

Min motorcykel er ikke fornuftig. Den er ikke nogen løsning på energikrisen. Den er ikke nogen løsning på transportkrisen. De penge, den risiko og mangel på komfort jeg har investeret i den har jeg investeret i een ting: mobilitet.

Jeg kan i en fart iføre mig noget vindtæt og varmt tøj. Jeg kan løbe ud og sparke min motorcykel i gang. Uden urimelig fare kan jeg stryge hele vejen fra min forstad til bymidten i overhalingsbaner til højre og venstre for de endeløse bilrækker. Jeg kommer bogstaveligt talt lige hurtigt frem i myldretiden og midt om natten. I byen kan jeg trække min motorcykel op på fortovet foran min arbejdsplads, som ellers ligger ti minutters gang fra den nærmeste tilgængelige parkometerplads. Det er mobilitet. Det er op til halvdelen af transporttiden sparet. Og hvis nogen spørger mig hvad jeg så bruger den sparede transporttid til, så vil jeg hellere tale om, hvad jeg bruger den energi til, som jeg ikke spildte i mit bilsæde med at bande over køerne og alle andre klamphuggere.

Jeg når frem med lungerne fulde af frisk luft – og selvfølgelig bly. Jeg har været i kontakt med vejret på godt og ondt, og min by på godt og ondt. Og jeg har været i kontakt med min motorcykel, jeg har udført et stykke arbejde, som har ladet mig op. Jeg er vågen og veltilpas når jeg når frem – selv når jeg har klædt mig forkørt på og kommer til at fryse. Selv når regn eller hagl eller glatte gader har overrasket mig og jeg undervejs har skænket min bil, som jeg lod stå, en venlig tanke.

Motorcyklen er ikke en bil man har fjernet karosseriet og halvdelen af hjulene fra. Den er en opfindelse for sig. Den har gennemlevet sin egen udvikling parallelt med bilens. Den

har rigtignok været den fattiges bil, men den har også været den romantiske eller den mobilitetskrævendes hest.

Hvem løber ud til sin bil og kører en tur for at komme en optrækkende depression i forkøbet. Hvis det nogensinde har været en god kur, så er det længe siden. Men som man cykle eller løbe/jogge sig ud af en mistemning, så kan man køre sig ud af den på en motorcykels frihed – under den sunde tvang, at der skal udføres et stykke krævende arbejde med at beherske kræfterne og tyngdeloven. Og det kan godt forenes med at komme på arbejde!

Lad os bare sige, at der er en masse seksualitet og magtbekræftigelse i det. Kontakten til motorcyklen formidles af underlivet. Bagdel og lår fortæller en, om den trækker, bremses og balancerer som den skal. Det er jo ikke irrationelt at få fornøjelse på den måde. Og det er ikke irrationelt at vælge et transportmiddel, der fører en hurtigere og gladere til ens mål.

Alligevel er motorcyklen ikke så rationel, som man kunne have drømt den skulle være. I dens teknologiske udvikling gav den løfter om at være et energibesparende alternativ til bilen. Men den har ikke indfriet løfterne. Den er ikke løsningen på den energi- og transportkrise vi står over for.

Siden den vestlige verdens store velferds-boom fra halvtredsernes midte og fremefter har motorcyklen udviklet sig til luksus og legetøj. Måske var der ikke andre udviklingsmuligheder i den. Den er den kollektive trafikks yderste modsætning, for i grunden er den kun egnet for en person. Bagsædepassagerer hader motorcykler. Motorcyklister hader bagsædepassagerer, hvis formålet med turen ikke netop er en intim

kontakt mellem to kroppe. Trafikalt er passageren en uhyre risiko.

Motorcyklen er nøjsom med plads, men den er ikke nøjsom med energi. Der er ikke meget mobilitet tilbage i den motorcykel, der skal fremstilles for kun en fjerdedel af den energi (inklusive de råstoffer) der går til en god økonomibil. På gaden kan en motorcykel umuligt holde en fjerdedel af bilens energiforbrug. Sammen med sin fører løber den ind i for meget vind, kun til racerbrug er det lykkedes at konstruere motorcykler, der er bare nogenlunde aerodynamiske. Som kompensation for genvordighederne med klima kræver motorcyklisten et kraftoverskud, som endegyldigt udelukker et lavt benzinförbrug. Og som konsekvens af det har motorcykelfabrikkerne lagt alle planer om prioritering af lavt energiförbrug til side. Man kan ikke købe en dieselmotorcykel for penge. Ingen har prøvet at lægge en el-motor i en motorcykel og tilbudt den til publikum. Først med knallerten kan vi begynde at tale om en tilbageholdende omgang med kraftstoffet. Og er der nogen der tror, at hver man sin knallert er løsningen på fremtidens transportproblemer?

Motorcyklens handicap som alternativ både til bilen og til de kollektive transportmidler er, at når kørselen ikke længere er lystbetonet, så er den enten dybt ulystbetonet eller også simpelthen umulig. I de fleste klimaer kan den kun bruges en del af året (af alle andre end massochister og selvmordskandidater), lægges derfor på hylden og er derfor en urentabel transportinvestering.

Den er ufleksibel i sin transportkapacitet og den bliver uhåndterlig, når den skal læsses med bagage. Kun fanatikere bruger den til langture med rimelig oppakning.

Hvem kan iøvrigt se bort fra den samfundsomkostning der ligger i, at motorcyklister statistisk lever et kortere liv end bilister?

Set i en større sammenhæng er motorcyklen ikke social eller fornuftig, og den kommer til at leve sit liv ud som et legetøj, et instrument til tilfredsstillelse af akut mobilitetsstrang, indtil lovgivningen en dag indhenter den. Hvad den allerede er godt på vej til med dens helt urimelige krav om lyddæmpning, ren forbrænding og mere sikkerhedsudstyr. Og endnu mere kvælende er forsikringsbranchens greb om motorcyklisterne.

Frem til halvtredserne prøvede mange motorcykelfabrikker at lægge vægten på lave driftsomkostninger og lavt energiförbrug. I dag er motorcykelindustrien en legetøjsindustri.

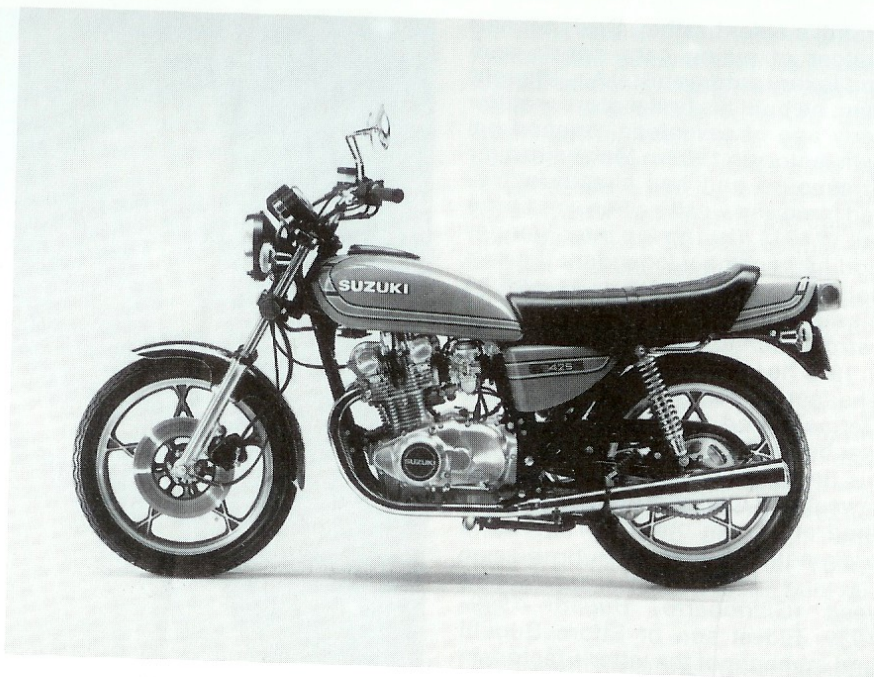
Mobilitetspanikken har gjort motorcyklen kraftigere og dermed tungere. Den moderne motorcykel lider under en slags teknologisk kræft. Cylindrenes antal vokser, vandkøling, kardantrek og stadig tungere stel skal løse de problemer, som opstår når man faktisk vil koble bilens motor ind på motorcyklens ide. Alt for sent opdager forbrugerne, at de store motorcykler er blevet kedelige at køre, trods en acceleration der kan få det til at sortne for øjnene, fordi de ikke længere er mobile: ikke til at håndtere i sving og snævre situationer, ikke til at stille fra sig, ikke til at forsikre og ikke til at vogte mod tyveri eller hærværk.

Med motorcyklens grundidé: enkelhed, forsvinder også meget af motorcyklens skønhed. Til at holde sammen på al denne bil-teknologi køber producenterne bil-formgivere. Den moderne motorcykel er typisk formgivet af en japaner, der har været på designkursus i Detroit.

Motorcyklen burde kunne være smuk som en hest eller en cykel. Formen burde ikke bare følge funktionen, men være funktionen. Som i de klassiske danske motorcykler, Nimbus' originale »Kakkelovnsrør« fra tyverne og dens lidt mindre fantasifulde afløser fra trediverne, hvor ingeniørerne også var designere og ikke ønskede at skjule de konstruktive løsninger de med rette var stolte af.

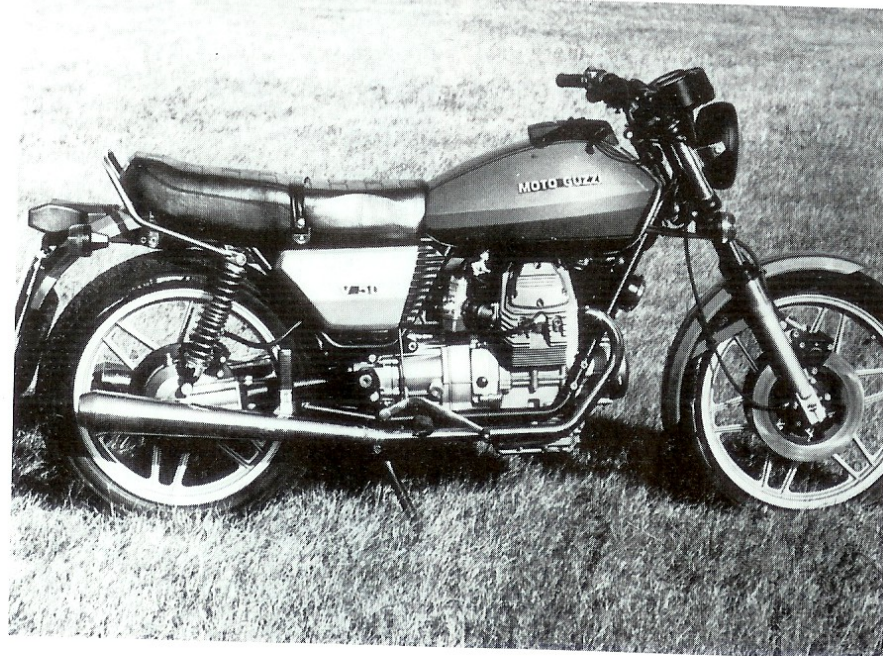
Der bygges stadigvæk masser af motorcykler, hvor man kan se lige ind i de konstruktioner, som der ikke er nogen funktionel ide i at skjule. Men de fleste af dem har i sidste øjeblik før dåben fået sære pressefolder i metal og plastik, idiotiske fartstriber, legetøjsblikfang der får en til at føle sig barnlig hver gang man hengiver sig til sit akutte behov for at være mobil på sine egne betingelser i en verden, der er ved at miste sin mobilitet.

Min motorcykel er ikke fornuftig nok. Jeg kommer til at miste den, når den verden jeg lever i ikke længere har råd til legetøj.



Suzuki GS 425 1979.
The elementary dimensions of this motorcycle are classic. But the speed stripes added by the designers gave the machine an image of toy with planned obsolescence.

Suzuki GS 425 1979.
De elementære dimensioner i denne motorcykel er klassiske. Men de fartstriber designerne klæbede på gav maskinen et legetøjspræg med indbygget forældelse i.



Modern lines from Italy: Moto Guzzi V 50 1978. The sharp edges of the tank correspond with the functional design of the motor which is placed in V form across the frame. No speed stripes!

Moderne rene linier fra Italien: Moto Guzzi V 50 1978. De skarpe kanter i maskinens tank stemmer over ens med den funktionelt skarpskårne motorblok, som er lagt i V-form på tværs af stellet. Og ikke en fartstribes!

they are not easy to park, to insure or to protect against theft or vandalism.

With the motorcycle's basic idea – simplicity – disappears much of the beauty, too. In order to keep all this car technology together the motorcycle manufacturers buy car designers. The modern motorcycle is typically the design of a Japanese who has been through a design course in Detroit.

It should be possible to make the motorcycle as handsome as a horse or a bicycle. The design should not simply be the slave of function, it should be the function. As in the classical Danish motorcycle, Nimbus' original »Stovepipe« from the twenties and its slightly less fanciful successor from the thirties when the engineers were also designers and did not want to hide their mechanical constructions of which they were justly proud.

There are still plenty of motorcycles built where you can see right into the mechanical parts which there is no functional idea in concealing. But at the last moment before they are christened, most of them have acquired strange pleats of metal and plastic, idiotic speed stripes, toy features which make you feel childish every time you succumb to the acute need to be mobile on your own conditions in a world which is about to lose its mobility.

My motorbike is not sensible enough. I shall lose it when the world I live in can no longer afford toys.



In the twenties the Danish Motorcycle factory Nimbus (Nielsen and Fisker) introduced a four cylinder machine which got the nick name »The stove pipe« because of the long pipe shaped tank which constituted part of the supporting structure. The machine had transmission through a cardan shaft to the rear wheel. In the thirties and up to the fifties a machine was produced partly after the same principles but with a more orthodox design. Here the pipe stove is shown on Valdemar Andersen's poster, which at the same time is an homage to the entire motorcycle culture.

I tyverne introducerede den danske motorcykelfabrik Nimbus (Nielsen og Fisker) en firecylindret maskine, som fik øgenavnet »Kakkelovnsrøret« på grund af den lange rørformede tank, som indgik i stellet's bærende konstruktion. Maskinen havde kandantræk til baghjulet. I trediverne og frem til halvtredserne produceredes efter delvis samme principper en maskine med mere ortodoks ydre. Her ses »kakkelovnsrøret« i Valdemar Andersens plakatversion, som samtidig er en hyldest til hele motorcykelkulturen.