

Lars Falk – viljen til at vinde

År 2006 blev vendepunktet i mit liv. Jeg fik konstateret cancer i halsen, en byld vok-sede ud under kæben, og jeg fik det hurtigt undersøgt og i løbet af 4 uger var strålebe-handlingen sat i gang. Jeg skulle have 33 skud på ca 40 dage, samtidig blev der indopereret en sonde i mavesækken, da min hals ville blive ubrugelig til at spise med sidst i forløbet.

Der blev ingen juleand dette år, da den jo ikke kan komme gennem et 4mm tykt rør. Efter strålerne og 3 måneder med kvalme døgnet rundt, skulle der sul på kroppen igen. Der var blevet 15 kg mindre af mig i de tre mdr. så efter yderligere 3 mdr, var jeg klar til at indtage verden igen.

Den 23. september 2007 blev også en mærkedag.

Jeg fik en prop i hjernen, som lammede hele den venstre side af kroppen, den kom en søndag morgen i badet omkring kl. 9. Jeg kom babu babu på Svendborg Hospital. Man kunne ikke stille noget op, jeg mærkede, at livet langsomt sivede ud af venstre side og kl. 13 var jeg "stoned".

Mit sprog var også forsvundet, og der kom bare nogle uforståelige lyde ud, som ingen forstod.

Min kæreste Gitte var hos mig, som hun også var under kræftsygdommen, men det var alligevel en meget chokerende oplevelse, som satte mig skakmat i en uges tid.

Og så begyndte jeg at tænke på, hvordan jeg skulle blive af med den forbandede kørestol.

Efter en uge blev jeg overflyttet til et "træningscenter" i Nordjylland, hvor jeg skulle forsøge, at få noget af førligheden tilbage.

Jeg blev anbragt på en stue, hvor gamle og demente mænd blev indlagt. Det var værst om natten, hvor de rigtig vågnede op, larmede, skramlede rundt mæ æ rytmebox.

Efter ca. 3 døgn uden søvn kulminerede det, da en dement mand ville lade sit kurfyrstelige vand i mit sengebord.

Det blev ligesom et vendepunkt i min karriere der. Jeg fik med besvær forklaret, at hvis jeg ikke fik mere end 45 minutters træning hver dag og blev flyttet fra "Gøgereden", kunne de betragte mig som udskrevet.

Det hjalp. ! Jeg blev flyttet ind i et depotrum, hvor jeg var alene. Jeg fik lov til at selv træne fra morgen til aften.

Nu kunne jeg vælte mig ud i kørestolen kl. 6 om morgenen, låne et badeværelse inden de andre patienter fik øjne, spise kl. 7 og være i træningslokalet kl. 8. Træningen blev kun afbrudt af middagspause fra 12.30 – 14.00.

Sådan gik det i 3 mdr. og da jeg blev udskrevet d. 22. december 2007, kunne jeg gå uden stok og tale så selv ukendte nikkede så hovedet var tæt på at falde af, når jeg sagde noget.

Jeg var holdt op med at ryge, nul spiritus, jeg var med andre ord i storform. Der ventede nu 2 mdrs. træning af venstre arm, som ikke rigtig ville genvinde formen.

En lidt "gakket" gang, som også blev finpudset.

Tilbage i Rudkøbing var der nu 3 mdrs. Styrketræning i kommunens fitness center på menuen. Det var så begrænset til 3-4 timer om ugen.

På 1 årsdagen for proppen, blev jeg tilkendt førtidspension.

Det var jo ikke sygdom, vi skulle snakke om, men viljen til at vinde. Men det er de samme mekanismer, den samme indædte stædighed, som træder i kraft, når man skal vinde et motorløb.

Jeg nåede ikke det, som var planen fra starten – nemlig at blive professionel, men jeg kom et godt stykke af vejen. Jeg skal senere uddybe, hvorfor jeg ikke nåede helt i mål.

Jeg var 14 år gammel, min bror Peter var 12, vi spillede begge ishockey i AAB. Peter var faktisk en habil ishockeyspiller og havde overblikket. Jeg fornemmede, at det var nok ikke her, jeg skulle komme til at gøre den store forskel. Jeg spillede også bas i et band og havde flere ting i gang.

Vores far havde i sine unge dage kørt speedway, men opgav faktisk da jeg kom til verden i 1956. En dag i 1971 spurgte han, om vi havde lyst til at komme med til Skive Væddeløbsbane og se DM på 1000 meter. Det blev en skelsættende søndag i vores unge liv. Carsten Kühl fra Aarhus blev danmarksmester i 250 cc klassen på en Kawasaki, sikkert sponseret af Karl Andersen. Og vi var virkelig blevet bidt af en gal motorcykel.

Ishockey udstyret blev solgt, knallerten gik samme vej og jagten blev sat ind på at finde et par gamle landevejscykler, som kunne ombygges til motocross, da vi havde fundet ud af, at der 15 km fra os var startet en motorklub. Vi fandt 2 DKW 125cc, som far byggede om.

Dette efterår blev jeg klubmester, Peter tog 2. eller 3. pladsen. Vores grej virkede altid og alle hverdagsaftenener blev brugt på værkstedet. Der blev tunet og filet skyllekanaler til den store guldmedalje. Vores far var ofte på kurser i weekenden i den tid, så nogle gange trak vi cyklerne på vores flade konvolutter de 15 km til banen.

Den lille motorklub var der ikke megen fremtid i, og der skulle ske noget mere, så den vinter blev der diskuteret meget, hvad fremtiden skulle bringe. Vores far fortalte om trialsporten og om, hvor billigt det var i forhold til motocross og speedway. Det blev tungen på vægtskålen.

Vi solgte DKW'erne og så os om efter et par billige trialcykler. Jeg blev uheldigvis belemret med en ombygget Husqvarna crosser, som den legendariske Mogens Rasmussen havde kreeret i en brandert. Et uhyggeligt højbenet monster, hvor gasspjældet satte sig fast i top på de mest ubelejlige tidspunkter. Men det gav bedre plads til sektioner på den urskovsagtige skrænt hjemme, som blev vores første træningsterræn. Peter købte en gammel Greeves Anglian af en fynbo ved navn Knud Børge. Den var meget lang og tung, så han havde konstant anhænger på.

Jeg havde arbejde efter skoletid til 10 kr. i timen hos en lokal svinebonde, sikke et møjjob, men i maj 1972 havde jeg 4500 kr. til at købe en næsten ny Montesa Cota 250, som daværende danmarksmester Preben Andersen kun havde kørt Scottish Six Days med i samme måned.

Det virkede og fra den dag, så jeg mig ikke tilbage. Peter købte en Bultaco Sherpa 250 af en vinduespolerer i Aalborg, som jeg har glemt navnet på. Nu skulle der ske noget, men Peter blev syg, en dårlig lunge satte ham ud af spillet i et halvt år. Jeg husker, han til sidst blev opereret, et ar fra midten af brystet til midt på ryggen vidner om, at det ikke var legetøj dengang.

Juniortiden var hurtigt overstået. Den gang samlede man oprykningspoint og det vare de ikke længe før, vi sad til bords med Preben Andersen, Mogens Rasmussen, Finn Andersen, Gunnar Tveskov, Erik Bonne m.fl.

I 1973 blev jeg nr. 3 ved DM og åndede Preben og Mogens i nakken. Mogens blev nr. 1 og Preben nr. 2. Mogens fik ved denne lejlighed fri cykel fra Karl Andersen, Aarhus, en OSSA 250 Mick Andrews Replica. Det var sukkertøj og en OSSA blev vores næste mål.

I foråret 1974 kørte hele familien Falk til Aarhus. Det var et stort skridt. 2 x 6300 kr. Jeg husker tydeligt Karl Andersen siddende bag skrivebordet, en meget betydningsfuld mand som lige havde givet Mogens Rasmussen fri cykel, og så kom vi fremadstormende knægte og ovenikøbet betalte for at give ham de bedste kort på hånden. Hans øjne lignede et par sprækker, da han sagde, at hvis en af os vandt DM 1974, ville han overtage Mogens Rasmussens betingelser.



Mogens måtte ved årets slutning aflevere OSSA'en, da jeg blev danmarksmester 1974. Vi var selv ude at hente den på hans landsted 15 km fra Støvring. Han var temmelig muggen og sagde, at vi selv kunne gå ind i hans værksted og tage den. Den var ikke blevet vasket efter den sidste DM-afdeling, som han jo tabte, så man kunne dårligt se, at det var en OSSA vi læssede ind i bilen.

Det var ikke en ny cykel, men den var stillet til rådighed af importøren og jeg var lykkelig. Peter holdt fast på Bultaco og havde et godt forhold til Sjøholm Motorcyler i Sønderborg og da Bultaco lancerede Sherpa 325, købte han selvfølgelig den med en god rabat og fik også reservedele m.m. Det var altså en powerfull sag, som OSSA'en havde problemer med at matche, så jeg havde ofte problemer med at hænge på.

Jeg lagde pres på Karl og ville have den nye OSSA MAR 310 med skrånede bagdæmpere, 6 gear og meget mere. Han tøvede og ville ikke rigtig satse noget. Jeg var færdig med 10. klasse og fik min realeksamen. Nogen i familien mente, at jeg skulle have en uddannelse, men jeg havde fået et sommerferiejob på en stearinlysfabrik, et job som vores gamle holdleder Leif Nielsens far havde skaffet mig. Jeg ville blive 18 år i februar, jeg skulle have bil og kørekort, jeg skulle også ud i Europa og køre trial. Og det skulle være på højt plan hvilket kostede spidsen af en jetjager. Nu var gode råd dyre. Karl Andersen var værdiløs og jeg skulle bruge en importør, som var klar til at betale det, som jeg havde brug for. Jeg havde jo DM titlen og det blev Erling Sjøholm, Sønderborg – en flunkende ny Bultaco 325 reservedele og udstyr og alt hvad jeg pegede på. Jeg kvitterede med DM'et 1975. Forøvrigt stillede Ole Hald til en af DM-afdelingerne med en ny OSSA 350 fra Carl Andersen, som jeg måtte bede ham tage med hjem igen. Jeg tror Carl har fået kaffen galt i halsen efter dette.



På billedet ses Peter, Jens Erik Pedersen og jeg Nr. 1,2 og 3 ved DM 1975. Jeg fik kørekort og en VW med dobbelt kabine og et mindre lad, som Preben Andersen, som havde pladeværksted og bilhandel i Mejlskov på Fyn, lavede til mig. Han kom og afleverede den i Støvring den dag, jeg fyldte 18, og han fik 6500 kr. kontant. Nu skulle verden indtages.

Min arbejdsgiver var forstående og gav mig fri, når jeg havde brug for det, og jeg kunne også arbejde 15-24 timer i træk når der var tid til det.

Jeg fik internationalt licens da jeg blev 18, tog også kørekort til motorcykel og så skulle indregistreringen af cyklen også på plads. Det var dengang en lyssky affære, da jeg jo ikke kunne betale fuld registreringsafgift hver gang jeg fik ny cykel.

Der blev købt en Bultaco landevejscykel, som havde adskillige år på bagen. Vi betalte ca. 1500 kr. i registreringsafgift, den blev synet og sat på loftet. Jeg blev efterhånden rigtig dygtig til det med stelnumre.

Vi forstod allerede i 1972, at skulle vi blive til noget, så skulle der trænes rigtig meget. Vi trænede onsdag aften og lørdag – søndag fra morgen til aften. Der var efterhånden kommet mange kørere i Støvring. Så mange, at vi lavede Trialklubben Nord, så vi i klubben kunne koncentrere os om trial i stedet for faktisk at være nogen, som man i

Ålborg Motor Klub trak lidt på smilebåndet af. Danmarks Motor Union brugte jo heller ikke meget krudt på trialsporten på den tid. Der var store problemer med at få penge bare til holdet til Nordiske Mesterskaber.

I dag hvor der er sket en omstrukturering af Offroad, takket være ildsjæle som f.eks. Hans Jørn Bech, Leif Nielsen m.fl. , er det blevet meget nemmere at være ungt og fremad stræbende talent.

Vi blev også fra starten af vores far gjort klart, at skulle man blive til noget, havde man vundet den halve sejr på værkstedet. Cyklen var skilt ad hver uge, hjul, dæk, dæklåse og slanger blev checket før hvert løb. Jeg trænede mange timer i at skifte dæk og slange. 15 minutter for dæk/slange skifte var max. Kæde, tandhjul, kabler, tændrør blev checket hver uge. Der blev konstant eksperimenteret med affjedring, luft i forgaffel, karburatorer m.m. Bultaco havde jo ikke elektronisk tænding, så tænding og platin justering hørte til rutinen.

Fars ord holdt stik, jeg er aldrig udgået af et løb p.g.a. en teknisk fejl. Jeg er en enkelt gang udgået af en VM-afdeling p.g.a. overskridelse af tidsgrænsen.

Når man ved at der er gjort alt, hvad der er menneskeligt muligt, for at materiellet skal holde, behøver man heller ikke spekulere i det under løbet. Man kan i stedet koncentrere sig om at holde pedalerne på fodhvilene og holde den strategi man har lagt.

Jeg skal her forklare, hvordan et trial med f.eks 10 sektioner – 4 omgange – 4,5 time kørtes inde i mit hoved :

Man lægger sin strategi efter vejret, det underlag der køres på og evt. hvor mange kørere der deltager. Hvis løbet køres i Vissenbjerg, og det har regnet i kaskader i en uge inden og man har startnr. 3, nytter det jo ikke at fare afsted, da man så sammen med de første 15 kørere vil kure på røv og albuer ned ad de fynske bjerge. Så parkerer man selvfølgelig cyklen ved 1. sektion i 15 minutter, observerer og lader de nervøse og utålmodige tage skraldet. Så ved man også, at på 3. og 4. omgang skal der gives gas. Da er idealsporene som regel også lagt. Man mærker sig selvfølgelig på de første par omgange, hvor det er nødvendigt at observere hver gang inden gennemkørsel. På transporten lades op mentalt, hvis det er gået dårligt. Eller man holder bare fokus.

Det er også vigtigt at kunne lægge en dårlig omgang bag sig og starte en ny omgang med tavlen visket ren. Og har man mentalt overskud, kan man med fordel "psykke" sine værste konkurrenter ved at stille sig på et vigtigt sted ved sektionen, hvor konkurrenten skal koncentrere sig vildt for ikke at fejle. Den er helt hjemme, hvis man oven i købet kan få øjenkontakt i et splitsekund. Så er der 75% chance for at give ham et par prikker ekstra med i rygsækken.

Kan du ikke klare at se ham køre fejlfrit, skulle du aldrig have indladt dig på den slags.

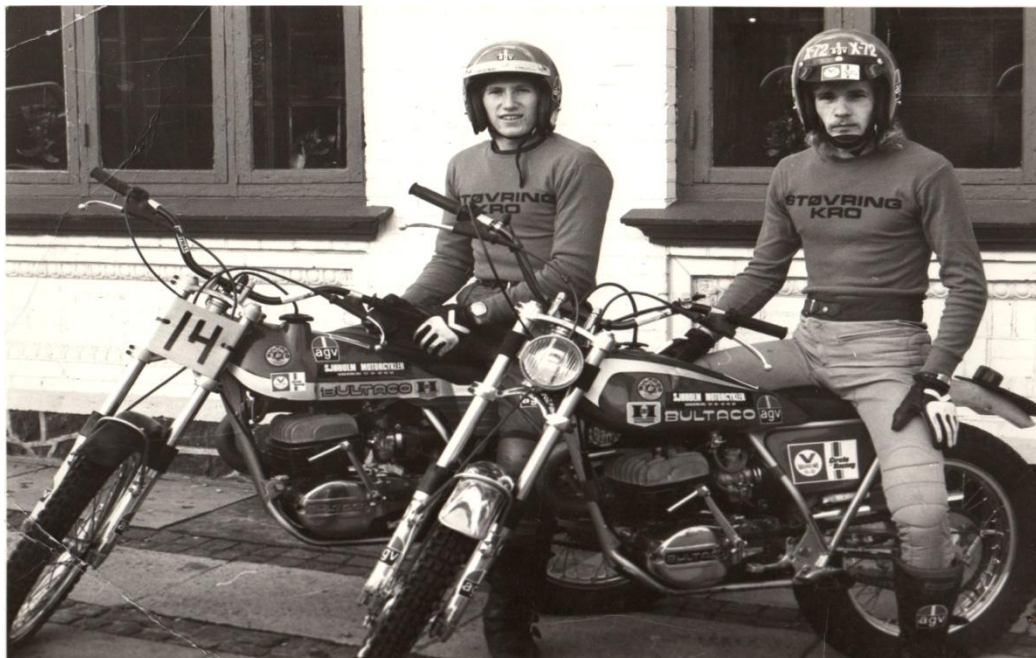
Man kan også med fordel planlægge "prikker" i en sektion, hvor der ellers ville være store muligheder for en femmer. For kører man et løb, som man fornemmer vil blive vundet med under 20 prikker, er der ikke råd til en femmer. Men man kan sætte en fod pr. omgang og komme ud af det med succes.

Man kan køre omgangen i hovedet og planlægge nødvendige prikker. Skulle kvoten skride undervejs gør man endnu mere for at komme på ret spor igen. Hvis man holder regnskab, er det lettere at holde fokus.

Man bør under hele løbet checke tiden. Sætte sig mål for, hvor lang tid hver omgang må vare – eks. 1,5 + 1 + 3/4 + 3/4 + 30 min. til punktering og reparation.

Man bør have de vigtigste reservedele for at kunne gennemføre et løb med i bilen. Ting som kan ødelægges ved styrt, kabler, slanger og bremsevæske, gearpedal, dæk,

slanger, dæklåse, pumpe, gode dækjern, div. bremsedele, tændingsdele.
Du skal kunne skifte en slange på 15 minutter, de rige køber bare 2 ekstra hjul.
Når man har alle disse ting i orden, kan man koncentrere sig om at køre og ikke tænke på, om nu cyklen holder.



Dette var et lille sidespring og vi er nu tilbage i 1975. Aftalen med Sjøholm Bultaco er i hus. Kørekort, indregistrering og internationalt licens er på plads. Peter havde dermed fået en dårligere aftale hos Sjøholm og lavede en rigtig god aftale med Walter Hansen, Slagelse og fik den nye Montesa Cota 348 kvit og frit. Det var en hård konkurrent til Bultaco'en og jeg fik kærligheden at føle i 1976, da han tog DM'et. Det var nok heller ikke helt fair at gå til Sjøholm når Peter allerede var der. Men Sjøholm var den eneste importør i Danmark, som var stor nok til mine internationale ambitioner og Peter, som tidligt stiftede familie og fik børn, havde ikke ambitioner i den retning, så i '76' var der "payback time".

I august 1975 fik jeg mit "internationale gennembrud" i Linköpings af VM. Det var en stor oplevelse, men samtidig også skræmmende. Det var 7 timers kraftudladning i selskab med klipper så store som huse. Og så kunne jeg jo se Yrjö Vesterinen, Mick Andrews, Malcolm Rathmell, Martin Lampkin og andre brilliere sig gennem sektio-nerne med den ene hånd på ryggen. Mine forældre, kæreste m.fl. fortalte malende, hvordan jeg fik smæk af sædet og benene gik som skovlhjul. Jeg var bare glad for at gennemføre, men så også hvor langt jeg var fra målet. I øvrigt smed min VW Transporter et ventilhovede på vej til Frederikshavn, så vi måtte tilbage til Ålborg og låne en bil. Jeg købte i løbet af vinteren en Volvo 210 varevogn, så vi kunne komme hurtigere og lidt mere bekvemt rundt i Europa.

Peter og jeg fik en god ven i svenskeren Jan Hermansson, som lige kneb sig ind i top 10 i Sverige, hvilket slet ikke var dårligt. Han boede i Munkedal ca. 120 km nord for Göteborg. Desuden havde vi fået lov til at køre på et stort område i Partille lidt uden-for Göteborg. Der blev der trænet så tit det kunne lade sig gøre. Jeg begyndte også at deltage i åbne løb og Svensk Mesterskab i A-klassen. Janne's far Olle var et fantastisk

menneske. Han arrangerede træningerne, lavede sektioner, var bedømmer og fik fat på sparringspartnere fra andre klubber til vore træninger. Efterhånden kom der styr på kørselen på klippeunderlaget.

Et par år efter min debut i Linköpings VM var jeg igen i Linköping og køre en SM-afd. Jeg husker, at det havde regnet i mange dage inden, så klipperne var glatte og mudrede. Jeg vandt A-klassen foran gode kørere, som også deltog i VM. Der var ca. 10 kørere i klassen Elit over denne. Jeg fik besked på efter løbet, at jeg egentlig herefter skulle starte i Elit-klassen....Hvor småborgerligt!!!!

Det blev efter VM i Linöping til deltagelse i Finland, Tyskland (Franken Trial – Nürnberg), hvor far var med som hjælper og co-driver. Efterhånden blev jeg et kendt ansigt i VM sammenhæng, så jeg behøvede ikke mere lede efter adresser mm. til løbene, nu kom tilmeldelser og programmer fra alle løb automatisk med posten. Husk – der var jo ikke noget, der hed mail dengang.

En dag dumpede også en invitation til et indendørs trial i Arnhem, Holland ind ad brevsprækken. Invitationen gjalt os begge, det var i februar hvor der alligevel ikke skete andet, vi ville få startpenge og præmiepenge.

Vi var i ekstase. Men det var ikke "loosere", der var på deltagerlisten. Det var mestre fra Tyskland, Holland, Belgien, Østrig, Finland og lille Danmark.

Jeg kan nævne Felix Krahnstöver, Yrjö Vesterinen, Franz Kooimann, Eddy Lejeune m.fl.

En af os endte for det meste i top 5, mit bedste resultat var en 2. plads i Zwolle foran Felix (Tysk mester). Vi havde 3500-4000 tilovers, når vore rejseudgifter var betalt. En ny trialcykel kostede ca. 7500,-, så det var et godt tilskud på dette tidspunkt. Der var 2 – 3 løb hver vinter i Arnhem, Rotterdam (med plads til 30.000 tilskuere) og Zwolle.



Volvo'en havde aftjent sin værnepligt og jeg følte, jeg havde brug for en kassevogn med køjeplads, plads til 3 cykler, ekstra hjul, reservedele og værktøj. Det ville ikke gå så hurtigt men mere praktisk og billigere med diesel.

Det blev en Ford Transit, malet i rødt og hvidt. Den fragtede mig 85.000 km rundt i Europa inden den gik på pension.

Jeg husker vi havde et indendørs trial i Zwolle lørdag aften, men også et vigtigt løb i Aalborg søndag morgen kl. 10. Vi hyrede en god kammerat som chauffør, så vi kunne få lidt søvn undervejs. Vi vidste, at vi skulle forlade Zwolle senest kl. 24, for at nå starten i Aalborg. Peter var stået af under løbet og havde ødelagt sit gaskabel, som også skulle skiftes undervejs. Vores chauffør glimrede ved at dreje af mod Hamborgs centrum i nattens mulm og mørke, hvilket tog den time, vi skulle have haft inden start. Peter blev installeret inde hos cyklerne i Sønderjylland.

Vi rullede ind på startområdet i Aalborg få minutter før start til konkurrenternes store fortrydelse, og jeg havde held til at vinde løbet.

Jeg havde håbet på, at et eller flere danske talenter såsom Villy Kyndesen, Jens Erik Pedersen, Kurt Hansen og senere Jan Thomsen ville satse internationalt, men det blev desværre kun til et par enkelte VM deltagelser og NM, som de blev udtaget til.

Så da Erling Sjøholm, Bultaco importøren spurgte mig i 1977, om jeg kunne tænke mig at flytte til Sønderborg og arbejde i firmaet, slog jeg til med det samme.

Jeg ville få mulighed for at køre mere i Tyskland, have min sponsor tæt på, forståelse når jeg skulle køre i udlandet og være en del af Team Sjøholm, som sponserede både Moto Cross og Road Racing.

Jeg boede i et hus ved siden af værkstedet, hvor også Bjarne Sjøholm boede. Det var en dejlig tid og jeg blev faktisk en del af familien, hvor der kun blev snakket om motorløb.

Sjøholm havde en enorm export af motorcykler til Tyskland, også Bultaco trialcykler. Jeg kørte derfor mange småløb fra Flensborg til Hamborg. Der var ingen udfordring i det, da Nordtyskland er flad som en pandekage. Men der var mange potentielle købere. Der findes ikke mange grøfter i Nordtyskland, hvor jeg ikke har været nede at vende. Det solgte Bultaco'er og det var jo formålet med det.

Jeg boede der i over et år og var meget taknemmelig for min tid hos Sjøholm. Jeg havde altid det bedste udstyr og en Bultaco i topform. Jeg gav Sjøholm DM'et i 1975, 1977, 1978, 1979 og 1980 som tak for hjælpen. Derudover 2 andenpladser i 1976 og 1981. Jan Thomsen tog nemlig DM 1981.



Gennem hele karrieren kæmpede jeg en evig kamp for at finde sponsorer, da deltagelse i hele Europa kostede rigtig mange penge, også flere end jeg kunne tjene.

Peter og jeg tjente selvfølgelig godt på opvisninger fra marts til september. Men der skulle samtidig gøres et stykke pionerarbejde for at gøre opmærksom på sporten. For kunne man ikke vise sponsorer TV-dækning, avis og bladartikler og deltagelse i alle mulige og umulige tiltag, løb man jo panden mod muren.

Vi var meget heldige at møde en mand ved navn Ib Rasmussen. Han var omkring 1977 reklamechef hos Polar Caravans Danmark. Han kunne åbne døre, hvilket blandt andet gav os frirejser med Sessan Line og senere Stena Line til Sverige året rundt. Det gav jo muligheder for træning og løb i Sverige uden at skulle kigge i tegnebogen hver gang. Han kendte også en reklamefotograf, som brugte vore cykler og udstyr til reklamekampagner.

Jeg fik også ad den vej job som reporter på et ungdomsmagasin "Ung Nu" hos Strøms Forlag i Aalborg. Det gav mulighed for at flette trialsporten ind i mange artikler. Jeg har oplevet mange sjove ting i den tid såsom et interview med Suzi Quatro, prøvekørsel af Dragster med jetmotor m.m.

Ib skaffede os også en kontrakt med Shell Oil, som omfattede både økonomisk støtte og produkter.

Ib Rasmussen fik senere job som Pjerrot på Bakken og er nu Pjerrot i Cirkus Arena.

1978 – 1980 blev årene, hvor VM – deltagelsen tog fart.

I 19 startede VM-serien i Irland i februar og to uger senere i Wales – derefter en kort pause inden det gik løs i Tyskland, Holland og Belgien.

Jeg havde forberedt mig med træning, selv om vi havde kold vinter i Danmark. Tog Esbjerg – Harwich færger til England og blev søsyg. Jeg havde 3-4 dage til at nå Liverpool, hvorfra færgen til Belfast sejlede.

Inden afrejsen havde jeg et møde med min bankmand, som i sine yngre dage havde kørt motocross sammen med Mogens Rasmussen. Jeg fik en ordentlig stak American Express rejsechecks med, men skulle spare på krudtet og sove i bilen mest muligt. Det viste sig at være umuligt, da der var hård vinter i England.

Derfor blev B&B og billige hoteller løsningen.

I Liverpool mødte jeg jo resten af den skandinaviske gruppe, Ulf Karlsson og jeg blev enige om at dele hotelværelse, når muligheden var der. Vi skulle være i Irland og England i ca. 4 uger. Yrjö og brødrene Eräkare var sammen. Ulf og jeg delte kahyt og

jeg blev selvfølgelig igen søsyg fordi færgen næsten stod på hovedet hele natten. Irland var i borgerkrig. På vej til hotellet kørte jeg forkert, endte foran regeringsbygningen i Belfast med en maskinpistol pegende mod mig. Hotellet var omgivet af et 2 meter hegn og bevæbnede vagter. Man var selvfølgelig bange for kidnapning, når så mange købere fra Europa og USA var samlet. Der skete ingenting og alle var glade, da vi søndag aften sejlede mod Liverpool.

Sektionerne var tilisede og glatte som brun sæbe, så jeg fik en middelmådig placering, som jeg lykkeligt har glemt hvad var.



Den efterfølgende søndag, skulle vi som ventede på at køre VM i Wales, deltage i en Britisk Mesterskabsafdeling. Det gav god træning i at køre på is.

Jeg havde i Irland snakket med Mick Andrews, som boede i Yorkshire, og han inviterede mig til at træne i hans hjemmeterræng et par dage. Vi skulle sammen besøge styrfabrikken "Renthal", hvorfra far importerede alu trialstyr. Mick Andrews var på dette tidspunkt blevet fabrikkfører for Yamaha og forsøgte at få en trialcykel ud af den tidlige gul/hvide TY 250. Mick, hans kone Jill og hans forældre var meget gæstfrie og jeg havde nogle dejlige dage.

Efter BM – afdelingen bevægede karavanen sig mod Wales. Der var blevet lovet snestorm op mod weekenden, så vi skulle gennem en slags pas inden stormen, da det var eneste vej til den lille by, hvor starten skulle gå. Vi kom igennem onsdag, så vidt jeg husker.

Karlsson, Vesterinen, Krahnstöwer og jeg sneede inde på et lille B&B i 3 dage, hvor vi hyggede og byttede historier foran pejsen. Rart nok at få hvilet ud efter de mange kilometer gennem England. Men søndagens VM – afd. var ikke i mit favør. Man nærmest skøjtede rundt i sektionerne.

Denne måned i England var en katastrofe resultatmæssigt og økonomisk. At køre seriøst motorløb i 30 cm sne er ikke let og pengene fossede ud af kassen til hoteller og forplejning.

Men når det er sagt, fik jeg jo en ordentlig en på opleveren. Det var en oplevelse i sig selv at rejse sammen med Ulf Karlsson, der aspirerede til 2.pladsen i VM. Når vi sad på pæne restauranter, kunne han finde på, at tørre sin snusklump af i dugen eller gardinerne. En dag blev også en dug sprøjtelakeret med ketchup.

En af hans hovedsponsorer var Svenske Flyvevåben, som havde stillet en ny Saab 900 Turbo til hans rådighed. Han havde drukket sig i hegnet efter Wales og kørt galt på vej til Harwich. Den blev kørt ombord på færgen på gaflerne af en truck. Jeg fik også fortalt, at han ved en præmieoverrækkelse mens han stod på en scene, havde grebet en brandslange og spulet menneskemængden, som hyllede ham.

I dette forår blev mit bedste resultat Hollands VM. Et fantastisk løb, som lignede dansk terræn meget, dog med vandløb, stensektioner og store stigninger. Løbet var som vanligt ca. 150 km, 3 omgange, 7 timer og ca. 125 deltagere.

Det gik rigtig fint og da jeg så resultattavlen efter 1. omgang, lå jeg nr. 3. Efter 2. omgang nr. 11. Jeg var i den syvende himmel og øjnede chancen for en placering i Top 10. Men 3. omgang blev et mareridt. Det begyndte at regne og vandet væltede ned i kaskader. Det gav kaos i sektionerne, lange ventetider, jeg begyndte at blive kold og tiden knap. Jeg droppede ned på en 22. plads. Jeg fik dog bevist, at jeg godt kunne køre lige op med de store i perioder.

Når man ser i bakspejlet, er det indlysende, at skulle projektet være lykkedes, skulle jeg være flyttet til Sverige eller et andet land i Europa, hvor man kunne træne på klippeunderlag hver dag. Hvor man kunne få løbstræning hver eller hver anden weekend. Hvor man hele tiden kunne træne med kørere bedre end sig selv. Og sidst men ikke mindst – være født med en guldklump et vist sted.

Alt imens jeg gav fuld gas rundt i Europa, udvikledes hjemme i Danmark et nyt talent. Jan Thomsen, han var vel ca. 16 år da han og broderen Per begyndte at træne hårdt. Peter og jeg var stærkt medvirkende til hans succes, da vi trænede sammen i Ålborg og Støvring, og i 1981 vandt han sit første DM. Dermed var 7 års monopol på DM en saga. Også andre kørere pressede på. Kurt Hansen og Steen Boris ville også lege med.

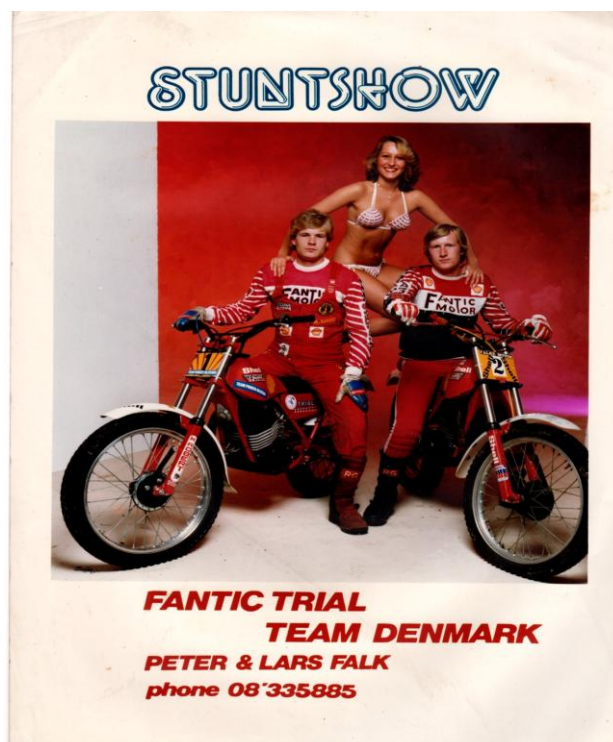
Peter havde skiftet Montesa og Walther Hansen, Slagelse ud med Fantic og Bo Jakobsen, Dancross. Peter fik virkelig sin sag for med en Fantic 125 mod kun store motorer i toppen af Eliteklassen. Men med løfte om mere motorkraft hang han på så godt han kunne indtil Fantic 200 kom. Det var en rigtig smart og let lille sag, som bragte ham "back in buisness".

Jeg kæmpede med en "blå Bultaco 350", som jeg havde kørt mange VM-afd. på og som havde haft sine bedste dage. Køreteknisk kunne den heller ikke matche en ny og smidig Montesa, den nye Gas-Gas og Fantic 200. Jeg var heller ikke så interessant for Sjøholm mere, da resultaterne på hjemmefronten udeblev.

Bo Jakobsen og Peter havde succes, han solgte cykler og ville gerne mere. Han spurgte, om jeg havde lyst til at skifte stald. Han havde endvidere fuld opbakning fra fabrikken, hvilket resulterede i et rigtig godt samarbejde 1982 – 83.



Fantic var et koncept, som bestod af ikke bare fine trialcykler men også køredragter, fritidstøj og meget mere. Bo Jakobsen var også meget professionel og gjorde alt for, at projektet skulle lykkes. Der var også fuld fart på reklamevognen, der blev kørt mange opvisninger og vi lå lige bag de store cykler og gav dem også baghjul indimellem.



Vi fik ovenstående poster lavet hos vores fotograf – ven Torben / PR FOTOGRAFI og blev brugt som fotomateriale ved opvisninger.

Bo Jakobsen, ejeren af Masi – Motor i Holbæk, Hans Jørn Bech og jeg var forresten på motorcykelmesse i Milano og besøgte samtidig Fantic fabrikken. Det var en stor oplevelse. Jeg var meget imponeret af, at Stuntfotoet af Peter og jeg og de store babser hang på opslagstavlen i fabrikkens lager/forsendelse.

Vi fik også set den nye Fantic 240, som blev det store gennembrud i Danmark. Nu kunne vi endelig matche de andre og deres powerfulde 350'ere.

Jeg havde efterhånden opbrugt min kvote, dvs. tegnebogen var mere end tom, jeg mistede derfor også fokus og måtte til udlandet og tjene penge. Jeg nåede godt nok ikke helt i mål, men jeg havde til gengæld set det meste af Europa og det kan jo ikke gøres op i penge.

I dag er der større muligheder for pengesponsorater, mere hjælp fra DMU takket være blandt andre Hans Jørn Bech og Leif Nielsen. Man har bedre transportmidler. Vi kørte dengang i nogle opslidte dunke, som egentlig ikke var i trim til at køre Europa tyndt.

PALMARES BULTACO

CAMPEON DEL MUNDO DE TRIAL

MARTIN LAMPKIN Sherpa T350

campeona por marcas: BULTACO

VICTORIAS TRIAL

SUBCAMPEON DEL MUNDO
YRJO VESTERINEN;
CAMPEONATO DE ESPAÑA
CAMPEON: MANUEL SOLER
CAMPEONATO DE FINLANDIA
CAMPEON: YRJO VESTERINEN
CAMPEONATO DE ESCANDINAVIA
CAMPEON: YRJO VESTERINEN
CAMPEONATO DE FRANCIA
CAMPEON: CHARLES COUTARD
CAMPEONATO DE NORUEGA
CAMPEON: BJORN L. FAGERLI
CAMPEONATO DE DINAMARCA
CAMPEON: LARCES FALK
SCOTTISH SIX DAYS TRIAL
EQUIPOS POR MARCAS
1.º VESTERINEN, COUTARD, CUCURELLA

**TODOS SOBRE
BULTACO SHERPA T 350**

VICTORIAS TODO TERRENO

CAMPEONATO DE ESPAÑA CAT. 250 c.c.
CAMPEON: NARCIS CASAS
CAMPEONATO DE ESPAÑA CAT. 175 c.c.
CAMPEON: JOSE M. PIBERNAT
BULTACO FRONTERA

VICTORIAS MOTOCROSS

CAMPEONATO DE ESPAÑA 250 c.c.
CAMPEON: JORGE CAPAPEY
SUBCAMPEON: J. A. MENDIVIL
CAMPEONATO DE INGLATERRA
VENCIOR ABSOLUTO: VIC ALLAN
CAMPEONATO DE NORUEGA 250 c.c.
CAMPEON: SVEIN D. NIELSEN
CAMPEONATO DE DINAMARCA 250 c.c.
CAMPEON: ERWING KLINKE
CAMPEONATO DE DINAMARCA 500 c.c.
CAMPEON: ARNE LODAL

G. P. DE BELGICA PUNTIABLE
PARA EL CAMPEONATO
DEL MUNDO DE MOTOCROSS
VENCIOR ABSOLUTO:
JIM POMEROY

**TODOS SOBRE
BULTACO PURSANG**

principales éxitos

BULTACO

Jeg måtte efter sommeren 1983 tage til Thule Airbase, Grønland og arbejde min oparbejdede gæld af. Det blev til 2 dejlige år på basen, hvorefter jeg afsluttede med 3 måneder helt ude i nowhere på Østgrønland nærmere betegnet Scoresbysund, hvor jeg var med til at bygge en barakby med landingsbane for guldgravere og oliebisser.

Efter Grønland blev det et byggesjak i Oslo i ca. 1 år. Det var også en oplevelse men utroligt hårdt arbejde, hvor sikkerhed var en by i Rusland.

Jeg mødte en pige, som jeg også fik mine to børn med, da eventyret sluttede i 1987.

Vi slog os ned i Støvring med villa, vovhund og volvo.

Efter hjemkomsten begyndte det hurtigt at sitre i kroppen og jeg undersøgte muligheden for et comeback. Det blev til en aftale med Jørn Blacha og Yamaha. Jeg startede op igen på Yamahas nye TY 250 med monoshok. Rimelig god, men det holdt ikke længe, da Peter, Steen Boris, Jan Thomsen, Kurt Hansen, Villy Kyndesen m.fl. stadig var skarpe, Beta, GasGas og Montesa kom med nye fantastiske modeller, som fuldstændig udklasserede min fodermestercykel. Der var ikke megen opbakning fra Yamaha DK, jeg mistede fokus, familie, børn og arbejde blev vigtigere. Det endte med en fjerdeplads ved DM 1987 og min trialkarriere sluttede her.

Inden karrierens slutning, nåede jeg lige at lave et Internordisk Indendørs Trial i en ridehal i Støvring med deltagere fra Norge, Sverige og Danmark.

Jeg stod selv for arrangementet og var også økonomisk ansvarlig. Det tog måneder at få det hele på plads. DMU, politi, brandvæsen, told & skat, materialer til opbygning af sektioner og tilskuertribuner, transport af materialer til og fra, konferencier, filmoptagelse, programmer og plakater, tv nord og nordjyllands radio, aftaler med kørere, salg af bandereklamer og programreklamer, salg af øl, vand og pølser. Ja, jeg kunne remse op dagevis. Løbet blev stort set en succes og vi havde 350 betalende tilskuere. Derudover var der 75 – 100 på fribilletter.

Arrangementet løb rundt, trialsporten blev mere kendt i landsdelen og vi fik megen lokal goodwill ud af det. Det var måske en god ide at arrangere indendørs trial i vinter månederne i landsdelene fremover. Jylland, Fyn og Sjælland og måske som en turnering, evt. DM Indendørs.

Til slut skal jeg lige rose alle landets trialkørere, både unge og gamle, veteraner og ny begyndere for den entusiasme der bliver vist. Der har aldrig været så mange licenser som nu, vi har fået eget sportsudvalg, nye unge talenter udklækkes, der deltages i internationale arrangementer og der ydes en stor indsats i klubberne for at lave gode trials.

Venligst

Lars Falk
Østergade 68
5900 Rudkøbing
Langeland
Tlf. 51 72 39 52

