

## **Kjøreteknikk motocross**

Den fritt oversatt fra "Motocross Action", hvor motocross / supercross-legenden Bob "Hurricane" Hannah og "Motocross Action" gir deg 10 eksklusive tips som reduserer rundetidene dine og gir deg mer glede av motocross.

---

### **Tips 1: Lær å bruke frambremsen.**

Bob Hannahs første regel for reduserte rundetider er frambremsen. "Det gjelder ikke bare å bruke frambremsen," sier Bob. "Det gjelder å bli en ekspert i å bruke frambremsen. Over 75% av all bremsekraften ligger i frambremsen, så hvis du ønsker å kjøre fortere, alt du trenger å gjøre er å bremse senere, men hardere. Den beste måten å bli en frambremse-ekspert er å bremse så hardt du kan, men bare når du kan. Hold gassen lenge, hold sykkelen rett og bremse ned farten raskt. Gjør all nedbremsing mens sykkelen går rett fram. Ikke bruk frambremsen mens du svinger eller lener sykkelen over, med unntak hvis banen og grepet er helt perfekt. Bremsing med sykkelen rett gir deg mulighet til å bremse hardt og sent.

---

### **Tips 2: Bruk knærne.**

"Du skal holde motorsykkelen med knærne, ikke hendene. Hvis du presser knærne mot tanken og setet, blir kroppen og sykkelen sammenhengende. Knærne holder igjen så du ikke sklir framover under innbremsing," sier Bob Hannah. "Ved å holde sykkelen hardt med knærne ved hard bremsing, kan du nesten slippe hendene fra styret. Knærne holder kroppen langt bak på sykkelen, og hindrer dermed framhjulet i å vri seg, noe som lett skjer hvis kroppsvekten kommer for langt frem. Å holde sykkelen med knærne er det viktigste en motocrossfører kan lære seg. Det gjør sykkelen og deg til en integrert enhet."

---

### **Tips 3. Få ræva opp fra setet!**

”Hvis du ikke skal svinge, skal du ikke sitte. Få baken opp fra setet og hold den der,” var Bobs tredje anmodning. ”En motocrossfører skal kun sitte i svinger! Dette er det som er hardest å lære seg for en fører . Til å begynne med føles det unaturlig å stå hele tiden, og når en blir sliten begynner de fleste å sette seg ned. Ikke gjør det!”

---

### **Tips 4: Stå på til det siste!**

”Alle disse tipsene hører sammen, men du skal bli stående så lenge som mulig før en sving. Ikke sett deg ned før i siste mulige sekund; da kan du sitte ned, lene deg framover og svinge sykkelen” sier Bob. ”Bruk bevegelsen du har i det du setter deg til å presse sykkelen inn i svingen. Ved å stå ved inngangen til en sving, kan du la sykkelen sprette gjennom bremsedumpene uten at du selv blir slått rundt. Og så, når tiden er inne for å svinge, setter du deg ned og vrir styret.” (Husk det er viktig å legge over nok, så fjæringen på sykkelen returnerer i samme retning som du skal og ikke ut og over doseringa.) ”Jeg trenger ikke fortelle at baken skal opp fra setet så fort du er ferdig med svingen.”

”Tenk på de fire første tipsene og at du er ute på banen. Du kommer ned en lang strekke. Når du står på sykkelen over hopp, gjennom humper og whoops holder du den fast mellom knærne. Når du kjører inn mot svingen holder du sykkelen med knærne og bremser hardt mens du har retning rett fram. Knærne mot setet/ tanken hindrer deg i å stupe fram over sykkelen. Deretter, så sent som mulig, setter du deg ned og svinger.”

---

### **Tips 5: Se hvor du skal.**

”Du kan ikke gjøre noen ting med det forhjulet allerede treffer. Ikke se på banen rett foran deg, se så langt fram som mulig,” sier Bob. ”Mitt råd er å se

på den neste hindringen på banen. Dvs. hvis banen er jevn, fin og lang kan du se helt fram til neste sving. En roadracer eller bilfører trenger ikke å bry seg om en bane som forandrer seg, så han ser langt frem mot neste sving. En motocrossfører må se fram mot neste hindring. Hvis det er en som har veltet, skal du se ham i god tid og unngå ham. Hvis det er et hopp, skal du se fram mot det lenge før du kommer til det. Se opp, se framover – og ikke bry deg om hva du allerede har truffet.

---

### **Tips 6: Sjekk håndleddet.**

Gi full gass! Det høres ut som et dumt og overflødig råd, men mange tror de gir full gass ut av en sving, men vrir bare gasshåndtaket til håndleddet stopper. Sjekk at du virkelig gir full gass, og gi full gass så ofte du kan! Selv om det bare er et par sekunder til du må slippe opp igjen, så skal du prøve å vri gassen helt. I flate speedway svinger og feildoserte glatte partier kan dette være diskutabelt, men de fleste førere vil redusere rundetider kun ved å fokusere på å ikke nøle med gasshåndtaket, men gi full gass. For en middels erfaren fører: Prøv å gi full gass ut av hver sving. Du vil bli overrasket!

---

### **Tips 7: Hvor skal tyngden min være?**

Et tillegg til Bob's hold-sykkelen-med-knærne – råd er å alltid ha vekt på ytre fothviler. Hva er ytre fothviler? I høyresving er det venstre fothviler og omvendt. Om du banker inn i en dosering eller sladder rundt en glatt, slett sving så er du ikke en sekk med poteter på en motorsykkel. Du er en aktiv del av sykkelens fjæring og geometri. Bestandig når du svinger skal du ha press på ytre fothviler. Den beste måten å gjøre dette på er å presse ytre kne mot tanken samtidig som du presser foten ned. Du vil bli overrasket over hvor mye mer kontroll og feste du får med sykkelen når du får kroppen til å jobbe sammen med sykkelen på denne måten.

---

### **Tips 8: Ikke lèn deg bakover.**

For et par tiår tilbake krevde motorsyklene en annen kjørestil enn de gjør i dag. Toppkjørere fra 70-tallet sto over baksjermen, delvis for å lette påkjenningen på en dårlig framgaffel, dels fordi crossyklene fra den tid fungerte bedre med vekten bakover. Det var før, ikke nå. Moderne sykler krever at føreren står nøytralt på sykkelen for å la sykkelen gjøre en masse hard jobb. Når vi kjører normalt på en rett strekke skal førerens vekt være midt mellom hjulene. Så snart sykkelen blir utsatt for en ekstrem bevegelse, f.eks sving eller hopp, må føreren flytte seg fremover. Dette er stikk motsatt av hva man skulle gjøre på 70-tallet. Hvis du kjører i en dosering, skal du sitte så langt fram at du ser nummerplata hvis du ser ned. Hvis du ikke gjør det vil sykkelen ha en tendens til å understyre, dvs. reise seg og styre ut av doseringen. Dagens kjørestil er med fjeset først!

---

### **Tips 9: Gir , gir, gir.**

Selv en B-kjører kan gi like mye gass som Stefan Everts på en strekke. Det er ingen kunst å vri gassen helt åpen og holde den der. Så hvorfor kjører fabrikkskjørere så mye fortere? Det er enkelt; de girer opp! Gire opp i høyere gir er den eneste måten å oppnå VM-tempo. Så fort du oppdager at å kjøre med halv gass i tredje gir er raskere enn full gass på 2. gir, vil du forstå at hoved-nøkkelen til å kjøre fort er å bruke foten, ikke håndleddet. Profesjonelle kjørere vil gire opp selv om det bare er få meter igjen til en sving. En middelmådig fører vil pine motoren på turtall de siste meterene for å slippe å gire. Hvis du ønsker å kjøre fort; putt inn et høyere gir så fort som mulig.

Her ligger årsaken til at det dreves om for forskjellige baner. Et par tenners forskjell kan bety at det er mulig å kjøre på tredje gir gjennom de fleste svinger isteden for å være nødt til å gire ned i 2. gir.

---

### **Tips 10: Bli kjent med girkassa**

Det er vel kjent at det er effektivt å bruke clutchen ut av svinger for å unngå å

gire ned til et lavere gir. Det mange gjør feil, er at de bruker clutchen for å kompensere for feil bruk av gir. Det er en meget viktig og god øvelse å lære seg å utnytte girkassa fullt ut. De som mestrer girbruk vil parkere andre som jevnlig sliter clutch-lameller for å skjule feil girvalg

En effektiv måte å finne korrekt gir for hver sving er å kjøre hele runder i ett og samme gir. Sett sykkelen i 2. gir og kjør tre - fire runder. Skift så til 3. gir og gjør det samme. Du vil trolig bli overrasket over at du kan kjøre en del 2.gir-svinger i 3. gir. Skift så til 4. gir og prøv å kjøre hele banen noen runder. Ikke gi opp selv om sykkelen vil kvele seg. Jobb med å få sykkelen til å rulle i sakte gående partier. Etter en del runder i hvert gir, start på nytt og kjør en del runder der du kjører med det høyeste mulige giret i hver enkelt sving. Hvis du har oppdaget et par svinger du kan kjøre i 3. i stedet for 2. gir, et par svinger du kan kjøre i 4. gir i stedet for 3. gir, vil du tjene flere sekunder pr. runde enn du noen gang vil spare på å hoppe det umulige dobbelthoppet.

---