

KNIX på Gröndal

Av Tomas Eriksson



Bil & Fritid AB

15 % på reservdelar dock ej originaldelar.
016-48 28 88. bds.se

Jag har provat på något riktigt kul: KNIX-kurs på Gröndal som SMC arrangerade.

En KNIX-kurs är till för att man ska lära känna sin mc bättre, att få in i skallen hur man ska ta en kurva på bästa sätt, med mera.

Allt man får lära sig på en KNIX-kurs ska användas i den vanliga trafiken!



Det är inte så vanligt att man åker på KNIX-kurs med en custom-hoj, men vad 17, det måste ju provas, så den 22 juli 2014 så hade jag premiär på att köra på bana.

Det man börjar med på en KNIX-kurs är att indelas i fyra grupper: grön, gul, blå och röd.

Grön är de som aldrig kört på bana

Gul har kört på bana men är ovana

Blå har rutin på bankörning

Röd grupp är för de som har mycket vana av bankörning

Jag som inte kört på bana tidigare hamnade i Grön grupp ihop med 15 likasinnade och tre stycken som inte ville gå upp till Gul grupp (man är inte tvingad att gå upp i högre grupp om man inte vill).

Jag räknade till att det var ca 70 stycken mc på plats denna dag, och jag var enda customhojen på plats, jag hörde att det hade varit en med förra gången också. Men instruktörerna sa att det är inget konstigt att köra med customhoj på bana, det går att ta kurvor rätt fort med dom med.

Varje grupp kör en kvart åt gången så att man hinner köra fyra 15 minuters pass på banan. Denna dag var röd och blå grupp ihopslagna, så det innebar en halvtimmes paus mellan varje körpass för varje grupp, då intag av vatten skulle göras och att instruktörerna skulle att gå igenom föregående pass samt tala om vad som gällde inför nästa körpass.

Fortsättning nästa sida

...KNIX på Gröndal

Nu när alla var indelade i grupper var det dags att starta första körpassen.

Det första passet gick ut på att lära känna hur banans sträckning är. Innan passet kom igång så var det lite frågor om man ska luta mer med kroppen i kurvor med mera. Instruktörerna sa att under denna dag kommer inte vi nybörjare att lägga ner så mycket så att fotpinnarna tar i (om vi inte lutar kroppen åt fel håll).

Nåväl, vi radade upp oss så att vi alla 19 var redo att ta oss an banan så fort gula gruppen kommit in i depån.

Det var en nervös customåkare som tog sig an banan, första två varven så skulle vi inte köra om och dessutom följa instruktörens spår (gul flagg under de varven).

En glad redaktör under ett av uppvärmningsvarven.



Efter varv två så flaggades det grönt, vilket innebar att omkörning var tillåten, men bara på två av rakorna under de två första passen, och omkörning ska alltid ske på **höger** sida. Den som kör om har skyldighet att se till att omkörningen sker på ett säkert sätt och att hen dessutom inte skär av spåret för den som hen kör om.

Vi blev tipsade om att vrida ner backspeglarna, då dessa INTE ska användas på banan.

Fortsättning nästa sida

...KNIX på Gröndal

Efter ca 5 minuters körning så började jag bli varm i kläderna och började få upp tempot. Ju tryggare jag blev med banan, desto mer lades hojen ner, vilket slutade med att fotpinnarna tog i till slut. Så de sista två varven av första passet blev inte lika skojiga.

Sedan kom målflaggan upp och tempot togs ner av samtliga (inga omkörningar under avslutsvarvet), och alla gled in i depån.

När man ska gå in i depå så ska vänster hand höjas rakt upp i luften på raksträckan innan depåinfarten, detta för att göra bakomvarande uppmärksam på att man ska avvika från banan - så spåret är fritt för bakomvarande.



När vi samlats alla förare för genomgång, så fick vi frågan hur det var att köra, och jag berättade om min besvikelse när fotpinnarna tog i.

Då sa en av instruktörerna att:

- Okej, då får du börja luta in överkroppen i kurvan.

Det var några som tyckte det var "fusk", men instruktörerna sa bara att:

- När era fotpinnar tar i, får ni också göra det.

Då vart det tyst.

Sen sa en av instruktörerna att ni som vet om att ni har vridstarka hojar, behöver inte dra på så mycket på långa rakan (och tittade på mig), för sporthojarna har lite marigt att komma om.

Jag såg förstås helt oförstående ut vid denna kommentar, vilket gjorde att instruktören frågade hur mycket vrid det är i hojen.

-Runt 155 Nm kanske, svarade jag.

-Ja just det, sa instruktören då, -Håll igen lite.

Jag lovade att göra det, så att sporthojarna skulle kunna komma om lättare.

Fortsättning nästa sida



...KNIX på Gröndal

Under pass 2 skulle vi fokusera på jämt gaspådrag genom kurvorna. Att ha ett jämt gaspådrag vid kurvtagning (gäller på vanlig väg med), gör att hojens vikt hålls kvar på bakhjulet samt främjar att hålla kvar hojen i "spåret".

Motsatsen, alltså att bromsa (det räcker med så lite som motorbroms) har den effekten på hojen att vikten förflyttas till framhjulet, som har sämre fäste samt att hojen strävar att gå rakt fram vid kurvtagning.

Självklart ska man inte dra på FÖR mycket, utan ett litet gaspådrag bara.

Och jag fick nu luta inåt med överkroppen vid kurvtagning, och det gjorde jag. Jag lutade in och ner överkroppen så långt jag kunde utan att tappa taget i styret. Passet avslutades utan några skrapningar av fotpinnarna. Samma genomgång efter pass 2 rörande hur vi upplevt passet.

Pass 3 så skulle fokus ligga på kombinationen av gaspådrag och att ta bra spårval. Vi skulle gå ut ordentligt i ytterkant innan alla kurvor, och skära in i kurvan väldigt sent.

Det kändes rätt fränt att gå långt ut, flytta ut överkroppen så att man hade huvudet strax under/bakom styrets ytterände och sen titta långt bort till den punkt man ville hamna.

Under detta pass så tog fotpinnarna i igen trots extrem förflyttning inåt av överkroppen i kurvorna.

Tyvärr är alla bilder från första körpasset.

Så inga extrema bilder där jag klättrar ner på insidan av hojen. =)



Fortsättning nästa sida

...KNIX på Gröndal

Under pass 4 (sista passet) skulle vi höja tempot lite och använda allt från de tidigare passen. De två första varven denna gång skulle köras med enbart höger hand på styret, för att få alla att förstå vad motstyrningen har för effekt och samtidigt använda överkroppen i kurvorna.

Motstyrning innebär att om man trycker styret ifrån sig, så kommer hojen att börja luta och svänga åt det hållet och därmed svänga - det belastar händer, armar och axlar mindre (tips vid långkörning eller sportig körning).

Jag skulle dessutom förflytta baken ut på sidan av sadeln under detta pass, för att kunna ha möjlighet att höja tempot lite till. Sagt och gjort, efter de två första varven med enhandskörning, så bar det iväg igen.

Efter några varv, så hade jag rätt skapligt tempo, lite lätt bakhjulssläpp ett par gånger bara när jag släppte kopplingen lite för fort.

Det var nu riktigt roligt att åka, och jag kom ifatt ett par sporthojar, låg bakom dem ett par varv, tröttnade lite på det och valde att köra om dem. Den första tog ut en högerkurva långt utanför idealspåret, och då tog jag idealspåret och gick om strax efter kurvans slut, och sporthoj nummer två tog jag på raksträcken efter.

När passet var över, så kom en kille fram som jag pratat en del med innan, han körde en GSX1100 (tror jag), han smålog lite när han kom gående mot mig. När han kommit fram till mig säger han:

- Jag tog rygg på dig under passet, jäklar vad jag skrattade inne hjälmen när vi körde om de två ettriga sporthojarna, fast jag fick lite ont i öronen att ligga nära bakom dig när du ger full gas, sa han med ett leende.

En Instruktor kom fram och sa att vi båda två såg ut som vi njöt på banan och att vi rörde oss ledigt (men extremt) och vägvinnande på våra hojar.

Summa kardemumma: Det var väldigt lärorikt och nyttigt att få genomgå en KNIX-kurs. Jag kommer att delta igen, helt klart.

En av de jag pratade med, Robin, sa att det var hans 6-e KNIX i år. Han körde i röd grupp, de som nästan sitter på sidan av hojen i kurvorna.

Det var verkligen jättekul, och just denna KNIX arrangerades av SMC Västmanland.

