

WHEELIE-LES BIJ BLEUK

TRY BEFORE YOU DIE

ER ZIJN GROFWEG TWEE MANIEREN IN HET MAKEN VAN WHEELIES: DE JUISTE EN DE MINDER JUISTE. GEK GENOEG IS HET GROS VAN WHEELIËND MOTORLAND AANHANGER VAN OPTIE TWEE. HOOG TIJD DAT DAAR VERANDERING IN KOMT. OP NAAR EEN CURSUSJE VERHOOGDE RIJVAARDIGHEID.

In een tijd dat circuitdagen voor het oprapen liggen en VRO's en tracktrainingen volop ingeburgerd zijn, wordt 'stunten' nog steeds gezien als gebbetje. Leuk tijdverdrijf, geinig als je het een beetje kunt (het ziet er dan ook al snel erg stoer uit) en vooral heel erg kwajongensachtig, want eigenlijk mag het niet van oom agent. Met de meeste motoren is het ook geen enkele moeite om het voorwiel van de grond te krijgen. Daarom is het geen gek idee daar eens dieper in te duiken. Het is een vaardigheid als alle andere en draagt derhalve bij aan je eigen veiligheid. Niet dat we hiermee propageren dat je het dan maar te pas en te onpas zou moeten doen, maar heb je eenmaal een kunstje – en dat geldt voor wel meer – onder de knie, dan weet je in elk geval wat er gebeurt mocht het je onverhoopt eens overkomen. Dat heeft weer tot gevolg dat het gedrag van je motor niet vreemd meer voor je is, dat je er vervolgens niet meer van schrikt en bovendien weet hoe je dient te handelen. Dit geldt al voor een VRO, het geldt net zo goed voor circuitrijden en al minstens evenveel voor stuntrijden. Vandaar ook dat Steven Fransen, beter bekend als Bleuk, het op zich heeft genomen om geïnteresseerden op een verantwoorde manier de kneepjes van het vak bij te brengen. In een middag tijd leert hij je de basisbeginselen van wheelies, desgevraagd wil hij even graag ingaan op stoppies, burnouts en drifts, kortom het hele gamma aan denkbare trucs.

METHODE BLEUK

Een standaardcursus zoals we zelf aan den lijve ondervinden, duurt twee uur, waarin voornamelijk veel aandacht wordt besteed aan de basis-

beginselen. Onderaan beginnen dus, ook hier. Dat houdt in dat een cursist aan het eind van zo'n eerste dag niet hoeft te rekenen dat hij of zij kilometerslang op balans zal kunnen rijden. 'Leer eerst maar goed controle te houden over de motor', aldus de docent. 'Het gaat mij er niet om hoe hoog iemand uiteindelijk komt, als hij begin en eind maar goed beheerst. Het is toch veel leuker om nonchalant kijkend netjes beheerst langs een terras te rijden dan vol accelererend als een aap in een flits aan de horizon te verdwijnen.' Daarbij zijn dus voornamelijk 'take-off' en 'landing' belangrijk. Voordat we aan rijden toekomen (en dat is al snel genoeg) eerst wat theorie. Bleuk laat duidelijk weinig aan het toeval over. 'Voordat ik eraan

begon, heb ik een jaar cursus voor rijinstructeur gevolgd om de juiste manier te vinden om de boodschap over te brengen. Ik kan wel alles uitleggen, maar het is de manier waarop je die boodschap overbrengt en laat hangen.' Deze investering heeft geresulteerd in de 'methode Bleuk', waar wij op deze dag gewillig slachtoffer van zijn. Een van de kenmerken van de instructie op deze manier is de hoge mate van 'hands on'-instructie, dus leren door te voelen. De twee ER-6N's en de ZX-6R van Kawasaki zijn hier uitstekende middelen voor. Zonder al te veel moeite wordt een ER-6 op zijn staart geparkeerd om te laten voelen wat tegelijkertijd wordt uitgelegd. De motoren zijn uiteraard voorzien van enkele aanpassingen, waaronder flinke

REM OM TE STARTEN, GAS OM TE LANDEN. LEUK OM TE WETEN!



Opletten, de meester spreekt.



INFORMATIE

Prijs voor lessen van twee uur:
met eigen motor € 125,-
Prijs voor lessen met lesmotor
(standaard bij eerste les): € 160,-
Rijbewijs en beschermende kleding
zijn verplicht
Contact: pbstuntteam@bleuk.be

ZELF DOEN

We zijn niet gek. Natuurlijk wil je het zelf ook proberen. Wheelies zijn vet, toch? Of je nu wel of niet bereid bent een cursusje te volgen, je doet het toch wel en wij kunnen je niet tegenhouden. Maar voordat je als een ongeleid projectiel op een zebrapad afrijdt, bekijk eerst eens deze tips.

- Wees niemand tot last. Zoek een plek waar weinig tot geen verkeer is, het liefst ergens met zo weinig mogelijk omwonenden.
- Mocht je toeschouwers hebben/krijgen, laat ze dan op veilige afstand staan en blijf vriendelijk. Ook deze mensen hebben een telefoon in hun zak.
- Zorg dat je motor in orde is. Niet alleen omdat je niet wilt dat iets dienst weigert op een cruciaal moment, maar mocht oom agent komen kijken, dan werken niet-deugende zaken als een rode lap. Onthoud dat je 'illegaal' bezig bent. Blijf dan ook tegen hen vriendelijk en stop als daarom wordt gevraagd. Wees geen held.
- Draag genoeg bescherming. Het is weliswaar de bedoeling dat je uiteindelijk stapvoets of langzamer rijdt, maar voordat je dat kunt, ga je vele malen harder en minder beheerst. Iedereen moet het stap voor stap leren, jij dus ook. Helm, handschoenen, hoge schoenen, knieën-, ellebogen- en rugbescherming zijn het minste.
- Rij nooit alleen. Als jij geen ambulance meer kunt bellen, betekent dat dat je die zelf nodig hebt.

valbeugels aan weerszijden, een wheeliebar aan de achterzijde, gewijzigde vertanding en een extra bediening van de achterrem aan het stuur. Met name dit laatste blijkt het ideale les-accessoire te zijn; het stelt Bleuk tijdens zijn demonstraties in staat je zelf de voetrem te laten bedienen en toch een vangnet te hebben, mocht je een instructie niet helemaal perfect uitvoeren. Precies als vroeger dus.

GAS BIJ LANDEN

Direct nadat een en ander stilstaand is uitgelegd, neemt de meester zijn studenten één voor één achterop (en niet veel later voorop) voor een demonstratie. Waarschijnlijk is dit voor nieuwkomers de grootste eye-opener: voelen hoe ver je nu eigenlijk kunt gaan zonder in de problemen te



1

raken. In veel gevallen zal dat verder zijn dan je denkt; een klein hupje voelt, als je het niet gewend bent, al snel als een enorme wheelie. Daar komt nog bij dat als je dit eenmaal een keer hebt meegemaakt, de latere oefeningen vanzelf zelfverzekerder worden uitgevoerd. Je zult merken dat je niet zomaar op eenzelfde niveau komt en dus nog comfortabel in de veilige zone bezig bent. Dat weerhoudt je er niet van de meeste aandacht te besteden aan houding en correct gebruik van de rem. Methode Bleuk dicteert het belang hiervan. 'Als je een nette

EERSTE OEFENING: LEREN RIJDEN EN AFREMME... ZONDER HANDEN

wheelie wilt maken, zul je eerst je motor "klaar moeten zetten". Door eerst de achterrem wat in te drukken, breng je de achterverveer al iets op spanning. Zet dan je gas klaar, oftewel: span je gaskabel aan om de vrije slag hieruit en tevens uit de hele aandrijflijn te halen en dan ben je er klaar voor.' En dat is nog maar de start. Met een serie passages demonstreert Bleuk achtereenvolgens de effecten van sturen met het stuur (géén), met de heupen (veel, vandaar dat je te allen tijde je knieën strak tegen de tank dient te houden) en het effect van hoogtecorrecties. Zou je een wheelie willen controleren met het gas, dan wordt de rit bijzonder oncomfortabel en instabiel (prompt volgt een demonstratie). Hou je daarentegen je gas constant en corrigeer je met de achterrem, dan volgt een veel vloeiender 'vlucht'. Bij het weer terugkeren naar moeder

aarde speelt het gas echter weer een grotere rol, wat uiteraard ook wordt gedemonstreerd. Eenvoudig een eind aan de wheelie maken door de rem voldoende in te drukken, resulteert in een flinke smak. Niet tof, dus dat moet anders. Methode Bleuk: gas geven om te landen. Klinkt raar, is het niet. Vergelijk het met een vliegtuig; daar geeft de piloot ook gas bij om niet kansloos ter aarde te storten. Met het toedienen van wat extra gas zet je de motor net weer iets rustiger neer. Rem om te starten, gas om te landen. Leuk om te weten. Maar dan ben je nog niet klaar...

Als laatste oefening voordat je van 'm af bent (en het vooral dus zelf moet zien te doen), is het zaak om zelf met de voetrem de motor terug op twee wielen te zetten. Dit is dus waar de tweede rem goed van pas komt; deze heeft Bleuk zelf vast en hij kan dus precies meevoelen wat jij uitspookt. Missie geslaagd? Dan gaan we een stap verder.

KNULLIG

We zijn gekomen om zelf iets te leren, dus stappen we na een hoognodige vocht-pauze (er zullen er nog vele volgen) snel weer op een van de klaarstaande machines. Eerste oefening: leren rijden en afremmen van de motor, zonder handen. Deze oefening is met name bedoeld om het besturen vanuit de heupen en het bedienen van de achterrem erin te stampen. De motoren staan afgesteld op flink verhoogd stationair, dus rijden



2



3

4



5

6



4

6



6



ze uit zichzelf wel door. Nu is het zaak hiermee te leren omgaan en zelf snelheid en richting van het apparaat te bepalen. Allereerst in een mooie rechte lijn, wat op zich al lastig genoeg is. Een volgende stap is hetzelfde te doen in een slalom, daarbij tegelijkertijd al versnellend en vertragend. Het lijkt wat knullig in eerste instantie, totdat je het zelf probeert. Bovendien werpt het wel direct zijn vruchten af; er is weinig fantasie voor nodig om in te zien hoe deze oefeningen later van pas komen als je op alleen je achterwiel rijdt, dus hobbelen we braaf heen en weer over het oefenterrein. 'We oefenen alles in de eerste versnelling. Dat heeft meerdere redenen; ten eerste hoef je je zo niet druk te maken over schakelen en ten tweede kan ik dan beter zien of je iets goed doet of niet. In een hogere versnelling maak je meer meters, maar heb je ook een veel hogere snelheid. Ik kan natuurlijk niet in een flits zien of je opgelet hebt. Met de koppeling doen we trouwens de eerste les behalve wegwijden helemaal niets. Wat we hier nu oefenen, is de zogenoemde powerwheeler, dus puur op het vermogen van de motor. Dat is een bewuste keuze die ik gemaakt heb en komt weer voort uit de manier van lesgeven waar ik het eerder over had.' Hoewel het de een makkelijker afgaat dan de ander, komt uiteindelijk toch iedereen op het punt dat hij door kan naar de volgende stap: de eerste hupjes.

MINIHUPJES

We zijn nu op het punt beland dat er niet veel extra theorie meer komt, maar het vooral

aankomt op oefenen. Heel veel oefenen zelfs. Maar ook dit gaat niet zonder nauw toezicht van de Bleuk: wie het lukt de motor zoals geleerd (rem, gas, knieën) van de grond te krijgen, wordt direct op de vingers getikt als hij vergeet ook op de landing te letten. 'Het gaat mij er niet om hoe hoog je komt, als je maar een mooi boogje beschrijft. Rustig omhoog, rustig weer omlaag. Remmen voor de wheelie, gas voor de landing.' En warempel, na verloop van tijd beginnen de eerste minihupjes langer en hoger te worden. Met name degene op de ZX-6R heeft de beschikking over een machine met zowel een groot toerenbereik als een progressieve vermogenscurve en kan er dus zeker van zijn dat als de start een-

NA DEZE CURSUS ZULLEN WHEELIES NOOIT MEER HETZELFDE ZIJN

maal klopt, de motor blijft trekken tot ongekende hoogten. De ER-6N-rijders zijn gezegend met een iets docieler motorkarakter, wat goed te merken is. Desondanks is ook hier ruim voldoende hoogte en afstand mee te behalen. Als hier en daar een toerenbegrenzer een einde maakt aan de rit, is er ondanks de harde landing door het abrupt afknippen van het vermogen toch een grijns in de bezwete gezichten gegrift. 'Toch maar iets eerder de landing inzetten, hè. Gas bij geven om te landen lukt niet als je al in de toerenbegrenzer zit.' Om te bewijzen dat we tijdens de 'vlucht' de aandacht daar hebben waar we die moeten

hebben, worden we nog opgedragen vooral strak in de camera van de aanwezige fotograaf te kijken. Dat is wezenlijk anders dan strak voor je uit staren en derhalve nog een leuke uitdaging. Als we ook dat tot een goed einde weten te brengen, zijn we al ruim over de oorspronkelijke twee uur heen.

GEKKE BEKKEN

Het is duidelijk: dit leer je niet 'zomaar effe'. Maar getalenteerd of niet, iedere cursist rijdt naar huis met het gevoel iets substantieels geleerd te hebben. Wheelies zullen nooit meer hetzelfde zijn, want het smaakt naar meer. Veel meer. Er zit alleen een 'maar' aan: we zullen het er zeker

niet minder van gaan doen, integendeel. Artikel 5, here we come. 'Maar meneer agent, ik heb les gehad bij Bleuk' zal naar alle waarschijnlijkheid de eerstkomende jaren nog weinig indruk maken. En dan zijn we nog niet eens toegekomen aan alle overige kunstjes die je met een motorfiets kunt uithalen, die Bleuk ons ter afsluiting nog graag eens demonstreert. Uiteraard terwijl hij ook nog eens gekke bekken trekt naar de fotograaf, want waarom zou je doen alsof het moeilijk is?

TEKST VINCENT BURGER
FOTOGRAFIE ERIK TANGHE

Kijken naar de camera, omdat het moet. Het is weer eens iets anders.