

Lars Falk – Viljen til at vinde – extra materiale.

Der dukker til stadighed minder frem fra mit triallev. Og jo mere jeg tænker tilbage, jo værre bliver det. Jeg tænker hele tiden – hvor var det ærgerligt, at den detalje ikke kom med i min første historie. Det vil jeg nu forsøge at råde bod på. Det er ikke sikkert, at der bliver den samme sammenhæng og at der vil være en ”rød tråd” at følge, men det skal forsøges alligevel.

Peter og jeg startede jo som før nævnt i den lille amatøragtige klub i den lille flække Arden i Nordjylland i efteråret 1971, så vores 2 DKW'er skulle jo skilles ad, males og tunes så de kunne være klar til sæsonen 1972. Vi vidste jo ikke på det tidspunkt, at vi allerede i foråret ville blive besat af trial.

Jeg havde værelse på 1. sal, så jeg hængte stellet op i et par kroge i loftet, motoren lå adskilt på et bord midt i værelset, og så gik jeg i krig.

Grunden til hele denne forklaring kommer nu. Vi havde en skolekammerat, som også gerne ville være med i gamet, så han havde jo også fået DKW – meget mod hans forældres vilje. Han var ikke noget stortalent, men han var rar og nem at manipulere. Poul fik også sin cykel skilt ad og båret op på sit loftværelse. Han fedtede sådan med malingen, at man kunne tro, at nogen havde monteret pensler på hans arme og ben. Peter og jeg mente, at han godt kunne samle cyklen oppe på værelset, og vi skulle jo nok hjælpe med at få den båret ned ad den stejle hønsetrappe en dag, når hans mor ikke var hjemme.

Vi var på besøg hos ham en vinteraften og Pouls DKW stod og funkede midt i værelset. Hans forældre sad i stuen nedenunder og så TV-avisen. Poul mente, at han kunne køre ned ad den stejle og smalle trappe, som endte i køkkenet med en døråbning direkte ind familiens allerhelligste – fjernsynsstuen.

Som sagt, så gjort – vi gav ham et velment skub ud over kanten og han ræsede ned ad trappen og broadsidede gennem køkkenet og ind i stuen, hvor han med nød og næppe fik hold på den foran fjernsynet. Hans mor gik fuldstændig op i limningen, faren grinede hysterisk. Hans karriere endte kort tid efter episoden.

Vinteren var forbi, Peter og jeg var enige om, hvilken vej motorsportskarrieren skulle gå. Vi havde jo ikke den berømte guldklump bagi og kunne ikke lige se, hvordan hverken motocross eller speedway kunne komme på tale.

For øvrigt tror jeg, at har man balancen i kroppen og øre for omdrejninger plus modet til at dreje på håndtaget, har man chancen for success i alle tre discipliner.

Jeg kan jo ikke lade være med at tænke på, hvad det kunne være blevet til i speedway med den iver, der er blevet lagt for dagen.

Tilbage til virkeligheden. Vi havde været på crossbanen hos Aalborg Motor Klub og havde fået at vide, at Mogens Rasmussen havde en ombygget Husqvarna crosser til salg. Og han skulle efter sigende have kørt DM trial på den. Det må virkelig have været en kamp. Jeg købte den for 1500 kr og væltede da også en del træer med den de næste par måneder.

Da Peter og jeg begyndte i 1972, var der næsten ingen unge kørere. Det var en

2. gammelmandssport, som man hyggede sig med, når man ikke kunne hænge på en crosser mere, og tænderne var begyndt at falde ud.

Der var 1 ung kører på Fyn, John Nielsen som kørte i juniorklassen. Der var Peter og jeg i Jylland og resten var vel 35 og derover. Preben Andersen, som var danmarksmester da vi kom til, bankede piben ud på styret, stoppede den i ro og mag når han kom til sektionen. Når der så var kommet røg op ad skorstenen i 5 minutter, tøffede han roligt afsted gennem sektionen og så fremdeles.

Men piben fik hurtigt en anden lyd. Der skete meget i Jylland og på Fyn de næste par år. Der var vel 4-5 kørere i Ålborg – Mogens Rasmussen, Finn Andersen, Bent Hørstrup og os. I Århus var der også 4 – 5 kørere med Ole Hald i spidsen.

Men på Fyn var der et helt fodboldhold med trialmafia'en Svend Conrad, Preben Larsen, Knud Børge m.fl. i spidsen. Det var jo dem, som svingede taktstokken i disse år og i øvrigt gjorde det godt. Preben Andersen, Knud Børge og Gunnar Tveskov tog til England hvert år og kørte Scottish Six Days mens mafia'en kiggede på og sugede nye ideer til sig. Så kom Villy Kyndesen og senere Kurt Hansen med flere til og satte fut i kludene på Trialøen. Fynboerne havde den kæmpe fordel, at der var en hær af touring folk bl.a. Erik og Johannes Schjerning, Poul Bøgelund, Villy Poulsen og mange, mange flere, som har trukket læsset som officials og arme og ben gennem en menneskealder.

I Nordjylland eksploderede antallet af trialfolk fuldstændig over de næste 3 år. Vi var kun fyldt i Ålborg MK, så vi dannede hurtigt Trialklubben Nord i Støvring, som på ingen tid talte 20 aktive kørere. Der startede kørere i Dronninglund, Thisted, Randers, Silkeborg og Århus. Der begyndte et par år senere at ske noget også på Sjælland og i Sønderjylland. Det var Fantic importøren Bo Jakobsens fortjeneste, at der kom gang i Sjælland. Da jeg flyttede ned til min sponsor Erling Sjøholm i Sønderborg, kom Sønderjylland også på landkortet med 4-5 kørere.

Mod slutningen af 70'erne var der 35-45 kørere tilmeldt en DM – afd. Og så var det som om kurven fladede ud og endda dalede lidt.

Jeg tror det var selvforskyldt. Vi glemte, at der var nybegyndere og ældre, som havde svært ved at klare mosten. Vi lavede dog B – sektioner, også integreret i A – E sektioner, men alligevel nogle gange for kradsbørstige. Vi så jo crosskørere, som købte en trialcykel for at slappe lidt af men alligevel ha' det sjovt udenfor deres sæson. Man kunne også høre dem sige efter løbet, at de skulle faneme ikke ud og brække både arme og ben igen. Derudover var vi nogle stykker, som var i en vægtklasse for sig, som løb med præmierne hver gang, og som var næsten umulige at slå.

Derfor er det rigtig skønt at se, at sporten blomstrer i 2011, at der er gode talenter, at der stadig findes ildsjæle der kæmper for sporten, og at der i øjeblikket er indløst 125 licenser.

Så vidt jeg husker, havde Danmark og Fyns Motorsport værtsskabet for Nordisk Mesterskab i 1975. Det var et stort arrangement, men Svend Conrad & mafia'en havde styr på det. Yrjö Vesterinen, Brødrene Eråkare, Ulf Karlsson, Benny Sellman, Hans Bengtsson, Thore Evertsson og Bjørn Fagerli fra Norge gæstede Fyn.

3. Det var virkelig stort. Jeg havde lige fået kontrakt med Sjøholm Bultaco, havde lige fået Internationalt licens, så den skulle have godt med gas. Målet var en placering i Top 10. Ret tidligt i løbet blev jeg skadet. Mit ben kom i klemme mellem fodhvileren og en fynsk eg, den gik gennem støvlen, et godt stykke ind i skinnebenet. Da jeg 6 timer senere fik støvlen af, blødte det stadig og jeg måtte til lægen i Vissenbjerg og sys. Han var meget sur og syede 5 sting uden bedøvelse. Det blev til en tiendeplads og mod på at slås med de store drenge.

Jeg havde jo som før nævnt købt en VW Dobbeltkabine af Preben Andersen, et sminket lig, der brugte mere olie end benzin, varme kunne den heller ikke. Jeg husker vi var til DMU' årlige præmiefest på Hotel Marselis i Århus. Det var vinter – minus 10 grader – Peter og jeg med kærester og mor og far, pakket ind i tæpper, is på alle ruder undtaget 10 x 10 cm, som jeg skulle se ud af og undgå at torpedere modkørende. Den gik altid i stykker. Motor, bremses og lys var elendigt. Peter fik kørekort, købte den for 1100,-, kørte som en idiot i et halvt år - mest på 3 hjul. Han kunne ikke tage livet af den.

Jeg købte en Volvo 210, som lignede en ligvogn, men som aldrig strejkede. Den fragtede mig til Norge, Sverige, Finland, Tyskland og Holland. Min far og jeg var i Finland for at deltage i VM i Hälsingfors. Vores hotel lå inde i byen, hvor der ikke var ledige parkeringspladser. Vi blev enige om at parkere udenfor båsene mistænkelig tæt på et kryds. Jeg havde dårligt sat bilen i frigear, før døren blev revet op og jeg blev grebet i kraven og halet ud af bilen. En finsk betjent på et par meter løftede mig hen til et ”parkering forbudt” skilt, næsten uden at mine fødder rørte jorden hvorpå han belærte mig : Dessa skyltar finns över hela Europa. Om aftenen, til den ceremoni som altid var aftenen før løbet, sad en flok finner og huggede deres knive mellem deres spredte fingre ned i hotellets palisander borde. Hvor hyggeligt.....

Efter VM i Finland, havde jeg igen min far med som co – driver til VM i Tyskland, løbet var lagt nær Nürnberg – klods op ad den Tjekkiske grænse. Den kolde krig kørte stadig for fuldt og tyske og amerikanske tanks kørte i gaderne. Jeg husker, at et hold fabrikskørere fra CZ fabrikken deltog og var hele tiden under opsyn af nogle kommunistiske jakkesæt, som ikke slap dem af syne. Den bedste kører fra hvert land fik en pokal. De var euforiske, da de skulle have deres, som et af jakkesættene modtog på deres vegne. Det var ikke legetøj at være fra østblokken på den tid.

Efter at have lugtet til nogle VM – afdelinger, kunne jeg jo godt se, at skulle min drøm blive til noget, skulle der trænes på klipper. En flere årig sponsoraftale med Sessan – Stena gjorde det muligt at træne hårdt i Sverige. Det blev til utallige løb og et kammeratskab med Jan Hermansson og hans far Olle udvikledes. Ulf og flere andre svenske kørere grinede ofte ad Olle, han var jo meget optaget af, hvordan han tog sig ud, man mente også, at han pacede Janne osv. Men dybest set tror jeg, man misundte ham, at han havde penge og ikke var bange for at bruge dem på Jannes karriere.

4. Det kom også mig til gode. Han havde tid til at lave sektioner til vore træninger, arrangere svenske sparringspartnere til os, arrangere træning i forskellige terræner omkring Munkedal, hvor de boede. Hans mor sørgede for mad til sultne køreere. Alle ferier og ledige weekender blev brugt i Sverige. Han lavede ofte aftenture for os. En gang skulle han vise, hvordan man håndterer en sejlbåd. Vi lagde fra kaj i datteren Monicas sejlbåd med frisk vind fra agter. Vi endte med masten næsten under vand, stående på rælingen og troede vi skulle dø. Det blev Peters og min sidste sidste sejler instruktion under svensk flag.

Vi rejste også sammen. Vi kørte i min Ford Transit til Hollands VM. Olle var en rigtig svensk viking og sov inde bagi ved siden af cyklerne i minusgrader, mens Jan og jeg indtog køjen. På vej hjem skulle Olle absolut ind på luderbar i Flensborg.

Han bar altid en gammeldags konduktørtaske, hvor han havde rigeligt med forskellig valuta i. Jeg husker vi skulle op ad en skummel trappe med meget lidt rødt lys, et tæppe skulle rykkes til side, inden man kom ind til bardisken.

Vi drak et par hurtige øl, mens vi ventede på, at Olle skulle få en af en kølle og miste pengeskabet.

Det var aldrig kedeligt at være udtaget til landholdet. Leif Nielsen var holdleder i alle mine år på holdet. Holdet bestod som oftest af Villy Kyndesen, Peter og jeg som ankermænd. Derudover var der gæsteoptræden af Jens E. Pedersen, Jan Thomsen m.fl.

Jeg husker en landskamp i Oslo mellem Norge og Danmark. Jens Erik Pedersen tog ikke udtagelsen særlig alvorlig, han var også under dårlig indflydelse af Bjarne Elkjær (også Støvring).

Der var på vores hotel en norsk bryllupsfest, som Jens Erik og Bjarne mente de var inviteret til. Efter at have forsynet sig med brudeparrets drikkevarer og Jens Erik havde forsøgt sig med en dans med bruden, blev de smidt ud med fuld musik.

Vores holdleder Leif måtte love hotelejereren, at der nu ville blive ro, til gengæld skulle vi få lov at blive på hotellet.

Jens Erik var ikke vant med at rejse og havde nok aldrig været nord for Ålborg, så han havde i dagens anledning lånt en 100 år gammel kuffert. Den røg til tops i den ene flagstang, selvfølgelig til ” der er et yndigt land ” da begge landshold stod til parade næste morgen. Jeg tror Bjarne var bagmanden. Vi klarede os godt. Den norske mester og jeg havde samme antal points. Jeg tabte omkørselen og blev samlet nr. 2.

Leif Nielsen var en fantastisk holdleder for os og løste alle problemer. Jeg tror også, han var god til at klemme DMU for lidt ekstra penge i ny og næ. Der blev ellers ikke givet ved dørene. Man kan vist godt sige, at trialsporten ikke optog megen plads inde på kontorerne i København. Det er der heldigvis blevet lavet om på, takket være Hans Jørn Bech og Leif Nielsen m.fl.

5. Mit nye liv i Sønderborg hos Erling og Bente Sjøholm var spændende. Vi var jo mange kørere under Sjøholms vinger, og alle blev behandlet godt. Alle leverede varen og Sjøholm sprøjtede Bultaco'er ud af butikken.

Crosskørerne var Bjarne Sjøholm, Arne Lodahl og Søren B. Mortensen plus nogle ikke så kendte kørere. Jeg var eneste trialfører. Derudover også road racing køreren Kaj Jensen, Sønderborg på Yamaha.

Der var også en del mekanikere og hjælpere tilknyttet. Søren B. var ikke den store mekaniker og gad heller ikke rengøre cyklen efter løbene. Cyklen kom som regel med fragtmænd tirsdag. Så blev den vasket og klargjort til næste løb og afsendt igen torsdag eller fredag. Nogle gange havde Bjarne den med ud til næste race. Søren skulle bare give gas, hvad han også var god til. Når jeg ikke kørte trial, hjalp jeg til på racing – værkstedet eller samlede touringcykler og Bultaco'er til salg.

Sjøholm var efterhånden et stort firma. Der blev bygget nyt værksted, vi var 11 mekanikere + lagerpersonale og en værkfører, der nok havde været bager inden dette job.

Det gamle værksted, som havde en smøregrav, skulle inddrages til lager, så graven skulle støbes til. Erling fik så den geniale ide, at begrave en motorcykel, så vore efterkommere om et par hundrede år, ville kunne se hvordan vi havde fragtet os rundt. En fin 250 cc Victoria fra 50'erne blev sølet til i smøreolie og pakket ind i plast. Alle i firmaet blev hidkaldt og Victoria'en blev forsigtigt stillet til hvile og tildækket med sand og beton. Senere var der gravøl og en mindre højtidelighed. Jo, der skete altid noget hos Sjøholm.

Erling holdt en kæmpe fest for os alle hvert år ved sæsonens slutning. Det var virkelig ikke for børn. De som kunne gå endte altid sidst på natten med at vælte Sønderborgs dramhuse. De følgende dage blev der ryddet op og erstattet, hvad der havde stået i vejen under festen.

Erling var selvsagt populær hos Bultaco i Barcelona. Jeg skulle køre VM i Barcelona og blev inviteret på lige fod med fabrikskørerne Martin og Arthur Lampkin, Yrjö Vesterinen, Bernie Screiber og Manuel Soler, at komme ind på deres racingværksted i ugen før løbet og få cyklen adskilt, honet cylinder, nye stempelringe osv.

Det eneste, som ikke var mig forundt, var de nye superbløde Pirelli dæk. De var kun for fabrikskørerne.

Jeg havde Per Thomsen fra Ålborg med som chauffør og medhjælper. Vi gik i gang med at skille cyklen ad og fik monteret nye dele. Hen på ugen skulle Martin Lampkin ud at teste hans Bultaco. Han var kun væk få timer, og da han kom tilbage på værkstedet, skulle han have nye dæk på. Han spurgte, om jeg ville have hans brugte bagdæk, som var som nyt. Det ville jeg da gerne, og Per blev sendt ud til bilen med mit nye hemmelige dæk. Men desværre kom værkstedschefen og checkede, hvor mange dæk, der var skiftet og der manglede jo et.

Jeg måtte gå til bekendelse sige, at jeg troede de brugte dæk blot skulle smides ud. Jeg ville heller ikke bringe Martin i fedtefadet. Jeg kørte derfor Spaniens VM på et par hårde men nye Pirelli dæk.

6.Så var der vist ikke mere for den 25 'øre. Nu gik julen med at sidde her og drømme om en dejlig tid, som desværre ikke kommer tilbage. Men jeg vender frygtelig tilbage som bedømmer eller bare som tilskuer i 2012.

Godt Nytår

Lars Falk
Østergade 68
5900 Rudkøbing
Tlf. 51 72 39 52
lars.falk@gmail.com