

Nagy Tamás: Városi rekuzás kezdeti tapasztalatai

Bizonyára több rekussal megtörtént, hogy egy fekvőbringa beszerzése után már rá sem ülnek a hagyományos bringára. Nos én is így jártam. Nem csak a kezdeti lelkesedés okán, de nagyvárosi környezetben is nagyon meg lehet szeretni a bringázás annyira más módját. Pedig sokan óvtak attól, hogy kifejezetten napi városi használatra szánt igazi citybike-omat egy rekumbensre cseréljem. Tény és való, hogy az ember figyelembe vesz több szempontot, ha egy ilyen méretű beruházásra készül, de mit is kell tudnia egy ún. city-rekunak?



Először is kisebb tengelytáv a szűkebb fordulókra. A rekumbensek nem a forduló körükről híresek, így egy-egy utcasarkon, vagy a szűkebb és kanyargós járdákon, hidakon, kerékpárutakon fontos, hogy milyen könnyen tudunk (be)fordulni. A kis tengelytávú gépek mindenképp előnyösebbek.

Ha autók közvetlen közelében, néha közöttük közlekedik a kerékpárút-hiányban szenvedő bringás, néha az autóssal való szemkontaktus alapján lehet arról, meggyőződni, hogy egyáltalán észlel-e minket, vagy hogy van-e arra esély, hogy a jogos elsőbbséget megadja. Biztonságosabb, ha nagyjából egy magasságban van a fejünk egy személyautó sofőrjének fejével, ez pedig legalább 45 cm-es ülésmagasságos és inkább hátradöntve ülő, mint vízszintesen fekvő ülés pozíciót kíván a gépüktől.

A kényelem miatt választják sokan a rekut. Mint tapasztaljuk szinte a közúthálózatnál is rosszabb állapotban vannak a meglévő kerékpárutak, sokszor nincsenek rendesen kialakítva a szintbeli eltérések átvezetései sem. A városokban ezért elengedhetetlen az összelecsúszós járgány, mivel a rekunkkal az első kerék felkapása, vagy az ülésből kiállás, mint kátyúelhárító manőver meglehetősen korlátozott. A kényelmet és praktikusságot szolgálja az agy és láncváltós kombináció (dual drive) a hajtásban, ami különös jelentőséget nyer a városi tekerésnél. Sokszor egyszerre kanyarodunk, fékezünk, nézzük a forgalmi helyzetet, kerülünk ki gyalogost, másik kerékpárost vagy szabálytalanul parkoló autót. Ekkor előnyös igazán, ha megállás után egy mozdulattal az elinduláshoz megfelelő fokozatba tudjuk kattintani a gépet.

A magas fokozatban való elindulás ugyanis még a rutinosabbakat is veszélyes kacsázásra kényszeríthet.

Néha több százazres gépet is rövid időre az utcán kell hagynunk, ha városban munkához, ügyintézéshez használjuk. Bár a tolvajok többsége nem igen tudna vele mit kezdeni, jobb, ha egy megbízható zárszerkezet őrzi helyettünk a gépet. A zár megválasztására és használatára érvényes a minden drágább kerékpárnál alkalmazott főszabály, ugyanakkor tudatában lehetünk annak, hogy az alkalmi tolvaj nem egy jól eladható lopott holmit lát a hétköznapiak nem mondható fotelbringánkban, ráadásul nehezebb is azt észrevétlenül elvinni... Viszont sajnos nem csak az egész reku, de annak egyes részei is eltulajdoníthatók. Több órás utcai tárolás, vagy elhagyatottabb környéken való parkolás helyett inkább egy szakadtabb bringa, vagy a tömegközlekedés ajánlott.

Miután megvettük a rövid tengelytávú, össztelős, dual drive-os bringánkat a szükséges városi kiegészítőkkel, mint lámpa, sárvédő csomagtartó és csengő, ne gondoljuk, hogy azonnal irány a forgalom!

Aki nem akar kellemetlen helyzetekbe kerülni, vagy még rosszabb esetben magát, vagy a drága bringát azonnal összetörni, először csakis forgalommentes mellékutakon, parkokban gyakorolja a rekuzás fortélyait. Leginkább a gyors és biztonságos megállás, a szűk kanyarok (Lánchíd járdája) gyakorlása fontos. Számtalan vártalan helyzet tud meglepni vagy veszélybe sodorni egy gyakorlatlan fekvőbringást. Kisebb kerekű gépek rémálma a villamossín, vagy a szintkülönbség, melyet minél kisebb szögben keresztezünk, annál biztosabb az egyensúlyvesztés vagy bukás a kerék megvezetése által. A nagyobb buckák vagy járdaszegélyek tekerés közben lezökkenhetnek a pedálról a lábat, ezért célszerűbb minél csúszásmentesebb pedált, vagy még jobb, ha SPD-t használunk.

Érdekes módon az autósok előzékenyebbek és udvariasabbak, óvatosabbak a fekvőbringásokkal, mint a hagyományos kerékpárosokkal szemben. Valószínű a kétkerekű csodajárgány látványa feledteti velük a lóerők kölcsönözte felsőbbrendűségi érzést. Párhuzamos közlekedésnél jellemző, hogy nagyobb ívben kerül ki a rekust mint a bringást. Azért nem kellemes a járművek között haladni, egyrészt közelebb vagyunk a kipufogókhoz, másrészt bizarr látvány egy kamionkerék, mely fejmagasságunk felett dübörög el mellettünk. A hátratekintés rekuról menet közben erősen korlátozott. Talán ez a legnagyobb előnye a felső kormányos modelleknek (az enyém alsó kormányos), hiszen ott a tükrök könnyebben elhelyezhetők és jobban használhatók. Aki tükrök nélkül rekuzik, az lehetőleg kerülje el a többsávos utakon való sávváltást, mert nagyon nem biztonságos. Nagyobb tempónál a szélzaj elnyomhatja az autó hangját, és nem csak autó előzhet meg minket (hanem egy másik reku).

Az előnyök viszont igazán élvezetessé teszik a fekvőbringázást. A természeti környezetben és a városban egyaránt más dimenzióban láthatjuk az utunkat. Aki nem írózik a feltűnéstől, az igazán különleges közlekedőnek érezheti magát. 80-100 km egy városban nagyrészt kerékpár- és kisforgalmú utakon páratlan élmény egy rekuval és egyáltalán nem megerőltető. Könnyebb a kapcsolatteremtés is, bár a spontán beszélgetések alkalmával hamar a bringa ára kerül szóba. Csak a komolyabb érdeklődőknek érdemes őszintén válaszolni.

Ha valaki nem nagy forgalmú utakon kénytelen kerekezni minden nap, tud vigyázni a gépére és szeretné a városi bringázás új dimenzióit megismerni, vágjon bele egy reku beszerzésébe és használatába, mert ha a fenti szempontok figyelembe vételével választ, nem fogja csalódás érni.

Nagy Tamás
Azub Mini tulajdonosa