolóradarok nem működnek. Ne felejtjük el: a rendszám takarásban van, ezért másolat rendszámot kell a közlekedésrendészeti szabályoknak egyébként teljesen megfelelő kerékpárszállítóra elhelyeznünk. A (számunkra)



Ha nem nagyon korrodált a vonóhorog gömbje, akkor a felszerelés megy minden gond nélkül. A felszerelés 2-3 perc, magyarázó be kell löni, hogy vízszintesen álljon, és meghúzni a csavart. A gyár mellékel egy laposacél kulcsot a meghúzáshoz.



legvonzóbb az a tulajdonság, hogy – könnyebb kerékpárok esetén – akár egy fő nagyon gyorsan, egy-két perc alatt „feldobja” az autóra a kétkerekűeket. Könnyen hozzáférhető, nem kellene artístamutatványok, átgondolt tervezés, összességében igényes kivitelezés. Sokan kérdezik: az egy ponton, a vonóhoroghoz rögzített tartó megfelelő stabilitást képes-e biztosítani? Igen, ezzel soha nem volt gondunk. A gyártó szándéka szerint három ponton kell rögzíteni a kerékpárt, egy-egy heveder fogja a kerekeket, egy pedig a vázat. Fotónk a rögzítő korrekt felszerelését mutatja, a fémmár nem dörzsölődhet az abroncsnak, egy pár centis kiszélesített anyag ezt meggátolja. Alul a rossz példa: fém a fémmel érintkezik, sérülhet a váz fényezése. A kerékpárokat tartó három acél zártszelvény kellően merev ugyan, ennek ellenére kátyús, gödrös úton, még egészen lassú tempónál is a szállított kerékpárok esetenként jobbra-balra elég erősen kilengenek. Ennek több oka is van, az egyik a zártszelvények terhelés hatására kismérvű, természetes rugalmas alakváltozása, ezt így kell elfogadni. Mindkét ilyen bringaszállítónk leggyengébb pontja a rögzítőhevederek – szerintünk – nem túl jó minősége. Könnyű, 10 kilogramm körüli tömegű sportkerékpároknál ez nem okoz gondot, főleg, amíg új a heveder. Más a helyzet, ha nagyobb tömegű a bringa, ilyenkor a heveder fellazul, és a szállítmány egyre inkább imbolyogni kezd. Jobb minőségű (és esetleg több) rögzítővel ez tökéletesen orvosolható, mi is ezt tettük. (Jogos persze a felvetés, miért mi orvosoljuk, miért nem a neves gyártó?) A nyugalom (és biztonság) ára. A házibarkács módosítású heveder nem szép látvány ugyan, de fölöttebb hasznos. Ha ezt a problémát megoldottuk, a Thule már derekasan helytáll. Jobb partner nagy sebességű utazásnál, mint eddig bármelyik ilyen eszközünk, jól viseli a tempós kanyarokat, a vészfékezést, kevésbé érzékeny a széllelőkésekre. Ez a modell

némi esélyt ad a rajta utazó kerékpároknak, hogy sérülés nélkül átvészseljenek egy hátulról jövő enyhe koccanást, csodát azért ettől a védelemtől se várjunk. Ügyes... Két csavar oldása után a tartó billenthető, a csomagterajtót akkor is nyitni tudjuk, ha éppen bringákat szállítunk. Három kerékpárt is szállíthatnánk, de úgy a hely bizony szűköcske, így a középső helyet inkább üresen hagyjuk.

Vagyonvédelem. A Thule külön rendelhető zárja műkedvelő, alkalmi tolvajok ellen véd: egy kicsit dörzsöltebb „szakinak” ez a zár nem képez akadályt. Bár a kerékpártartó sem aprópénz, egy-egy ráakasztott jobb



Cube, KTM vagy Trek még erősebb vonzóerővel bír. Nem tanácsos az autónkat őrizetlenül hagyni, ha két-három drága kerékpár ott pihen rajta, még akkor sem, ha biztonságosnak tűnő láncsal, acélsodronnyal egymáshoz, a tartóhoz vannak fogva. Nagy tudású szakemberek, ha összeszedik magukat, két-három perc alatt a saját (vagy: a sajátjukként használt) gépkocsi vonóhorgára varázsolják a bringákat, tartóval együtt, és elporolnak. A még nagyobb tudásúak esetleg nem bajlódnak ezzel, viszik az autót is, ha már homár, akkor már...

Mindent egybevetve: egy magasan jegyzett márka átgondolt, praktikus terméke ez. Apró hibája mellett is bátran ajánlható mindenkinek. Mi másodsorra is ezt választottuk.

BESZE SÁNDOR