

### A magyarországi Jégmotorozás kezdeteiről néhány szóban...

Nézzék el nekem, hogy pontos időpontok, dátumok és nevek említése nélkül beszélek a honi jégversenyezés kezdeteiről, ugyan is kizárólag az ősöktől (Adorján, Tihanyi, Hajdú, stb.) hallott információkat tudom továbbadni a nagyközönségnek. Hazánk első hivatalos jégmotoros képviselői a salakmotorosok voltak, akik még télen sem voltak képesek elszakadni motorjaiktól. A nyáron elhasznált gumijaikat "becsavarozták" védőrácsokat gyártottak a kerekeikre, és néhány alkalommal a téli szezon alatt birtokba vették a nagyra becsült közönség korcsolya pályáit. És tették ezt nemcsak a közönség, hanem a saját örömükre, mert imádtak motorozni. A versenyek alkalmával kemény, látványos futamok kerekedtek, amit a nagyérdemű igencsak élvezett, hiszen új környezetben láthatták már jól ismert kedvenceiket, akik a téli szezonon nemegyszer borították a nyári papírformát. A jégmotorozás klasszikus képviselőivel a 80-as években élte reneszánszát, a 90-es évektől egyre ritkábban rendeztek versenyeket.

### Hogyan továbbról...

1998-ban a Debreceni Motocross Club ismét összetrombitálta a téli menőket. Ezen a versenyen az elengedhetetlen salakosok mellett új ötlettől vezérelve robogó kategóriát is meghirdettek. Ez egészen új távlatokat nyitott a honi jégversenyeken, mivel az akkor már igencsak népszerű robogókkal nyáron aszfalton is versenyeztek, emellett elérhető volt sokak számára, így adott volt a lehetőség egy új dolog kezdetére. Már ezen az első versenyen megjelentek a fővárosi "gyorsaságis"-ok tuning robogóikkal, de akadtak utcai "Fighter"-ek, és pl. ekkor már Adorján Zoltán robogóval vágott neki a meccsnek. Ettől kezdve alakult ki a honi jégmotorozás igencsak tarka mezőnye, ahol érdekesebbnél érdekesebb téli motorkreációk láttak már napvilágot...

## JÉGMOTOROK FEJLŐDÉSE AZ ADORJÁN RACINGNÉL

### Jégmotor 2000-2004

Tömören:



- 10 collos kerekek
- Léghűtéses motor
- Kizárólag hátsó fék
- Kicsi-könnyű kaszni
- Egyszerű tuning

**KIFEJTVE:**

Valójában nem ez volt az első jégmotorunk, már korábban is karcoltuk a jeget egy hasonló géppel, viszont azt gondolom, hogy ez volt az első, amelyik kifejezetten jégmotornak készült. Évről évre némi változtatás volt a gépen de a fenti összegzés volt jellemző a mocira. Abban az időben elég jónak számított, mostanában viszont igencsak lemaradna.

**Előnyei**, hogy könnyű és alapvetően könnyen kezelhető volt, ami miatt cserére szorult az volt, hogy minél több tuningot pakolt bele Father, annál inkább instabillá vált a kicsi motor, a 10-es kerék képtelen volt levinni a jégre az erőt, és ezért birkózni kellett vele. Arról ugye nem is beszélve, hogy a hátsó fék önmagában a 2004-es évben már kevésnek bizonyult, mivel jött Lajos Gyuszi, aki egy Kawasaki KX 65 nyergébe igencsak veszélyes ellenfél volt és féktávon rendre beért.

A 10-es keréknek van még egy hátránya. Mégpedig az, hogy könnyen leér a meghajtás deknije (főleg amint egyre mélyebb a nyomvonal a pályán) a jégre, és így a kerék elveszti a tapadását a motor pedig kicsúszik alólad. Azt gondolom nem kell ecsetelni, hogy mekkorát lehet takarni a jégen, mivel egy esésből nem lassulsz le a palánkig. A motor könnyűsége egyben előny és hátrány, mivel könnyen kezelhető, viszont ha test-test elleni küzdelem folyik, ami a jégmotorban nem mellőzött szokás, könnyen "arrébb tesznek". Én rendre elvágódtam vele, ha valaki keményen "megrámolt".

### Jégmotor 2005-2007

**Tömören:**



- 12 collos kerek (nagyobb erőátadás a jégre, stabilitás)
- vízhűtéses motor (több tuning lehetőség)
- első fék - mert kell!
- nagyobb súly
- 1-2 "High End", azaz komoly robogó tuning alkatrész

### KIFEJTVE:

A korábban vázolt problémák - mint például az, hogy féktávon utolérték, instabil volt a motor és

## Jégmotorozás és Jégmotorok

Írta: Ifj. Adorján Zoltán  
2010. július 21. szerda, 00:00

---

elértük azt a maximális erőt, amit a kicsi kerék le tudott vinni a jégre - miatt kezdett neki Father az építésnek. Szóval egyértelmű volt, hogy milyen irányba akarunk elindulni, nagyobb kerék, fék, és vízűtés.

Igen ez egyértelmű volt, de - most már kissé viccesnek tűnik - borzasztóan túl lett bonyolítva ez a motor. Volt egy hosszú vázunk, ami kis kerekű (10') motoré volt, vettünk hozzá 2 Malaguti F12 (12') kereket, meg valami harmadik féle elejt és elkezdődött a munka. Addig szabtuk a dolgot, míg alacsonyabb lett a váz, rövidebb a motor, az első futómű belement a vázba, viszont meredekebb lett a villaszög, az ülés szintén alacsonyabb lett, szóval kb. semmi sem maradt úgy, mint annak előtte.

A 2 év alatt úgy jöttek-mentek a hengerek, gyújtások, kipufogók, karbik, hogy erre nem térnék ki részletesen, legyen annyi elég, hogy az erő miatt nem maradtam le soha, volt, hogy kifejezetten állat volt a moci. Ez a két év tökéletes volt, hogy kitapasztaljuk, mik az igazán jó tuningok robogóra, beállításokat fejlesztettünk, megtanultuk testre szabni a motort. Én is megtanultam, hogy mit is szeretek egy motorban.

**Előnyei:** Már sokkal stabilabb, mint az előző gép - nem ér le a dekni úton útfélen, több erőt tud rávarázsolni a kerekekről a jégre, nem imbolygós, ha rendesen "megpásztítanak", és végre el lehetett kezdeni igazi féktávokat venni.

**Hátrányai:** a túlzottan merőlegesre sikeredett villaszög miatt tolta kanyarban az orrát, továbbra is azt éreztem, hogy egy ponton túl leér a dekni, és még ez a gép is érzékeny a kerékre, tehát ha BIKA a motorod, a csavarjaid hegye viszont kopottak, könnyen eláll keresztbe - az erőtől kiforog a hátsó kerék és oda a gyorsulás, ami persze kell, mert ott jön az a nyomasztó valaki a hátad mögött:)

### Jégmotor 2008-2009

Tömören



- Marad a 12 coll
- Elöl komoly 245mm-es tárcsák, goodrich fém fékcső...

- Keményített futómű (alacsony)
- Picit nehezebb az elődnél
- MINDENT BELE - HIGH END TUNING (77m3)

### KIFEJTVE:

NA IGEN! Ez már talán igazi versenymotor! Nyugodtam állítom - higgye el kedves olvasó - legyen Ön akár büszke R1 tulaj, akkor is élvezne ezzel a géppel néhány kört tenni a jégen, vagy akár az aszfalton. Mi sem bizonyítja jobban, mint hogy ez a motor már nyáron elkészült, szóval egykori igen kedves barátunk FINTA BÉLA hagyományosan megrendezett emlékversenyén az X (bármilyen motorral lehetett nevezni) kategóriában ezzel a motorral nyertem. Volt ott Honda CRF 450 supermoto, Kawa ZX 10, szétreszelt MZ...

Ez volt az első olyan motorunk, amelyik minden alkatrészt újonnan kapott, és kizárólag a legkomolyabbakat. Az elképzelhető legjobb motort akartuk megépíteni jégre - azt hiszem ebben a 2 évben tényleg magasan a mezőny fölött volt a gép. Nemes egyszerűséggel vettünk egy szó szerint romos állapotú Aprilia Rally-t. Szétszedtük, és nekiláttunk. Sehol egy vágás, semmi ilyesmi. A motor mindössze kapott egy merevítést, alacsony kemény rugóstagot, és slussz. És láss csodát működött! Nem is volt szükség semmiféle villaszög döntögetésre, meg üléstartó levágásra. Közben kb. a 100. jégmotor gumi legyártása után azt gondolom igencsak ráérezünk és már kevésbé érződött, hogy nem tudja levinni a jégre a terhelést a motor, bár szerintem ebben a futóműnek és a gyári szögeknek is oroszlán része volt.

**Előnyei:** Nemes egyszerűséggel az volt a leggyorsabb, legstabilabb, legjobb motor magasan a mezőnyben. *(Szerintem máig az lehetne!)*

**Hátrányai:** Szóval ez már nem olyan motor, hogy bárkinek megtetszik és akkor felugrik a nyeregbe és GYÍ. Korántsem. Ugye ott van az ára, ami kb.: 7-800.000 Ft új alkatrészekkel számolva, ami nézőpont kérdése, hogy sok, vagy kevés, de az bizonyos, hogy a derék átlag magyar polgár nem ilyennel fog szórakozni. Másrészt pedig ez a motor hozzávetőleg 5 másodperc körül 100 km/óra tud gyorsulni, szóval némi gyakorlást igényel a használata. Mielőtt legyintenének a nagymotoros kollégák, hogy a GSX-R 1000 K9 2másodperc alatt tudja a 100-at, elmondom, hogy teljesen igazuk van, viszont azzal nem egy 100 méterX 40 méteres pályán kijelölt nyomvonalon kell haladni.

Nem sorolnám a hátrányaihoz, hogy a motor reakciója kifejezetten ideges. Én úgy szeretem, hogy a legkisebb gázra is reagáljon, sőt inkább úgy fogalmazok, hogy ugorjon. Erre azért van szükség, mert kicsi a pálya, nem igazán lehet előzni, tehát sokkal gyorsabbnak és hirtelenebbnek kell lenned az előtted haladó kollégától, ha meg kívánod előzni.

### Jégmotor 2010

#### Tömören:



- 13 collos kerék
- gyári fékek
- spéci futómű
- High End alkatrészek
- még nehezebb lett

#### KIFEJTVE:

Szóval megváltunk az előző legjobbnak mondott verdától. Igazából nem bántam, mert éreztem, hogy még van további potencia a sztoriban. És itt nem az erőre gondolok, mert az előző motor is bődületes volt. Mielőtt azt megépítettük motoszka a fejemben a gondolat, hogy 13-as keréssel kellene csinálni, de jött a Rally és egész egyszerűen elmaradt. Na jó bevallom tartottam is egy kicsit tőle, mert féltem, hogy nehézkes lesz a motor, meg erőtlen, stb. ami a nagy keréssel jár. Most viszont itt volt az ideje és belevágtunk. Aprilia Sr, abból is a II. szériás volt az alap. Mindent hagytunk, ahogy volt, csak lentebb lett ültetve a moci kb. 10 centivel. Father összerakta, és csináltam hozzá gumit, és 3 hét alatt össze is állt a motor.

**Előnyei:** Az első edzésen kipróbáltam, és egyből éreztem, hogy ez az amit kerestünk. Borzasztó stabil lett ez a motor. Szinte a végtelenségig fektethető a kanyarban, és felboríthatatlan. A gyári fékek picit dolgokkal kiegészítve tökéletesen megfelel jégmotorozáshoz. Könnyen kezelhető, bár az igazsághoz tartozik, hogy az elődje igencsak lenyomná gyorsulásban, és ezzel eljutottunk a Hátrányaihoz is. Ugye a nagyobb kerekek jobban lefogják a motort, így ugyanaz az összeállítás ebben a motorban másképp muzsikál.

### **A VÉGÉRE TARTOGATTAM A CSATTANÓT, AZT, HOGY MILYENNEK KÉPZELEM A JÖVŐ MOTORJÁT:**

Ebben a pillanatban, ahogy ezeket a sorokat írom saját magamon nevetek, ugyanis azt gondolom, hogy most meg tudnánk építeni Fatherral a "MINDEN IDŐK LEGJOBB JÉGMOTORJÁT". Szegedi Máté barátom rendre felénk téved, mikor tudja, hogy készül az új motor. Ő szokott minden alakommal kiakadni, mikor látja, hogy csak vigyorgok a tokmány orrom alatt. Na akkor már tudja, hogy ismét meg vagyok győződve, hogy minden idők legjobb jégmotorját, vagy legyünk reálisak jégrobogóját fogjuk elkészíteni. Most sincs ez másképp, ugyanis tudom, hogy mit kellene másképp csinálni a következő gépen.

Leegyszerűsítve az előző 2 motorból csinálnék egyet. Egészen konkrétan maradna a 13-as kerék, váz, futómű, stb. csak mondjuk egy tiszta High End tuningot, varázsolnék bele, ami inkább a 90 köbcentihez lenne közelebb, mint a 70-hez. Mert ez a motor elbírná a nagy erőt, még ezen a kicsi pályán is.

A mostani alkalommal azért vagyok biztos benne, hogy az a motor lehetne minden idők legjobb jégrobogója, mert elérném vele a robogók nyújtotta lehetőségek végét, mind a stabilitás, mind a teljesítmény terén. Természetesen bele kalkulálom, hogy spéci gumikkal, egyedi motorral lehetne még fokozni, de a nem gyári versenymotorokkal vívják a Magyar Jégmotor Bajnokságot, és ebben épp ez a jó, hogy több ember számára elérhető.

***Üdvözlettel: ifj. Adorján Zoltán***