

vrooom vrooom vrooom motorcykeldesign

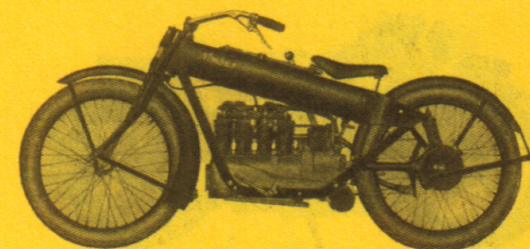


og postulere, at skønheden lå i krigen, i motorcyklen og i flyvemaskinen. Motorcyklen, den nye teknologi og ingeniørens værdisæt blev forbillede for kunsten. På den tyske pionermodernistiske Bauhausskole tegnede Marcel Breuer den første stålrørstol til hjemmet inspireret af sin cykels styr i 1925. Stolens ydre rørform tegnede, som tidens ingeniørprægede kunstvilje foreskrev det, en geometrisk grundform, kuben. Hos tyske BMW formgav flykonstruktøren Max Fritz i 1923 motorcyklen R32. Cyklens stålrørssamme bestod af to trekanter, som motor, gearkasse og tank formmæssigt elegant var integreret i. Set i profil er R32 et fremadskridende abstrakt kunstværk: to cirkler med en skåtliggende trekant imellem.

Motorcyklens benzintank var et af de første elementer, der åbnede mulighed for en friere kunstnerisk bearbejdning. På stærkt funktionalistiske motorcykler konstrueret af ingeniører og konstruktører med æstetisk sans blev de elegant integreret i rammen. Mest nytænkende i 1920'erne på det felt, og diametralt omvendt af BMW'ens påhæftede integration af tanken, var måske den danske Nimbus-motorcykel fra Fisker & Nielsen fra omkring 1920 kaldet "Kakkelovnsrøret". Selve benzintanken var ophøjet til at udgøre den bærende konstruktion mellem for- og baghjul, og motor m.m. var tilføjet til "kakkelovnsrøret". Her er det ikke blot formen, der følger konstruktionen som i BMW'en, formen er konstruktionen, et tidligt eksempel på bestræbelsen på at få maskinens elementer og dele til at smelte sammen til en helhed.

I sin statusartikel over motorcyklens første 30 leveår peger Jørn Rubow på introduktionen af de store runde benzintanke i slutningen af 1920'erne. Han kalder det en ren modesag, som gjorde, at en række producenter med stort besvær måtte konstruere deres stel om for at få det

Nimbus 1920



tiltalende og "flotte" udseende. Rubow peger dermed på en af de første tendenser mod æstetisk formbearbejdning af motorcyklen udelukkende med det formål at gøre maskinen mere attraktiv for forbrugeren. Netop i tiden omkring 1929 i forbindelse med Wall Street-krakket i USA slår den amerikanske *styling* igennem. Man fik svært ved at sælge nye tekniske produkter til forbrugerne. Reklametegnerne begyndte at overføre deres elegante streger til selve produkterne, som alle blev strømlinede for at understrege, at de var fulde af højteknologi og bevægelseskraft ligesom flyvemaskiner. Aerodynamik blev ikke bare fornuftspræget ingeniørtilgang til formgivningen, men også en æstetik, der signalerede fart, fremskridt, fremtid og helhed.

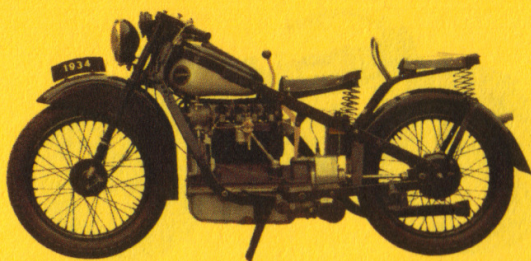
Det, som engang var motorcyklens særegne skønhed i forhold til autobilet: den gennemskuelige, åbne konstruktion med synligt afgrænset ramme, benzinbeholder, motor og transmission, er i dag en organisk, skulpturel enhed formet til at smelte sammen med sin fører. Den hyperfuturistiske designer Luigi Colani, der kan betragtes som en efterkommer af 1930'ernes amerikanske streamline-stil, taler om biodynamisk design. Hans surreale motorcykelstudie "Frog" (frø) fra 1973 viser, at netop den naturligt organiske sammensmeltning af menneske og maskine i én form skabt til kraftudfoldelse er målet (se side 11).

Motorcyklen som design er modsætningsfyldt. Ser man bort fra Colanis kunstneriske tilgang til udformningen af motorcyklen og vender blikket mod udstillingens "virkelige" motorcykler, er der ikke meget design i betydningen fri kunstnerisk formgivning, men til gengæld finder man næppe et andet moderne produkt, der er så stærkt ladet, hvad angår symbol- og identitetsværdier. Ikke mange moderne produkter taler så stærkt til vores følelser med deres form, funktion og konstruktion.

Samtidig kan man iagttage, at tendensen mod mere design, i betydningen fri formgivning, tilført konstruktionen med det mål at skabe øget signalværdi og visuelt behag er stigende op gennem det 20. århundrede. De tidlige motorcykler var fornuftbetonede transportmidler. Tænk på mellemkrigstidens danske Nimbus, "Humlebien", som var et uundværligt transportmiddel for den selvstændige håndværker. Motorcyklen var et økonomisk overkommeligt transportmiddel langt op i 50'erne i Europa. I USA havde motorcyklerne som rene transportmidler det svært allerede efter, at Henry Ford introducerede sin model T i 1908 og i de efterfølgende år sænkede prisen så voldsomt, at flere motorcykelmærker ikke kunne konkurrere med bilen prismæssigt. Samme tendens gjorde sig senere gældende i Europa. Men motorcyklen overlevede, fordi den havde andre egenskaber, der gav signalværdier, og som forskellige subkulturer og ungdomsgrupper kunne trække på i skabelsen af en ny og anderledes identitet. De havde brug for et symbol at støtte sig til i deres oprør. Og hvad er mere individualistisk end at bevæge sig alene, ubesværet og hurtigt omkring?

Motorcyklen afløste hesten, og det er fristende at kalde den moderne motorcykelrytter en sort ridder. Motorcyklen er et ikon for to af de største fremskridt, som man har dyrket i det 20. århundrede i Vesten: fart og individuel frihed. Når de italienske futurister hyldede farten og motorcyklen, var det jo en provokation og et opgør med det eksisterende, med borgerskabet, og det indvarslede en ny tid; sådan var det også under ungdomsoprøret. I dag er motorcyklen ikke avantgarde og heller ikke ungdomsoprør, men dyrt luksuslegetøj både for unge og for det oplevelsessøgende, borgerlige, grå guld. Nogle kvinder bruger i dag også motorcyklens maskuline symbolværdi til at flytte identitetsgrænser.

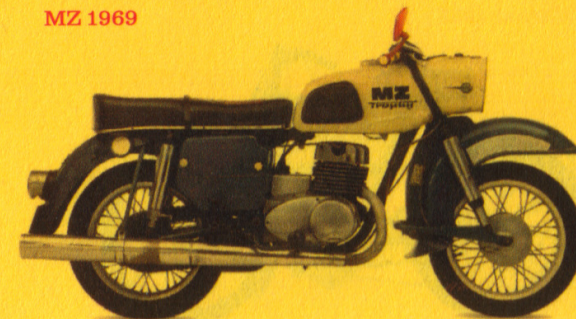
Nimbus 1934



Triumph 1972



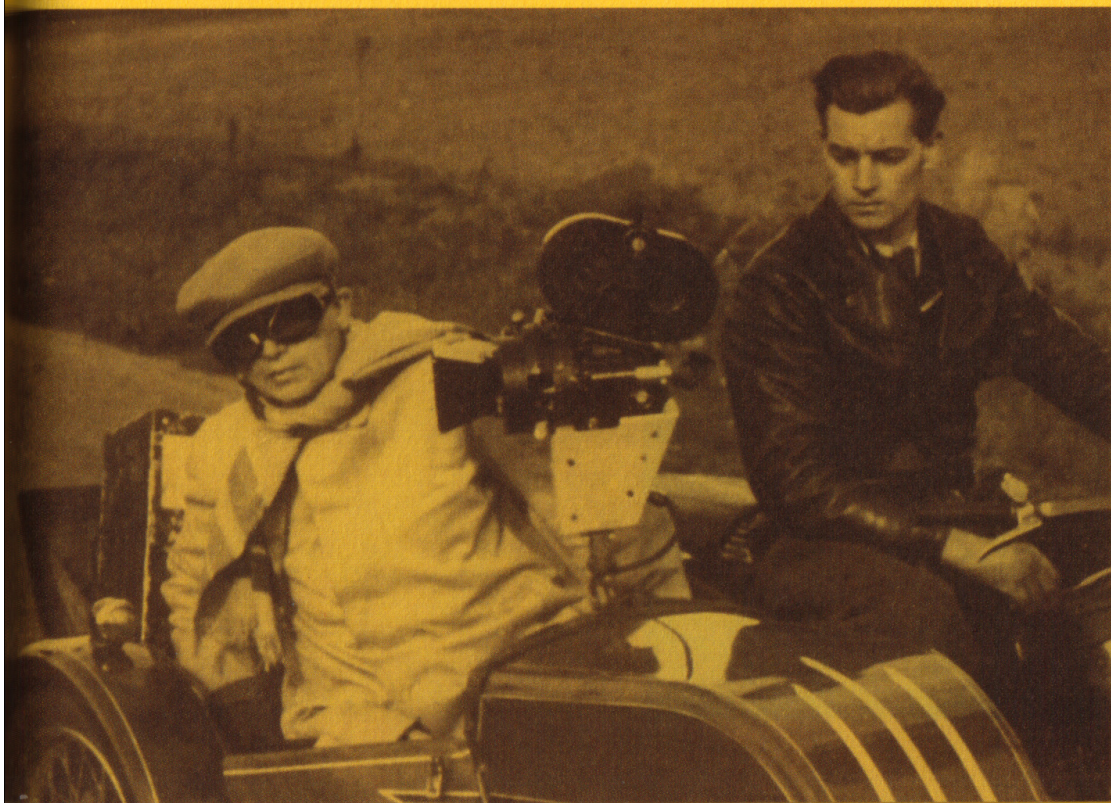
MZ 1969



portmiddel og et menneske, som slet ikke kan holde trit med den nye teknologiske vilde ridt

I 1948 skaber den verdenskendte danske instruktør Carl Th. Dreyer (1889-1968) en film om motorcyklen som et på en gang farefuldt, dømonisk og fascinerende transportmiddel. Carl Th. Dreyers kortfilmsklassiker bygger på en af Johannes V. Jensens noveller 'Nåede de færgeren?' En titel som helt bevidst omskrives til 'De nåede Færgeren'. Johannes V. Jensen var selv en begejstret motorcyklist og fascineret af den moderne tidsalder med ny teknologi, maskiner og fart. Hans ærinde var at udfolde en ny æstetik og moral, der passede til de tekniske fremskridt. Johannes V. Jensen kørte selv en engelsk, to-cylindret 6 H.K, ofte med sin kone på bagsædet. Jensen kunne lide at køre motorcykel og skrev 'der er Musik i denne Maskine, og den har sin egen Æstetik, et teknisk Vidunder, let, springende, skønt to Mand ikke kan løfte Bæstet.' 'Fart for Fartens egen Skyld er det naturlige Menneskes fornemste Forlystelse.' (Johannes V. Jensen, Ålborg, essay, 1917)

Carl Th. Dreyers kortfilmsklassiker 'De nåede Færgeren' fra 1948 var et bestillingsarbejde for Raadet for Større Færdselssikkerhed. Filmen fortæller historien om en motorcyklist og hans veninde, som skal skynde sig for at nå færgeren i Nyborg. De kører med rasende fart gennem landskabet og på vejen overhaler de umoderne transportmidler som hestevogne og tøffende biler. Flere steder skrider motorcyklen faretruende i svingene, men det får dem ikke til at stoppe. De er fuldkommen optaget af fartens faretruende rus. Men deres overmod får konsekvenser, da de møder deres skæbne på en fynsk landevej. Det fatale styrt varsles, da de passerer en chauffør med et dødningehoved, et varsel, der afsluttende følges op af et andet mytisk fortællegreb, da en færgemand sejler med to kister til dødsriget. De myteprægede varsler giver den realistiske beretning en stemning af skæbnebestemthed og en fornemmelse af, at det moderne liv møder en form for urmytologi. Filmen indeholder meget få replikker og dialoger - dens ærinde er at fortælle historien først og fremmest gennem billeder og lyd. Dreyer har været optaget af at gengi-



Carl Th. Dreyer og hans kameramand på motorcykel under optagelserne til *De Nåede Færgeren*

ve fornemmelsen af at køre på motorcykel i høj fart. Han klipper mellem et spindende hjul og det støt stigende speedometer til optagelser, der følger motorcyklens dynamiske bevægelse og fartgennemtrukne landskabsbilleder. Der er tale om en reportagepræget stil med rystede optagelser og hurtige billedskift. Lyden af den højt brølende motor er med til at understøtte fartens altfavnende og dæmonisk besættende karakter.

Dreyers film 'De nåede Færgen' optræder i en nyklippet version i musikvideoen til Phonovectras single 'Too Young to Die' fra 2007 af filminstruktøren Christina Rosendahl. Hvor filmen beretter om fart og overmod, som dræber, er det i sangen druk, stoffer og stress, der er dødsensfarlige.

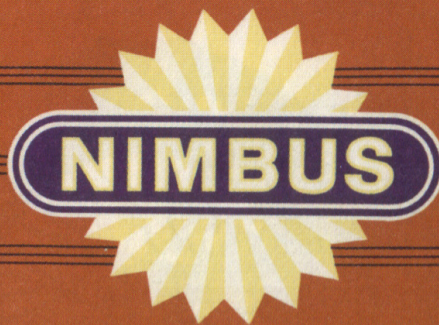
talte om sine revolutioner.

I perioden omkring 1930 begyndte fabrikkerne at arbejde med affjedrede for- og bagstel på motorcyklerne, hvor den eneste affjedring hidtil var en ofte vanskeligt fungerende gitterforgaffel med begrænset fjedervandring. Omkring 1934 kom de første teleskopforgaffer, udviklet af

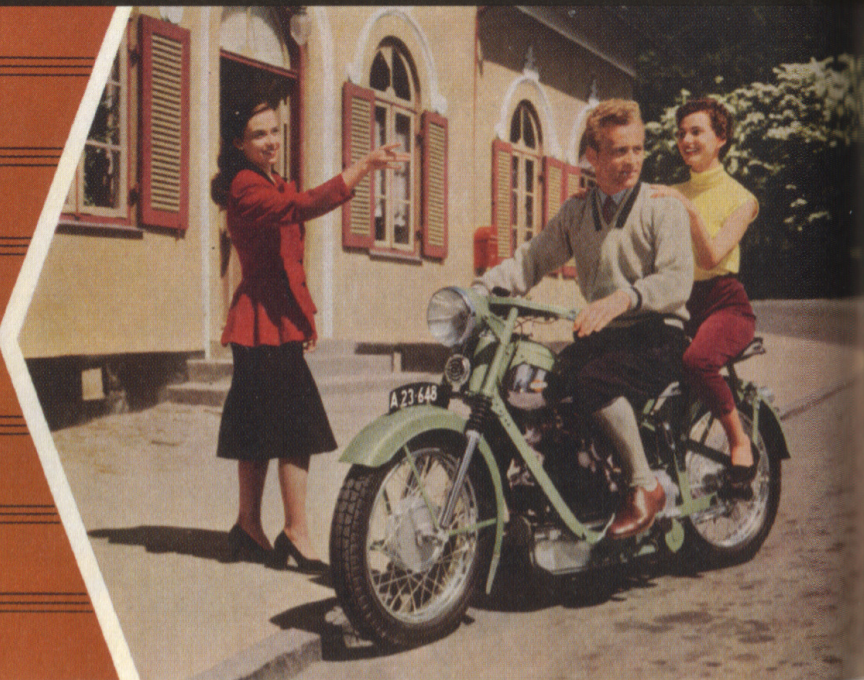
bl.a. danske P. A. Fisker på Nimbus motorcyklerne i den da nye "Humblebi"-udgave. Tyske BMW kom stort set samtidig med denne revolutionerende form for affjedring af forhjulet. Baghjulsaffjedringen kom til hen over midten af 1930'erne, dels af komforthensyn dels af hensyn til bedre køreegenskaber. 41

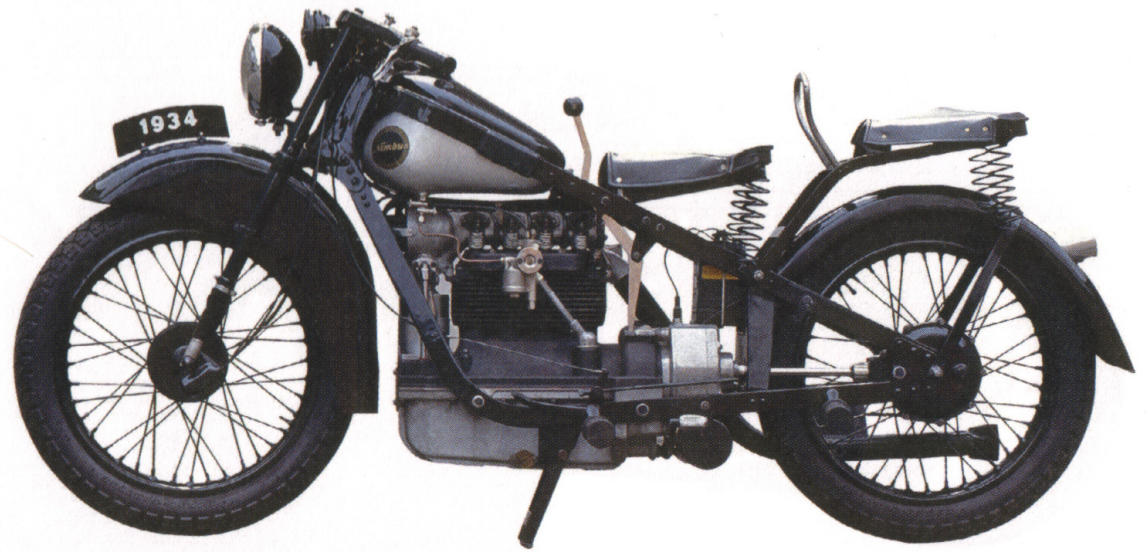
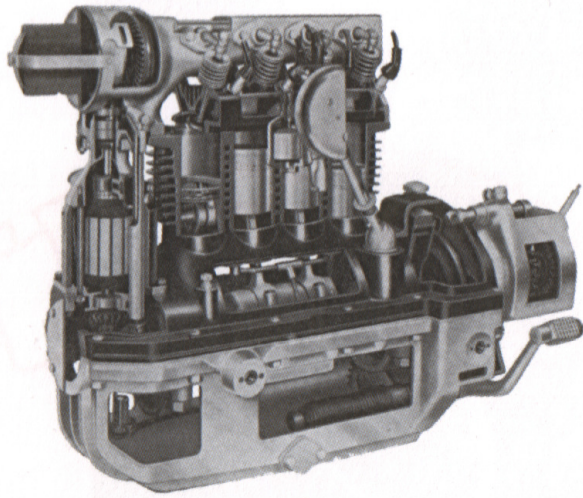


Nimbus, Kakkelovnsrør, 745cc, 1923. Danmark



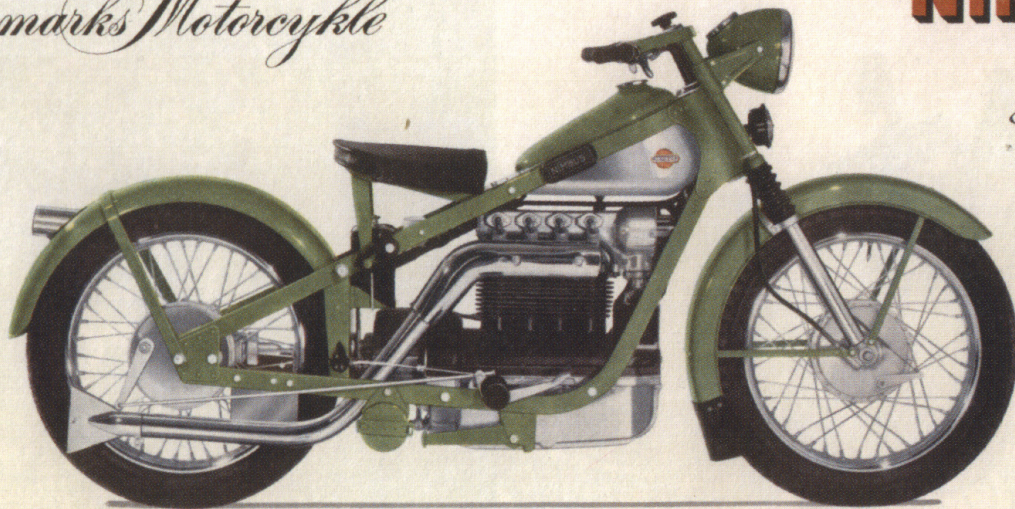
DANMARKS MOTORCYKLE





Nimbus, Humlebie, 750cc, 1934. Danmark

Danmarks Motorcykle



NIMBUS

Luksus

Leveres i Farverne visengrøn, havgrøn, rød og sort.