

摩托车宝典

道路
驾驶

[美] David L.Hough 著
陈伟达 贾绍华 赵滨华 译

摩托车

宝典

道路 驾驶

〔美〕 David L.Hough 著
陈伟达 贾绍华 赵滨华 译

人 民 邮 电 出 版 社
北 京

图书在版编目 (C I P) 数据

摩托车道路驾驶宝典 / (美) 豪赫 (Hough, D. L.) 著
; 陈伟达, 贾绍华, 赵滨华译. — 北京: 人民邮电出版社, 2010. 8
ISBN 978-7-115-22960-1

I. ①摩… II. ①豪… ②陈… ③贾… ④赵… III.
①摩托车—驾驶术 IV. ①U483.09

中国版本图书馆CIP数据核字(2010)第078336号

版权声明

Proficient motorcycling 2nd edition by David L.Hough, ISBN 978-1-933958-35-4

Copyright © 2008 by BowTie Press®. All rights reserved

Athorized Simplified Chinese translation edition published by the Proprietor.

Printed in China by POSTS&TELECOM PRESS

This edition is authorized for sale in China only

本书简体中文版由 BowTie Press®. 授权人民邮电出版社在中国大陆出版发行。

内 容 提 要

本书内容突出了摩托车驾驶安全的重要性, 从理论知识到实践经验, 全面讲述了摩托车驾驶, 摩托车弯道技术, 摩托车行驶中的注意事项, 摩托车制动技巧, 摩托车长途行驶中的各种危险及应对办法, 摩托车集体出行注意事项等。对国内摩托车驾驶人员提高驾驶安全意识, 提高摩托车驾驶技巧, 增加摩托车驾驶人员对突发情况的应急处理等具有极强的参考性。是一本实用性极强的图书。

摩托车道路驾驶宝典

-
- ◆ 著 [美] David L.Hough
 - 译 陈伟达 贾绍华 赵滨华
 - 责任编辑 张康印
 - ◆ 人民邮电出版社出版发行 北京市崇文区夕照寺街 14 号
 - 邮编 100061 电子函件 315@ptpress.com.cn
 - 网址 <http://www.ptpress.com.cn>
 - 北京精彩雅恒印刷有限公司印刷
 - ◆ 开本: 787×1092 1/16
 - 印张: 17.5
 - 字数: 434 千字 2010 年 8 月第 1 版
 - 印数: 1—3 000 册 2010 年 8 月北京第 1 次印刷
 - 著作权合同登记号 图字: 01-2009-4413 号
 - ISBN 978-7-115-22960-1
-

定价: 88.00 元

读者服务热线: (010)67132837 印装质量热线: (010)67129223
反盗版热线: (010)67171154

献 辞

尽管本书内容是众多摩托车驾驶员同行集体智慧和实践经验的结晶，
但有两个人促成了本书。

首先是《公路骑士》编辑鲍勃·卡彭特，他在1972年采用了我的第一篇文章。他鼓励我坚持写作并教我如何写好文章。他鼓励我将“摩托车高级驾驶”的系列文章整理成为本书的基本素材。现在书已经完成，感谢鲍勃。

其次要提的是我的妻子戴安娜，自从我们结婚以来，她一直容忍了我四处旅行与艰苦的写作生活，还有我的坏脾气。她多次乘坐各种非常不舒适的摩托车，陪我一同完成长途旅行。她忍受的不仅仅是寒冷、潮湿与大风天气，还有40年来我对摩托车的热恋。在我宁愿外出骑车的时候，她督促我继续写作。自1958年我们在班布里奇岛的乡村教堂举行婚礼以后，一直生活在一起。你不感到非常奇特吗？

序 言

我一直对事物的工作原理抱有浓厚兴趣。记得在我6岁时就开始将一把新玩具手枪拆开，当时因为不能将枪里的弹簧装回去，就把它藏起来了。往后的日子里，我一直对机械情有独钟，稍大一些可以对自行车变速齿轮组进行大检修，也可以给车轮装辐条。曾经在外地的汽车制造厂和造船厂打工。在大学我选修了机械工程专业课程，学会了机械加工和铸造，在我把专业转向工业设计之前，还学会了焊接技术。从此我开始修理家里放置的几乎报废的汽车。就在因家庭人口增加而需要新建住房时，我学会了混凝土浇筑、木工手艺、水暖工技术和电器安装。

从20世纪60年代我开始学习驾驶摩托车，自然对两轮车的驾驶原理产生了兴趣，认识到摩托车驾驶不仅包含了机械方面的知识，也包含了如何操控摩托车的动力学知识。大约30年时间里，我都是用摩托车做上、下班交通工具。在这一时期，我学到很多摩托车动力学知识。同时也在长途驾车旅行、集体驾车出游、驾车出境旅行、三轮摩托车驾驶、越野摩托车驾驶、摩托车驾驶员维权、驾驶员培训等一系列活动中得到了享受和锻炼。在20世纪70年代中期，我开始把我的经历写成文稿，偶尔投给南加州的一家小型旅游刊物《公路骑士》杂志，这本杂志拥有一批忠实的读者群。

我开始在当地摩托车俱乐部的聚会上讲解安全驾驶知识，我还教授一些道路驾驶安全课程。在摩托车安全基金会成立后，我成为他们的正式教练员。

1984年5月，“摩托车高级驾驶”作为《公路骑士》(Road Rider)杂志的一个专栏正式刊登，之后杂志的专栏编辑鲍勃·卡彭特(Bob Carpenter)约我写六章关于驾驶技术的系列文章，并决定在一年时间里隔月刊登我的专栏文章。当时我不愿意把文章题目定为安全栏目，我认为大家不是为了安全才去骑摩托车的，我想让驾驶员们尽全力提升自己的驾驶技术。因此我决定把栏目定名为“摩托车高级驾驶”，编辑鲍勃马上决定该栏目文章每月刊登，并且要求我连续几年给杂志写稿。当时我们都没想到，我的“摩托车高级驾

驶”栏目比《公路骑士》杂志生存时间还长。15年来，这一专栏文章得到了重视摩托车驾驶安全民众的好评，由此形成了一股时尚，其他爱好者刊物也开始发表这类文章。

1991年，《公路骑士》杂志被范丝出版集团收购并更名为MCN《摩托车使用者信息》，成为版面为黑白两色、没有广告、语言朴实简练、舆论观点转向迅速并有产品倾向的月刊。我的“摩托车高级驾驶”栏目从《公路骑士》杂志转入《摩托车使用者信息》，没有受到影响。

《摩托车使用者信息》编辑福瑞德·拉尤认可技术文章的价值，鼓励我坚持把该栏目文章写下去。目前仍然是该杂志受欢迎的栏目。在2000年，我把多年来写成的文章编成图书时，已经快65岁了，我觉得“摩托车高级驾驶”栏目会比我的生命力旺盛，因此我想培养接班人肯·考登，他目前为这个专栏撰写文章。

在BowTie出版社决定出版我的第一版《摩托车高级驾驶》图书时，没有人能知道这本书的市场前景和经济效益，首批图书很快销售一空，人们感到吃惊的同时也感到宽慰。从那时之后，约12万册被销售到摩托车爱好者手中。很多读者满怀喜悦地告诉我，他们把这本书借给其他骑摩托车的朋友就再也回不来了，只能自己再买一本。

考虑到本书第一版受欢迎的程度，也应该出修订版了，因此将第二版图书规格稍稍做大，印刷更精美，编辑更良好，希望读者喜欢本书的实用内容。

身 言

从头开始

多年来我试图打破回避谈骑摩托车危险这一禁忌，驾驶摩托车的人原本就知道，摩托车的危险远远高于驾驶其他车辆。当然摩托车销售人员倾向于绕开这个问题，担心安全提示会抑制摩托车销售。主流摩托车杂志的观点是将摩托车看成一种机械，一种生活方式或是一种令人上瘾的爱好，很少登载关于驾驶摩托车怎样保证安全而不受损伤的文章。摩托车驾驶员一直试图让家人相信，驾驶摩托车是一种可以接受的交通形式，也许明智的做法是不将危险公布于众。在我看来，通过统一和知识的培训，把骑摩托车的危险降到最小程度是完全可以办到的。我们有必要将这一理念传播到大众中去。

现在我很高兴地看到一些作者开始论述驾驶技巧，已经有一批很优秀的图书上市了，大多数作者有参加过摩托车比赛的背景。这些从前的赛车手写的书只是关注快速转弯，以肤浅的驾驶安全知识论述日常生活中道路上的危险。而我的关注点与其相反，我侧重讲述适合公路驾驶的技术，很少强调迅速转弯。这就是为什么书中安排了很多有公路情景的照片，而很少有将摩托车作为主题的照片。

让我们以坦诚和开放的心态面对危险，的确，驾驶摩托车具有潜在的危险，但是决定危险几率主要看是谁驾驶摩托车。如果你不想受伤和损失钱财，就必须明白什么是驾驶危险，采取能保护你的有效措施，掌控情况。熟练的摩托车驾驶员能够看到什么是危险情况，从而利用自己娴熟的统一化险为夷。决定因素是必须成为一名真正技术高超的驾驶员，才可获得最大的成功。

我一直在尝试把摩托车动力学知识说得简单点儿，但有些人理解这一概念可能还是比较困难。当你手拿这本书前往车库，用你的摩托车做个试验，或是骑上摩托车作绕圈动作，找到感觉后会彻底明白这些动力学原理。读者

可以从本书任何一个章节开始阅读，但本书的内容是按顺序安排的，由一个话题引导至下一个话题。从头到尾通读可能更有意义。

我尽量把我知道的有用信息全告诉大家，不过这毕竟只是一本图书而非训练课程，当你尝试用摩托车练习技术时，请穿戴好摩托车防护服装及护具。我认为正确的保护装具包括防擦伤、防冲撞的专用夹克和摩托车裤，高腰摩托车皮靴，分指手套，还有经过交通部（DOT）认证的头盔和防破碎面罩。

读者会注意到，本书提到的一些人物让人有似曾相识的感觉，比如这位摩托车驾驶员鲍勃（Bob），边驾驶摩托车边想事，突然撞车重重摔在地上，摩托车猛烈翻滚并擦出火花，车身碎片撒落一地。且慢，鲍勃到底是谁？应该明确书中的某些人物是虚构的，尽管书中很多情景都取自于真实的撞车与交通事故，但尽可能让我们把痛苦的故事想象为虚构的。本书不会完全描述事实，却可以得到潜在的教训和经验。有些读者会发觉自己和书中虚构的人物相似，我自己也有鲍勃类似的情况。在此请理解作者的善意。

阅读本书，仅仅是让你成为技术精通的摩托车驾驶员的第一步。你还需要利用与摩托车有关的技术研讨会，阅读各类摩托车技术的图书，上培训课程或适合自己水平的跟踪培训学校，让自己跟上发展，开阔眼界，你会发现还有很多东西需要学习。

作者简介



大卫 L. 霍夫

大卫 L. 霍夫是一位资深摩托车驾驶员、专栏记者，旅行足迹遍及北美和欧洲。25 年来，他始终以摩托车作为城市交通工具的经历，让他能够写出驾驶技术与避免行车事故的策略。他的文章被登载到各类摩托车出版物上。他撰写并获得好评的月度技术系列文章：“摩托车高级驾驶”被《摩托车使用者信息》杂志连载，并且获得摩托车安全基金会颁发的特别奖励。

大卫一直担任职业技术指导、摄影师和教学制图专家，所以在他的文章中配有大量照片和手绘图，全部由他制作。

他利用闲暇时间制定了世界上第一套“边斗摩托车驾驶员综合训练体系”。他还被摩托车安全基金会、美国摩托车驾驶员协会、摩托车驾驶员基金会、政府摩托车安全管理人员协会以及一些国内外的有关机构聘为安全与训练顾问。





第一章

山谷中的驾驶危险



目 录

第一章 山谷中的驾驶危险

山路的危险·····	1
关于禁忌的话题·····	2
你的驾驶技术如何·····	4
统计数字·····	5
避免不利情况·····	16
我没看见你·····	28

第二章 摩托车动力学

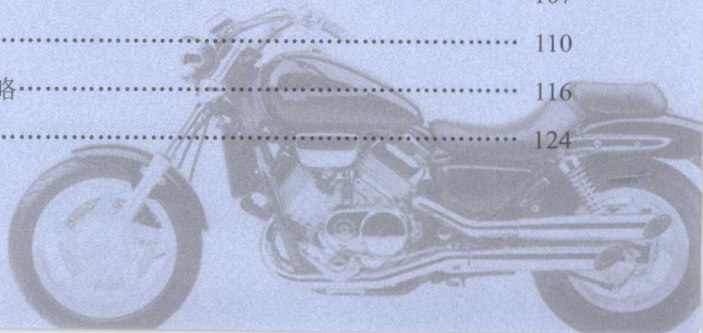
两轮摩托车行驶平衡原理·····	33
摩托车弯道运动的原理·····	41
摩托车减速制动的基本原理·····	55
避免“恐慌性制动”·····	65

第三章 弯道的行驶策略

转弯驾驶的习惯·····	75
关于入弯线路·····	83
选择合适的入弯速度与入弯位置·····	86
练习作业·····	93

第四章 城市交通安全

城市交通特点·····	99
急转弯的各类交叉路口·····	104
城市交通安全·····	107
市郊行车策略·····	110
城市主干道的行车策略·····	116
警惕野蛮的汽车司机·····	124



避险行为·····	130
-----------	-----

第五章 来自路面的危险

注意前方的路面·····	145
驶离公路·····	154
要命的鹿·····	161
关于凶猛的宠物·····	169

第六章 特殊天气与特殊情况驾驶策略

雨天驾驶摩托车策略·····	177
应对突然降雨的策略·····	183
酷热天气驾驶对策·····	188
大风对行车的影响·····	194
遭遇冰冷气候的应对办法·····	202
夜间行车注意事项·····	212
行驶在道路白线上·····	219
在道路白线上行驶的注意事项·····	225

第七章 摩托车团队旅行

摩托车载人和载物必备常识·····	242
加载行李·····	248
边斗和三轮摩托车·····	257

结束语





山路的危险

一个阳光明媚的周日早晨，科罗拉多山区公路上车辆稀少，道路及路边景色显得干净整洁，摩托车沿着巨硕峡谷公路向东行驶，摩托车驾驶员诺尔曼（Norman）载着妻子克里斯蒂娜（Christine）在风景优美的公路上享受着驾驶乐趣。两人均戴着高级头盔，穿了摩托车服，诺尔曼为保持铃木车的行驶状态良好，全神贯注于前方的弯道，细心选择理想的入弯线路。

此时也正有四位摩托车车手驾驶着运动型摩托车往西行驶，四辆车之间保持着一定的距离，他们也享受着驾驶乐趣。因路况良好，他们四人驾驶着摩托车你追我赶，一点也没把限速和双黄线当回事。此时，骑着本田车冲在最前面的马克（Mark）危险性也比其他人高。

就在飓风山东侧，出现了一处两侧都是岩石的急转弯路段。诺尔曼把铃木车的速度降低，倾斜车身进入了弯道。本来他的入弯相当完美，车身最外侧将能触到中线。就在这时，马克也驾驶本田车向西冲入了同一弯道。马克意识到两侧都是岩石的弯道比他想象中的窄时，已经来不及了。他试图把本田车再倾斜点儿，但还是无法阻止本田车越过双黄线一大块儿，正好挡住了铃木车的去路。

情急之中，诺尔曼猛地向右打车把，躲过了时速 192km 的迎头相撞。马克也急忙让本田车转弯，但轮胎已失去了附着摩擦力，随着一连串火星和四散的塑料碎片，车子翻了。滑出去的本田车正好撞到铃木车的侧面，铃木车翻滚着撞到了岩石上。马克打了好几个滚才停下来，出血不少，但还活着。片刻之后，马克的同伴也冲进了弯道，从扭成麻花的摩托车和躺在地上的人身上疾驰而过。诺尔曼则当场身亡，虽戴着头盔仍身首分离。一小时后，诺尔曼的妻子戴安娜也在医院去世。马克和他的同伴都活了下来。



这是一个真实的故事，丝毫没有用骇人听闻的情节吓唬你。在美国的各类公路上经常上演这类悲剧。特别是在周末的驾驶摩托车的人群中。出自加州的一个流行词语“大峡谷竞赛”就是指这些崎岖的山路成为具有冒险精神的摩托车爱好者的竞技场。在美国东海岸也有类似大峡谷的崎岖山路，诸如位于北卡罗来纳州和田纳西州之间有名的德尔峡谷，被摩托车爱好者称为“恶龙”山谷。

关于禁忌的话题

你是否在摩托车商店和主流摩托车杂志听到过关于摩托车危险性的言论，谈论有关摩托车的不幸与厄运一直是摩托车界的禁忌。如果哪位摩托车驾驶员在撞车事故中幸免，经历就成为吹牛的资本。似乎谈论厄运会让所有摩托车运动爱好者远离这一运动，也会给摩托车销售业造成打击。总之，摩托车驾驶员和摩托车销售商不知道如何规避驾驶风险，他们更愿意避开这一话题。因为摩托车制造企业给MSF（摩托车安全基金会）捐了大笔资金，使其保持现状，摩托车制造企业也一直注意禁忌，研究如何应付。

确实我明白这种使人不愉快的危险，公众舆论很少涉及，但驾驶摩托车确实比用其他交通工具危险，而不谈论危险能让他们安心。我认为，如果我们对摩托车驾驶风险进行管理，必须从个人做起，让每个人都知道将会发生什么与如何避免。现在让我们打破禁忌，探讨发生的事。

首先是承认危险的存在

可能你在街上会遇到某些人充满寻衅的举动，他们对赛车痴迷，时刻在意谁超了他的车并准备超他的车。只有十分之一的路是干净的，没有打瞌睡的司机、没有对面车驶过道路中心线、路上没有大的障碍形成转弯死角。当然在美国的公路上，总有一些大胆的车手明知有危险还鲁莽行事，结果失手。有些车手总是在转弯死角处出事，在道路上的盲区我不能确定是否弯道处有倒下的树木、运送原木的卡车或是窜上公路的马匹等。但是，如果与那些不同意我的保守观点‘不拿生命开玩笑的态度’的人们一起骑行，我就让他们先行。

我认为每个人都对潜在危险和承认危险程度有不同看法和认识水平。在不断增加的骑摩托车人群中，有些自负自大的人只相信自己的技术并贪图驾驶乐趣。人与人在不同经历中会接受：‘公路上驾车绝不同于在赛道上驾驶’，我要的是平安回家并一路欣赏风景、在驾驶中得到满足。假如你在欣赏摩托车杂志封面的照片时认为驾驶摩托车就是要尽可能快，转弯时尽可能倾斜车

身直到膝盖处几乎被路面擦破为最好，公路赛车手的行为是你心目中崇拜的，而赛车复制品那一类运动摩托车才是你真正想要的。的确现代运动型摩托车非常优秀，如果随使用一辆本田 CBR100RR，一辆川崎 ZX-14 或是一辆雅马哈 YZF-R1，与 10 年前最好的比赛用摩托车相比，都具有更快速度和更好的操控性能。

当今摩托车驾驶员要面对两难选择，一方面想象自己驾驶运动摩托车，赶超前面的每一辆车，感觉自己一半是著名车手麦克海伍德，一半是乔伊·邓录普，如果我还年轻也会模仿瓦伦提诺·罗西和肯尼·罗勃兹。但我不是在赛道上驾车，希望自己是高超赛车手的思想必须让位于公路上的惊险情形。如公路上松散的沙石会将车轮滑向左侧汽车道，一匹马从牧场窜到路上，撒到路面上的柴油，或是驾驶破旧皮卡司机把酒瓶摔到经过的道路上。我认为自己是一名好的驾驶员，但需要坚持，我不可能无视公路上充满了危险，不承认现实很快会结束摩托车生涯，有很多车手喜欢在公路上突破极限，但冒险行为使得他们很快结束了摩托车生涯。对我来说，应该提高风险意识、避免撞车事故。多年来我意识到重要的是如何享受驾驶和速度，与道路环境相适合的速度才是最大的享受，而不是追求最高车速。让车在掌控之中，就像在赛场弯道要靠你的控制技术。

摩托车事故中丧生的数字

在美国仅 2005 年，就有 4500 名以上的摩托车驾驶员在事故中丧生，触目惊心的摩托车事故远多于汽车事故，根据美国公路交通安全管理局（NHTSA）的报告，80% 的摩托车事故导致伤亡，而汽车事故伤亡只有 20%。保险公司信息部计算出在 2004 年摩托车事故死亡率是汽车事故的 4.8 倍。在 2005 年统计报告中，摩托车只占全部乘用车的 2.4%，而事故死亡率占全部交通事故死亡率的 10.5%，信息显示如果你想在峡谷道路和城市街道平安行驶，不但要掌控好你的摩托车，还要处理好与道路上其他车辆的关系，包括汽车司机和摩托车驾驶员。

准备走漫长的路

让我们在管理驾驶风险的漫长道路上出发，从进一步察看统计数字和你自己的驾驶技巧开始，然后将话题转向与摩托车事故相关的技术诸如摩托车转向、制动力学、转弯技巧、城市道路驾驶安全等。进一步介绍关于道路危险，我称之为路上的陷阱的提示，特殊情况下的驾驶，如夜间驾驶、后坐带人驾驶。读者会注意到这本书将重点介绍公路行车与驾驶，因此可以看到书中有

很多照片是有关转弯、路面情况、交通状况而不是只突出摩托车侧倾进入赛道转弯处的照片。

你的驾驶技术如何

不了解你是怎样学会摩托车驾驶的，我是自学的。早在 20 世纪 60 年代中期，我的老朋友李考切特·瑞德开始骑本田 90 上下班，很快他又骑上了本田大 160，我也开始学骑本田 160，很快我又盯上了乘西雅图渡船的各种车辆，一星期之内我用 300 美元买来一辆比较新的二手铃木 150 双缸摩托车。

在 20 世纪 60 年代没有很多驾驶训练班，一个星期六下午，瑞德在学校后面的场地用了半小时教我驾驶摩托车。星期一早晨，我跨上铃木摩托车驶入拥挤的上班车流中，而且第一天就赶上下雨。我还记得我正琢磨摩托车怎样受天气影响时，办公室里已是议论纷纷。这就是我驾驶摩托车的第一课。

当然办公室里有些人对我的愚蠢行为表示关注。人们都知道摩托车的危险，他们认为驾驶摩托车通过交通繁忙的公路来上班是危险而愚蠢的。还有不怀好意的评论与愚蠢的玩笑，一位同事甚至抓住我的肩膀诚心诚意地提醒我，他绝不会让他儿子摆弄摩托车。几天后当我带着头盔去进行视力检查，医生对我进行了 20 分钟的关于摩托车危险的说教和 5 分钟的视力检查。

我不愿意指责任何人，但反对摩托车的人士的劝阻导致我对摩托车产生了疑虑。我有妻子和两个孩子，又要还住房贷款，我不愿冒险让后半生在轮椅上度过。我花一整天时间反思直到一星期后几乎要放弃摩托车了，下班后我把饭盒固定在摩托车后面，戴上头盔，发动车之后有些不情愿给油门，工厂在换班时的交通非常糟糕。我在停车场一拐角处，长时间坐在摩托车上，看着一辆辆汽车汇入车流，努力控制心中逐渐增加的恐慌，幸运的是我强迫自己驾驶摩托车回家，在后来的 40 多年里我一直驾驶摩托车。这些年我学到了很多摩托车方面的知识，这些知识是我同事和那个医生不知道的，即什么是摩托车和驾驶安全。

回顾过去，我同意我的同事对摩托车的基本观点是现实的，很多人面对摩托车事故，思维变得很迷惘，而新驾驶员则特别敏感脆弱。人们既不支持也不理解摩托车的危险是因人而异的。有的驾驶员会发生很多事故，而有的则多年来从未出过事故。

一位驾驶员遭遇撞车，另一位则躲过了撞车，这难道是巧合吗？难道跨

