

# Balance - kunst

Tekst: Stefan Engelsfelt

Foto: L.T. Christensen, S. Engelsfelt  
og G. Skrydstrup

**Den indre drengerøv hos en af Touring Nyts ansatte nærmest tiggede redaktøren om at komme på et baghjulskursus, hvor han hurtigt fandt ud af, at man skal besidde en hårfin balance for at mestre ethjul-kørerens kunst.**

Med sommerfugle i maven triller jeg ind på den bevogtede flyveplads lidt syd for grænsen, hvor det længe ventede baghjulskursus finder sted. En stemning af koldkrigs-60'ere præger området. Mens skiltene til kurset viser vej, passerer jeg aflange

kakifarvede bygninger og "usynlige" hangarer kamoufleret af naturlig vækst.

Jeg er den først ankomne, men det varer ikke længe, før resten af de i alt 13 deltagere dukker op. En forsamling motorcyklister fra hele landet,

(naturligvis) alle mænd, men overraskende nok aldersmæssigt fordelt over tre generationer. Med andre ord har den indre drengerøv ingen alder.

Det varer ikke længe, før rækken af matsorte motorcykler uden lysanlæg, men med nummerskilt,



Som motivation indledte instruktøren med et baghjulsshow, legende let på en 125 MZ.



Sidst på dagen kunne man tydeligt se en udvikling i, hvordan man mestrer en motorcykel på et hjul... nærmest synkront... men alligevel kun et par meter hen ad landingsbane.





Maskinerne til baghjulskurset er let ombyggede 125 kubik MZ'ere med 15-16 heste, og der øves på en gammel landingsbane.



Deltagerne hører opmærksomt efter, mens den teoretiske del af baghjulskørsel forklares.



Det gælder om at holde godt fast, hvis man vil udnytte motorcyklens fulde potentiale – her med lidt snyd. På "baghjulssprog" kaldes metal-anordningen ved bagskærmen 12-o'clock bar.

er i alles centrum. En kvindelig medhjælper fortæller, at de ombyggede supermoto maskiner af mærket MZ er på 125 kubik. Alle er standard, altså med 15-16 heste, men gearingen er lavere (ændret med tre tænder for og bag). Det giver smil på læben og rynker i panden blandt flere af deltagerne, men deres inspicerende blikke ser, at mange af bagskærmsbagkanterne er ret nedslidte, og det får kådheden til at stilne en smule af.

Opmærksomheden flyttes brat, da en peppet motorcykel kommer farende på et hjul. Ikke nok med, at den kører på baghjulet, men den ombyggede Honda CBR 600 RR kører også rundt i cirkler. Maskinen ender foran flokken af måbende mænd. Hjelmen ryger af, og kursets instruktør præsenterer sig. En frisk fyr ved navn Lothar med speciale i stunt- og baghjulskørsel. Hvis ikke motivationen var i top før, så er den det nu!

Alle ser opmærksomt på 125 MZ'eren og Lothar, mens den ene tyske glose efter den anden flyver ud af hans mund. Ørerne spidses ekstra, da Ruhr-dia-

lekten oversættes til dansk. Lothar forklarer vigtigheden af, hvordan man skal sidde på motorcyklen for at få forhjulet løftet til vejrs. Især brugen af bagbremsen vægter han højt og forklarer, at pedalen skal bruges i en glidende bevægelse. Ikke som en on/off knap, som han desværre ofte ser. Heller ikke gasrullen skal vrides i etaper, som han også alt for ofte hører, men i stedet betjenes jævnt og konstant.

Som sagt så gjort. Lothar triller af sted på den let ramponerede 125'er og viser i fuld vigør, hvordan man skal sidde. Stik mod de pædagogiske indlæringsprincipper viser han også lige, hvordan vi ikke skal sidde!

Så er det vores tur til at øve på den fint asfalterede landingsbane, der strækker sig så langt, øjet rækker. Lothars kvindelige medhjælper deler os op i to hold, hvor bænkevarmerne har til opgave at lære af det andet holds fejl. Hun påpeger, at vi skal huske nummeret på den maskine, vi vælger, og udelukkende bruge den resten af dagen, da der kan være forskel i koblings- og bremsepunkt mellem maskinerne.



Til venstre ses den kvindelige medhjælper, som også er forbitret god til at køre på et hjul. Til højre er det baghjulseksperter Lothar på sin ombyggede 600-kubikker.

## 6 trin til baghjulskørsel

### 1. Sid rigtigt

Sid med en rank ryg, løftet hage og strakte arme til styret. Klem med knæ og ankler om maskinen. Brug en eller to fingre til koblingsgrebet og hold håndledet til gasrullen let fremadret. Hold konstant foden over bagbremsepedalen.

### 2. Kend bagbremsen

Indtag førnævnte kørestilling, og kør i cirkler, mens styret er i styrstop. Hold fremdrift i maskinen med jævn gas, og brug bagbremsen som balancemedhjælper.

### 3. Kend koblingspunktet

Få lidt fart i maskinen, og brems ned med bagbremsen. Hold stille et brøkdelt af et sekund, giv jævn gas, og slip koblingen jævnt. Er kropsholdningen korrekt, vil forhjulet eventuelt lette lidt.

### 4. Øv forhjulsløft

Hold stille, og stå med fødderne på jorden. Ved brug af korrekt kobling, gas og kropsholdning vil forhjulet løfte sig.

### 5. Øv forhjulsløft med bagbremse

Hold stille, sid på sædet og hold foden på bagbremsen til hindring af for højt forhjulsløft.

### 6. Kør på baghjul

Gør som i punkt 3, så maskinen går helt på baghjul. Hold en jævn og konstant gas og hold maskinen på balancepunktet ved hjælp af bagbremsen. Slæk grebet i maskinen med knæ og ankler og krum ryggen for bedre balance. Vær afslappet og gør kun små bevægelser roligt og behersket. Længden kommer af sig selv – trin for trin – og ved indlægning af flere gear gælder det om at holde gassen konstant.

## Sådan kommer du med

Baghjulskurset hos Motour.dk blev introduceret sidste år. Henrik Tang har atter i 2010 et kursus. Det finder sted den 8. og 9. maj, og der er garanti for gennemførelse. Prisen er 2.995 kr per person i delt dobbeltværelse eller 2.695 kr per person uden hotelovernatning.

Rejsen kan inkludere en overnatning med morgenmad, men man skal selv betale for frokost. Foruden dansk turleder og kortmateriale er benzin og slitage på kursets motorcykler inkluderet i prisen.

Yderligere oplysninger på [www.motour.dk](http://www.motour.dk) eller tlf. 8646 2266.



## Bedste baghjulsløft-maskine

Vil man selv øve baghjulskørselens kunst, bør man ifølge instruktøren starte mellem 50-200 kubik. Som hovedregel bør man maksimalt forøge hestekræfterne med 1 hk per 10 kubik. I øvrigt gør man kloget i ikke at øve på egen mc efter kursets afslutning, da det kræver megen øvelse at kontrollere en maskine med mange hestekræfter.





Der blev kæmpet en brav kamp for at lære ethjuls-kørlens kunst.

Af sted det går. Det er tid til at lære maskinerne at kende og øve korrekt siddestilling. Min M-spjætter prutter lystigt, og mekanikeren har vist været lidt for glad for vinkelsliberen. Enden af koblingsgrebet mangler. Men alt har sin forklaring, det er med vilje, for grebet er så lettere at betjene til baghjulskørsel. Og her er én finger nok.

I adstadigt tempo bliver 125'eren kørt i cirkler med styret i bund og med bagbremsen som hjælp-pædagog til balancen. "Piece of cake", tænker jeg og er ivrig for at komme videre i dagens program.

Mens det andet hold øver på landingsbanen, bliver første hold instrueret i næste øvelse. I bedste Jørgen Clevin-stil forklarer og visualiserer Lothar, hvordan man lærer koblingspunktet at kende. Lidt fart i maskinen, nedbremsning med bagbremsen, holde stille i en brøkdal af et sekund for herefter at give konstant gas og slippe koblingen jævnt



I løbet af dagen skulle alle deltagere prøve en "wheelie-maskine", hvor man ikke kunne falde bagover. Men kontrollen og følelsen med maskinen var nu ikke helt den samme som på øvebanen.

samtidig med, at den foreviste kropsholdning er indtaget. Sådan! Let ser det jo ud.

På jernhesten igen. Det kunne vel ikke være så svært, og overraskende nok letter den lille maskine pludselig forhjulet, så man skulle tro, at nogen hiver i det med en snor. Det var ikke meningen med øvelsen, at vi skulle køre på baghjul, men blot få fornemmelse af korrekt kobling, gas og kropsholdning. Jeg møder Lothar, der også kører rundt på en 125'er for at holde øje med, om vi gør øvelserne korrekt. Jeg spørger, hvad det lige er, der sker? Han svarer, at udfører man øvelsen efter bogen, vil forhjulet lette af sig selv. "Hold da op", tænker jeg. Og det gjorde det så... selv med gashåndtaget blot et nøk over tomgang!

Den tredje øvelse går ud på at få fornemmelsen for forhjulsløft. Lothar foreviser atter øvelsen. Stå med begge fødder plantet på asfalten, have rette kropsholdning og bruge kobling og gas korrekt.

Nu skete der rigtigt noget på holdet. En aha-oplevelse for de fleste. Den ene efter den anden M-spjætter popper forhjulet i sky, som om højere magter har en finger med i spillet. Men jeg synes nu ikke, at det er så sjovt længere. Jeg føler, at kontrollen med maskinen er væk, da vi i denne øvelse ikke må bruge bagbremsen. Men hva', man må jo gøre, hvad der bliver sagt. Efter lidt hoppen og dansen med forhjulet er øvelsen endelig slut, og jeg glæder mig til næste trin hen imod målet mod perfekt baghjulskørsel.

Lothar viser næste øvelse. Venstre fod på asfalten, højre fod på bagbremsen og korrekt kropsholdning.



Maskinerne bliver brugt til grænsen – og måske lidt over – viser bagskærmen. Kun forfatteren selv tipede dog bagover på kurset.

Den fjerde øvelse gør ikke legen bedre for mit vedkommende. Jeg sejler rundt med den lille øst-tysker, som om jeg havde haft næsen lidt for langt nede i romflasken, mens andre på holdet ser ud til at få has på både maskine og øvelse.

Heldigvis er det blevet frokosttid. For nogle er gullaschen og sodavandene på en restaurant inde i byen tiltrængte, da armene er begyndt at blive lange og fingrene krampagtige. For mit vedkommende giver det mulighed for, at irritationen over de sidste par øvelser får lov til at lægge sig. Men der går ikke længe, før alle igen er klar til at stige ombord på de små M-spjætter.

Som de foregående øvelser foregår den sidste øvelse også i første gear, og nu skal begge fødder være på fodhvilerne. Lothar viser lige, hvordan vi skal gøre det.

Så er det vores tur. Det er tid til at vise vores værd og bevise, at vi har fattet pointen i baghjulskørsel. Meget koncentreret forsøger jeg at komme af sted på et hjul. Lidt over 10 års "ukorrekt" baghjulspraktisering sætter sin begrænsning i at holde konstant gas. Er der vilje, er der vej, og det lykkes efterhånden at holde gassen det samme sted. Men der er stadig et stykke op til balancepunktet.

Jeg fortsætter med dyb koncentration, men den brydes af et højt grin fra en af de andre på holdet. Det slår mig, at køre på baghjul faktisk skulle være en fornøjelse, så jeg prøver at være mere afslappet.

Nu skal det være. Knald eller fald. På med lidt ekstra gas og vups... hvor blev bagbremsen af. M-spjætteren og jeg tipper dramatisk helt bagover, men på sin vis elegant, blot med et lille "hov" til følge. I øvrigt som den eneste på holdet hele dagen. Men mand og maskine er hurtigt klar til kamp igen.

Der bliver øvet og øvet skiftevis holdene imellem. På et tidspunkt samler Lothar alle deltagerne



Instruktøren (med ryggen til) var det meste af tiden på banen for at give råd og vejledning.

og forklarer, hvordan man holder balancen, når først mand og maskine har nået balancepunktet. Der gælder det om at bevæge sin krop, så den hele tiden er midt i maskinen med skuldrene omkring tankdækslet. Altså ikke længere strakte arme og ikke trække i styret, men krumme i ryggen. Og man må gerne slække grebet om tanken for bedre at kunne holde balancen. Han tilføjer, at er man stiv i kroppen, ændrer man på maskinens retning, men er man omvendt afslappet, bibeholder man retningen.

Sidst på dagen kan flere på holdet køre 5-10 meter på baghjul, men holde den på et hjul lige så længe som den kvindelige "blæserøv" af en medhjælper kan, er der vist ingen af deltagerne, der opnår. Selvom ingen på holdet kan køre meter efter meter på et hjul, er der alligevel blevet flyttet grænser. At køre korrekt på baghjul er lige så svært som en linedansers kunst... og fjø, hvor er der langt op til balancepunktet!



At øve på små maskiner med få hestekræfter er kun en fordel, da perfekt baghjulskørsel blot er et spørgsmål om den rette teknik.