

MOTO GYMKHANA

Råd & Riktlinjer 3.5



SCHOOL



Revideringar:

Datum	Av vem	Vad är ändrat/uppdaterat	version
2026-01-20	Niklas Lundin	Ny bok, Moto gymkhana	1.0

SMC Sveriges Motorcyklister
 Svärdvägen 29
 182 33 Danderyd
 Telefon: 0243-669 70
 Hemsida: www.svmc.se
 E-post: smc@svmc.se
 Text: Niklas Lundin, Petter Hammarbäck
 Sammanställning, layout: Niklas Lundin
 Ansvarig utgivare: Roger Berzell

Innehåll

Revideringar:	2
Förord	4
Vad är Moto Gymkhana?	5
Var börjar man?.....	6
Planera för en kurs	7
Regler för Moto Gymkhana	9
Moto Gymkhana körteknik	18
Bilaga med olika banskisser.....	19

Förord

SMC Schools dokumentserie Råd & Riktlinjer består av flera delar och det är kursboken för Moto Gymkhana du ser här.

Råd & Riktlinjer Grundbok innehåller bakgrundskunskap, mjuka värden som ledarskap och pedagogik, inlärningsteknik, mänskliga begränsningar samt bakgrunden till våra övningar. De olika bilagorna är i första hand tänkt som hjälpmedel för instruktörerna att hålla kurs med deltagare.

Om man vill börja utveckla kunskap för att hålla kurs i Moto Gymkhana så är det här en bra start, för att få förståelse och för att komma igång.

Detta är ett levande dokument och kommer att uppdateras löpande allteftersom det kommer ny information, nya funktioner eller nya förutsättningar. Därför är det alltid bra att börja genomförandet av en ny kurs genom att man loggar in och laddar ner den senaste upplagan av respektive bok från SMC Schools interna sidor.

Vad är Moto Gymkhana?

Gymkhana började ursprungligen som en hästsport där man skulle visa upp vighet och kontroll från hästryggen, ordet kommer ursprungligen från "gymnastik". Man rider en bana som består av olika "hinder" (obstacles) där man ska utföra olika saker som att till exempel i fart plocka upp saker från marken, och tekniken plockades senare upp i Japan bland MC-förare som en helt ny träningsform.

Moto Gymkhana fokuserar på precision, kontroll och teknisk körskicklighet snarare än ren hastighet. Förarna tar sig igenom en tät bana markerad med koner på en asfalterad yta, till exempel en parkeringsplats eller en mindre bana, där de utför snabba svängar, slalom, åttor samt tajta 180- och 360-gradersmanövrar. Banorna är utformade för att utmana balans, gas-, broms- och kroppskontroll vid hastigheter strax över styrfart och uppåt och körs sällan på mer än ettans växel. Träningen ger stor effekt för förarnas körteknik vilket snabbt förbättrar säkerhet och funktion vid t ex körning i stadstrafik.

Man kan också tävla i Moto Gymkhana. Det är en stor tävlingsform i hela Sydostasien, Japan i synnerhet, Nederländerna, England och stora delar av Europa. Tävlingsarna körs individuellt mot klockan, med målet att genomföra banan så snabbt och felfritt som möjligt. Att nudda eller missa koner, sätta ner foten eller köra fel leder till tidstillägg eller diskvalificering.

Eftersom fokus ligger på teknik är Moto Gymkhana tillgängligt för en bred grupp förare, från nybörjare till experter, och kan köras med många olika typer av motorcyklar, gatmotorcyklar, sporthojar och till och med skotrar, ofta med minimala modifieringar.

Moto Gymkhana beskrivs ofta som "motorcykel-autocross" och är populärt både som tävlingssport och träningsform. Det hjälper förare att utveckla praktiska färdigheter som snabba styrimpulser, fin känsla i koppling och gas samt trygg lågfartshantering – färdigheter som direkt bidrar till säkrare och mer kontrollerad körning på väg.

Inom SMC har vi ju sedan 70-talet hållit på med olika kurser i MC-körning och det som de flesta känner till är vår egen Avrostning som ju oftast körs på våren i nästan alla våra distrikt. Om vi bygger "serpentiner", "polisåttor", "bryggargårdar" och "femmor" som är typiska körgårdsövningar, men vi skalar upp dem lite större så att kan man köra dem med lite fart och fläkt, ja då har vi redan byggt banor för Moto Gymkhana.

Sättet och tekniken man tränar på i Gymkhana passar perfekt i SMC:s kursutbud och bygger vidare på samma sätt att köra motorcykel som vi har jobbat med i årtionden.

Var börjar man?

Om jag är nyfiken på Moto Gymkhana och tycker att det ser roligt ut, vad behöver jag göra då, vad ska jag tänka på, vilka förberedelser behöver jag utföra, vilka kunskaper behöver jag, måste jag träna på saker innan jag kan börja köra?

Svaret är enkelt, ingenting!

Det enda jag behöver göra är att fixa mig några plastkoner, eller kinahattar, många använder även itusågade tennisbollar som man sprejfärgar.

Gör det enkelt och använd det som finns tillgängligt.

Stoppa konerna i en ryggsäck eller packlåda på motorcykeln, åk ut och leta reda på en lämplig asfaltplan, ställ upp konerna och börja öva, svårare än så är det inte.

Om jag till exempel köpte konerna på ett sportvaruhus så har de förmodligen en stor parkering, varför inte börja där?

Ännu roligare blir det om man skramlar ihop några kompisar och övar tillsammans. Ställ upp en serpentin och se hur snyggt man kan köra igenom utan att riva koner. Ställ upp en fyrkant och se hur snävt man måste svänga för att kunna köra runt i fyrkanten. Ställ upp koner slumpartat och kör två eller tre stycken efter varandra där den som kör först väljer hur man ska köra och de andra får leka "följa John".

Använd fantasin för att bygga olika kombinationer av banor med varierande grad av öppna och snäva kurvor, experimentera. I slutet på den boken finns det flera olika förslag på banor.

Grunden och poängen med Moto Gymkhana är att det ska vara roligt och när man har roligt så lär man sig saker fortare. Är man flera stycken så kommer också tävlandet in i bilden, inte tävla i hastighet utan tävla i hur snävt man kommer runt en kon, hur snyggt man kan köra, med vilken precision kan jag köra. Hur nära kan jag ställa konerna varandra så jag kommer runt utan att farten går ner och så vidare.

Till skillnad mot att köra manövergård så handlar Moto Gymkhana om flyt, det ska vara ett mjukt flöde av rörelser och kontroll även om det går sakta enligt hastighetsmätaren. Hastigheten är hela tiden över styrfart vilket gör att alla kan köra, oavsett förare, oavsett motorcykel.

Det jag tränar på är precis det som jag behöver för att bli en duktig MC-förare. Blick, motstyrning, planering, placering, gas- och kopplingskontroll, broms, körställning och kropps kontroll. Jag gör det bara i destillerad form och dessutom utan att tänka på det, fokuset ligger hela tiden på att ta sig runt konerna.

Börja enkelt och ha roligt, det är det viktiga.

Planera för en kurs

En kurs i Gymkhana planeras och genomförs precis som en Avrostning. Läs boken om grundkurserna och manövergårdsdelen och hur dessa kurser genomförs. Manövergårdskursen bygger på samma principer, vi bygger bara banorna lite annorlunda så att man köra dem med lite flyt.

Plats

Vi behöver är en asfaltplan och ett gäng koner. Själva platsen kan vara vilken asfaltplan som helst men den bör vara så bred och lång så att man kan svänga runt utan risk att krocka med nånting. Man måste också tänka på att man ska bygga de olika banorna med hänsyn till sandfläckar, skräp, brunnslock, stående vattenpölar, oljefläckar och liknande, precis som när vi bygger en manövergård.

Erfarenheter från distrikt som kör kurser är att prata med företag och industrifastigheter som Biltema/ICA/COOP om att låna en del av deras stora parkeringar. Även åkerier har stora parkeringar som man kan fråga om att låna när de inte jobbar.

Förberedande träning

Väl på plats så är det bara att börja bygga "hinder" som det kallas inom Gymkhanavärlden. Man placerar dessa hinder efter varandra så att man får en bana. Banorna är utformade utifrån de förutsättningar man har, storlek på platsen, antalet deltagare, hur lång tid som finns tillgänglig, deltagarnas erfarenhet och så vidare.

Det vi ska träna på är ju att gasa, bromsa, svänga och titta så det spelar inte så stor roll vad man bygger för hinder bara man får träna på de tre funktionerna. De som nyss tagit körkort eller som aktivt tränar manövergårdsövningar kommer att ha lätt för den här typen av träning. Har man inte en bakgrund med krypkörning så får vi lägga mer tid på de grundläggande funktionerna. Har man möjlighet så bygger man såklart flera olika banor för olika nivåer.

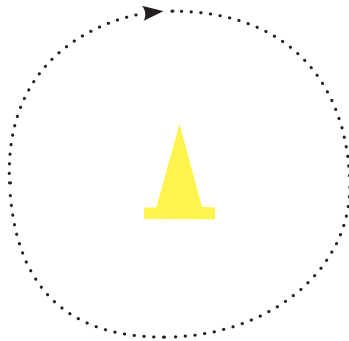
Grundläggande träning

Börja med en vanlig, enkel kon som man bara ska köra runt. Då kan deltagaren själv välja radie för cirkeln och med hjälp av en instruktör snäva åt cirkeln mer och mer. Man kan dock snabbt bli yr så det är bra att så fort som möjligt sätta ut en kon till och köra en åtta istället.

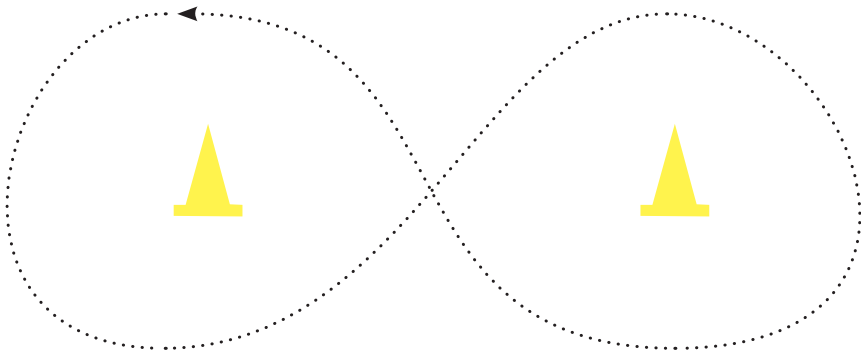
Åttan är ju en av de absolut bästa övningarna vi har där vi tränar på alla momenten samtidigt, blick, körställning, gas- och bromsteknik osv och hela tiden byter riktning.

(Exempel, från bilagan i slutet av den här boken)

Cirkel med en kon. Försöka nå fullt styrutslag och få ner omkretsen under 8 m.



Åtta med två koner på 18 m avstånd. Försök få fullt styrutslag och få ner omkretsen.



Ovanstående övningar ger kunskap och färdighet för den grundläggande teknik som används i mer eller mindre all Moto Gymkhana körning.

I slutet av den här boken finns det ett bibliotek med banor som man kan bygga och köra på kurser och träningar.

Regler för Moto Gymkhana

Det finns ett internationellt regelverk för Gymkhana så för enkelthetens skull så utgår SMC från samma regelverk redan från början. Dels är reglerna enkla, och trots att det egentligen är en tävlingsform så passar det utmärkt ihop med vår trafikverksamhet eftersom farten är låg samt att verksamheten inte behöver inhägnade tävlingsbanor.

Reglerna kräver gatlegala motorcyklar som är besiktade, skattade och försäkrade. Det får heller inte förekomma specialbyggda motorcyklar med tävlingsdäck och bortplockade blinkers och lampor utan MC:n ska kunna köras lagligt till och från tävlingsområdet.

Det får heller inte förekomma sponsoravtal och/eller prispengar. Det är bara äran som räknas och huvudsyftet är att det ska vara roligt. Inom SMC så gör vi om tävlingen till en trafiksäkerhetskurs istället. Det enda vi gör är att plocka bort tidtagningen, i övrigt använder vi reglementet fullt ut.

Banor och hinder

Moto Gymkhana bygger på färgade plastkoner, där färgen styr hur man ska köra. Det är tre färger som förekommer, gula, blå och röda plastkoner. Sen kan man även ha linjer på marken, låga ribbor som avspärning och/eller t ex plastband som begränsar en yta.

Man börjar med en startbox som är 1,5 m bred och 3-5 m lång som byggs av fyra koner. Därifrån utgår föraren för att köra in i banan.

Själva banorna byggs så att det ska ta ungefär 2 minuter att åka runt och man styr farten med öppna eller trånga hinder, beroende på vilken effekt man som banbyggare vill ha. Många av hindrena kan också "återanvändas" och köras i andra riktningar eller i andra kombinationer, men allt detta styrs av färgen på konerna.

Sen avslutas banan med en målbox som också är 1,5 m bred och 3-5 m lång. Där ska föraren hinna stanna.

Vi måste naturligtvis inte använda oss av ovanstående regler. Vi ska börja enkelt och vi kan ha vilka färger vi vill, speciellt om vi bygger enkla banor som är lätta att förstå. Man kan dock ha ovanstående system i åtanke om och när man ska börja jobba med mer avancerade saker.



Röd kon

Sväng höger



Blå kon

Sväng vänster



Röd kon med gult band

Sväng höger mer än 270°



Blå kon med gult band

Sväng vänster mer än 270°



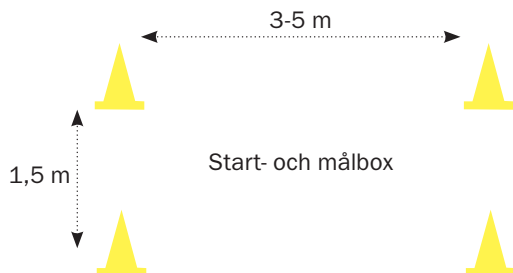
Två gula koner

Kör mellan dessa

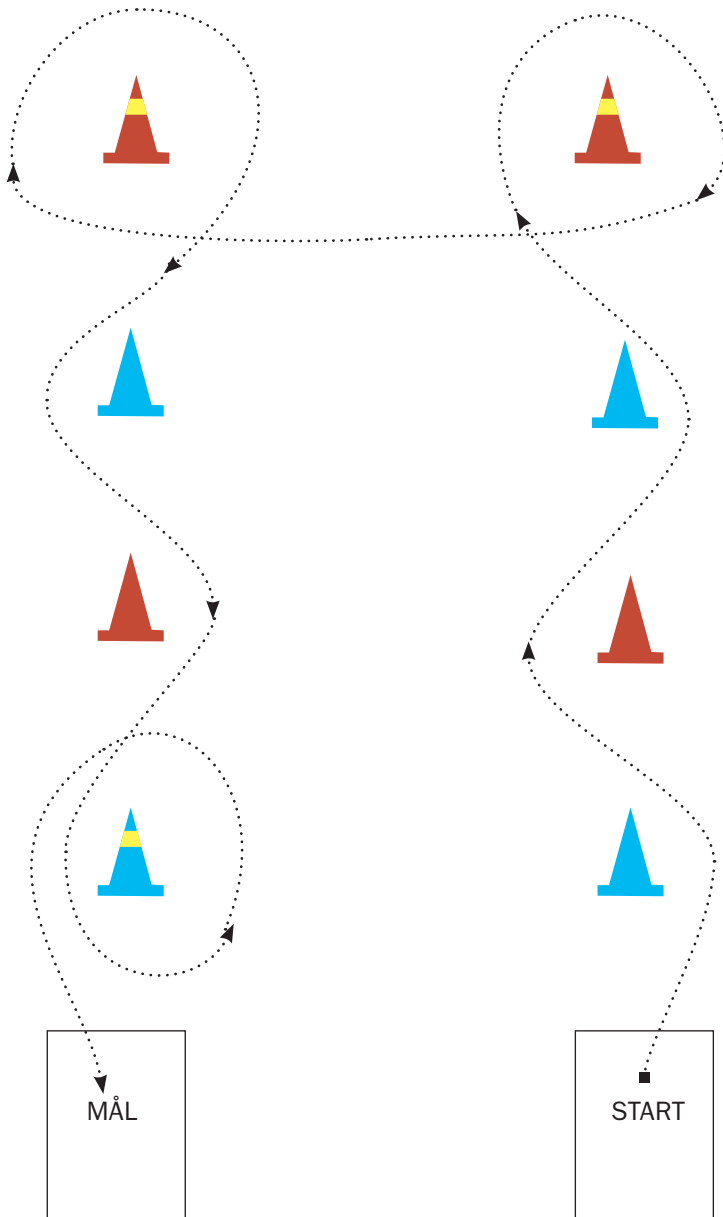


Gula koner med linje mellan

Toucha linjen med framhjulet



Exempel nr 1



Idéen med exempel nr 1

Banan på föregående sida består av en enkel uppställning över hur föraren ska köra.

Starta i från startboxen, första konen är blå som betyder att man ska svänga vänster. Nästa kon är röd så följaktligen blir det en högersväng och sen direkt en vänstersväng runt den blå konen.

För att sedan få föraren att svänga höger i ett helt varv så blir det en röd kon med gult band, dvs högersväng mer än 270 grader. Sen en likadan till för att styra tillbaka föraren åt det motsatta hållet. Blå kon vänstersväng, röd kon högersväng och så avslutas banan med en blå kon med gult band, dvs ett i det här fallet helt varv innan man stannar i målboxen.

Säkerhet

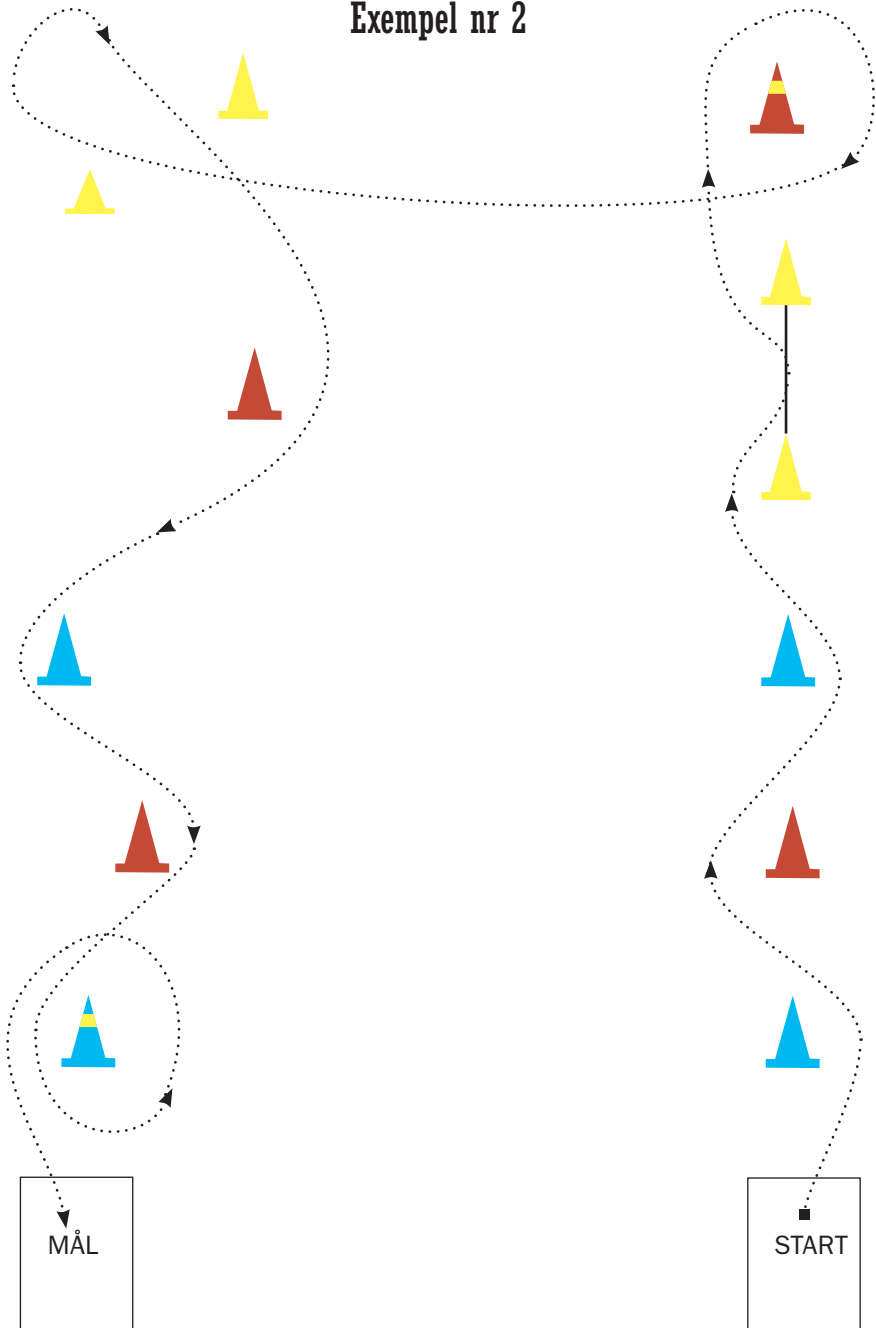
Raka serpentiner i Moto Gymkhana är i regel de snabbaste partierna och beroende på hur glest det är mellan konerna och hur bred serpentinen är så kan man styra hastigheten med hur man bygger serpentinen.

Hade vi i det här fallet haft en rak serpentin med glesa avstånd så hade farten kunnat bli hög, hade vi dessutom haft en längre serpentin med ännu fler koner så ökar farten ännu mer. Därför är det viktigt att **alltid provköra banorna** innan man släpper ut deltagarna. Ser man då att farten blir för hög så kan man enkelt flytta varannan kon utåt för att göra serpentinen bredare, då måste man svänga mer och farten dämpas. Ett bra tips är att man kombinerar snabba och lånsamma serpentiner för att få ett bra flyt.

Sen finns det en tanke med ett helt varv innan målboxen och det är för att sakta ner farten in i målboxen. Utan den sista konen med gult band så hade föraren haft en betydligt högre fart, speciellt om serpentinen före målgång hade varit gles och smal. I värsta fall kommer då föraren med hög fart och kanske bromsar omkull sig i sin iver att få stopp inom målboxens ramar.

Återigen, tänk på hur hastigheten kan styras och tänk på att provköra flera gånger. Tänk också på att man som instruktör och van banbyggare/van att köra gymkhana kanske håller en högre fart än deltagarna så det är viktigt att det heller inte får bli för långsamt/för svårt för deltagarna. Det är viktigt att sätta sig in i hur en nybörjare respektive en van gymkhanaförare hanterar hindrena.

Exempel nr 2



Exempel nr 2, utökad bana med fler hinder.

Samma bana som i föregående exempel men utökad med två nya hinder. Här börjar det likadant men sen kommer två gula koner med en linje mellan, det innebär att man ska köra längs med linjen och mellan konerna ska man snabbt svänga in, låta framhjulet toucha linjen och sen svänga ut igen. Det är bara framhjulet som ska träffa linjen.

Sen en likadan röd kon med gult band, dvs köra runt mer än 270 grader.

Nästa hinder kallas för en "port" och den kan användas på flera sätt. I det här fallet ska man köra igenom och vända så snabbt som möjligt på andra sidan och köra ut igen. Det är valfritt vilket håll man vill vända åt men här kan det vara att taktiskt att tänka till så att utgången blir så rak som möjligt mot nästa hinder, dvs den första röda konen, dvs höger sväng runt den. Hade den konen istället varit blå så hade man behövt justera vändningen innanför porten för att komma ut på andra sidan mot första konen istället.

Här är också serpentina tillbaka fast breddad för att sänka farten och göra den lite svårare plus att den också tar lite längre tid.

Ju fler hinder och ju fler varianter på hinder desto svårare bana, inte rent tekniskt att köra men att komma ihåg. En del av tjueningen med Moto Gymkhana är att det ska vara svårt att minnas banan. Det som händer är att föraren kommer att fokusera på att hitta runt snarare än själva tekniken att köra. På det sättet får man en pedagogisk fördel där föraren lär sig saker och sätter dem i muskelminnet, utan att tänka på det.

Vi som jobbar med förarutbildning vet att många problem som uppkommer är en konsekvens av att deltagaren helt enkelt tänker för mycket och försöker göra för många saker samtidigt, vilket ger en överbelastning och allting rörs ihop. När vi använder det här sättet att träna flyttas fokus till själva vägen och körningen blir mer automatiserad och känslöstyr, och vi vet att motorcykelkörning handlar i mångt och mycket om känslor, så det är bra att träna på det också.

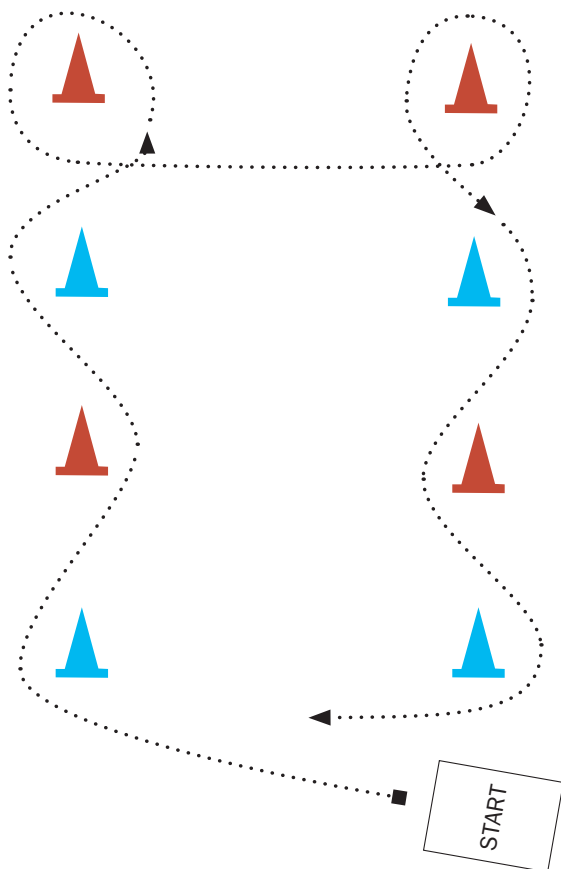
Exempel Nr 3

Ett annat sätt att bygga banor på är att använda samma hinder men dra spåret genom hindrena på flera olika sätt.

Här har vi en box med åtta koner fördelade som två serpentiner med fyra koner i varje. Då kan vi bara genom att ändra spåret skapa flera banor som kan köras i följd efter varandra, utan att behöva bygga om banan.

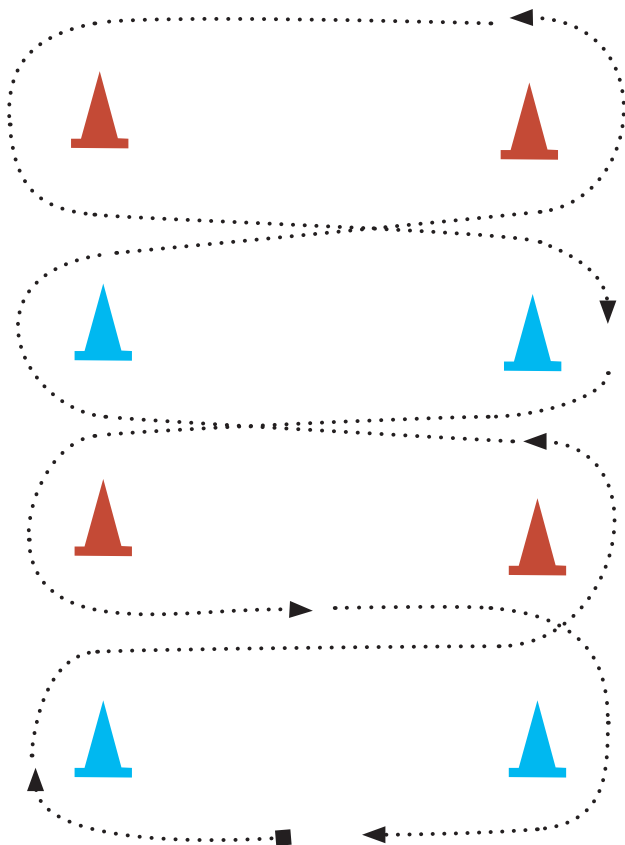
Varv Nr 1

Vi kör en vanlig serpentin upp och ner igen, helvarvsvändning längst upp



Varv Nr 2

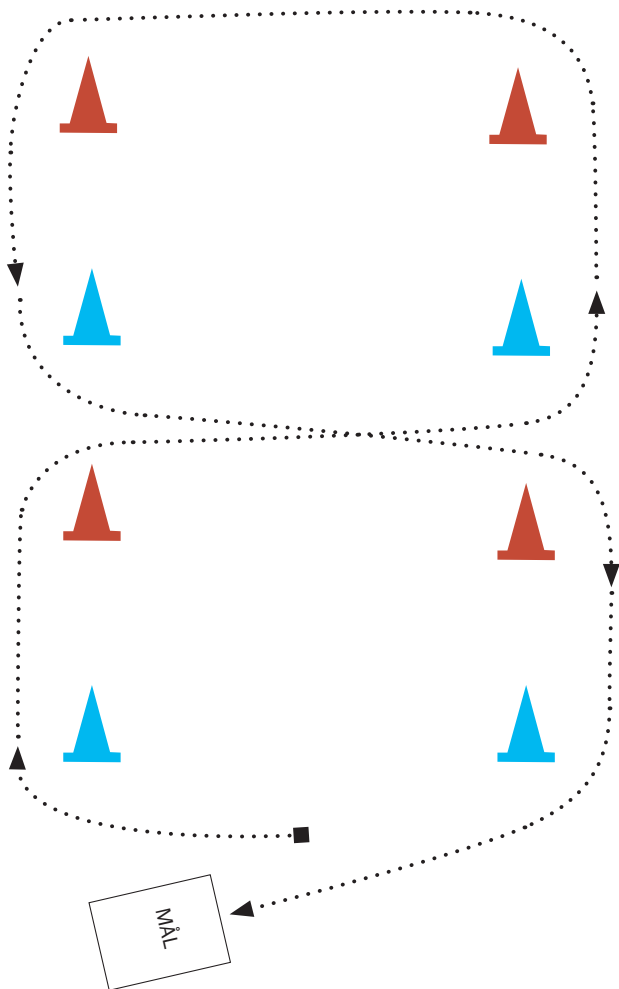
När man kommer ut ur första varvet så fortsätter man och kör en bred serpentin upp och ner igen istället. Tekniken för att svänga och farten blir helt annorlunda mot i det första varvet. Snävare kurvor med mer fart mellan kurvorna. Ju högre fart desto svårare blir det att anpassa farten in i kurvan.



Varv Nr 3

När man kommer ut ur andra varvet så fortsätter man och kör en djup och bred serpentin upp och ner igen istället. Samma svårighet som på varv 2 med fartanpassning.

Det här är ett exempel på hur man med samma bana kan köra flera olika modeller med olika tekniker. Svårigheten blir också att memomera alla varianterna så man kan köra dem i en följd.



Moto Gymkhana körteknik

All motorcykelkörning är ju densamma, vi tittar, planerar, gasar, bromsar och svänger. Vi använder olika tekniker för att hjälpa motorcykeln att t ex svänga, som kroppsflyttning, aktiv motstyrning, koppling- och bromskontroll och liknande. Sen finns det olika "tips och tricks" för att hjälpa till i körningen vid olika tillfällen. Vi lutar in kroppen på insidan när vi kör fort på en asfaltbana, vi hänger på utsidan när vi kör offroad och grus, vi sitter upprätt när vi kör sakta och balanserar.

När man kör Moto Gymkhana så bygger man banor som ska ge flyt i körningen med fart. Beroende på MC-modell så kör man i regel på ettan eller tvåan.

Grundtekniken är att man bara använder gas och bakbroms. Om man använder frambromsen kan motorcykeln lätt vika sig så den försöker man låta bli.

När man har lärt sig tekniken med att bara använda bakbroms så märker man snabbt att den hjälper till att få svängen mycket snävare och ju snävare man kan svänga, desto kortare blir körsträckan.

Det är vanligt att motorcykelförare, speciellt de som kör mycket på bana inte använder bakbromsen. Många tycker att den är lite "klumpig", det kan ju vara svårt att dosera den. Övar man då gymkhana så blir man dels van att använda bakbromsen, vilket ökar kontrollen på motorcykeln, och dels minskar man bromssträckan om något händer. Vi blir duktiga på ytterligare ett verktyg för att köra MC.

Grunden var ju att man inte ska använda koppling men på vissa modeller kan det vara bra att lära sig en god kopplingskontroll också. Till exempel på MC med en- eller två cylindrar kan ibland behöva köras med lite slirande koppling eftersom de lättare får motorstopp på låga varvtal. Tre- och fyrcylindriga motorer har i regel inte det problemet. Det viktiga är som i alla andra sammanhang att man måste lära sig sin motorcykel.

I länder där man kör mycket Moto Gymkhana så ser vi precis alla sorters MC användas, alltifrån stora custom- och touringhojar till mindre sporthojar och offroadmodeller, även på tävlingarna. Det är roligt att köra gymkhana oavsett MC.

Till exempel har vi ju alla sett videos när amerikansk MC-polis snurrar runt med 350 kg HD Electra Glide i sina konbanor, vilket går alldeles utmärkt. Allting hänger som vanligt på förarens kunskap och färdighet.

Bilaga med olika banskisser

Det finns miljoner banskisser på nätet som man kan ladda ner. De brukar i regel ha exakta måttangivelser så man kan bygga banor som använts på t ex stora tävlingar så får man se om man kan memorera alla svängar och hinder, vilket är en del av tjusningen.

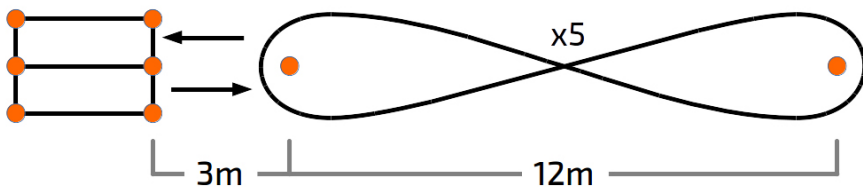
För att börja någonstans så rekommenderas ni att titta in på den alldeles utmärkta schweiziska Moto Gymkhana sidan som finns på den här länken:

<https://motogymkhanaswiss.ch/parcours-figures/>

Det mesta av banorna som finns här kommer ifrån dem.

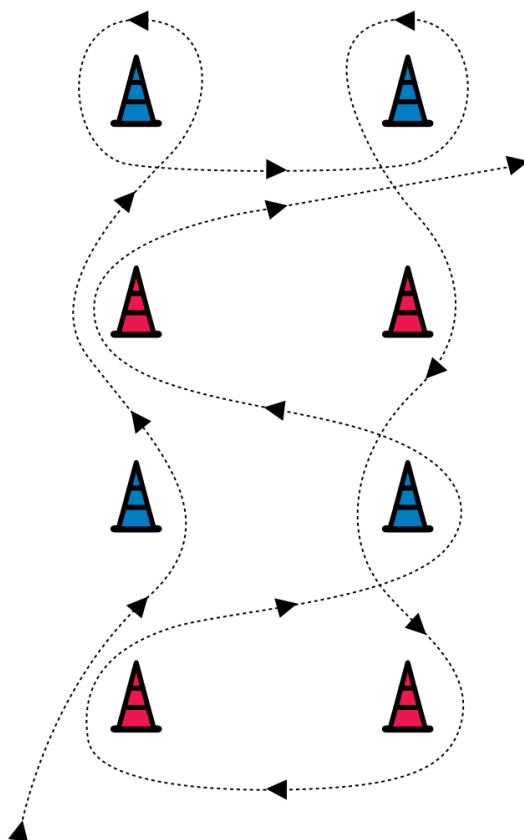
Vi börjar med standardbanan GP8 som används på många ställen, både som uppvärmning, träning i att svänga samt som tävlingsbana runt om i världen. Start- och målboxarna är de orangea till vänster och svårigheten här är att hålla reda på när man ska sluta köra efter fem varv. Det kan vara ide att ha någon som står bredvid och räknar varven och ropar när det är dags att köra in i målboxen.

8 GP



En variant på den som vi hade som exempel på sidan 15.

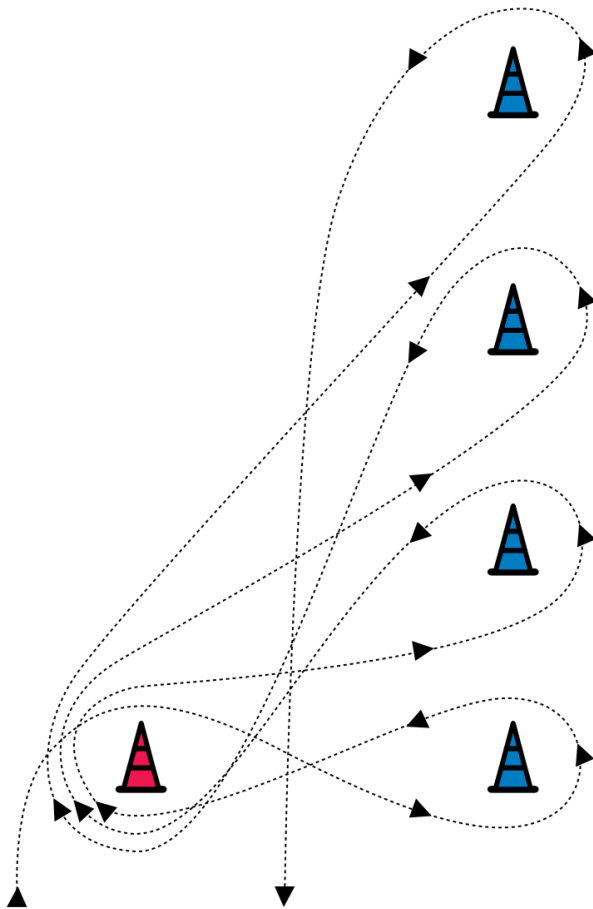
Cat's Cradle



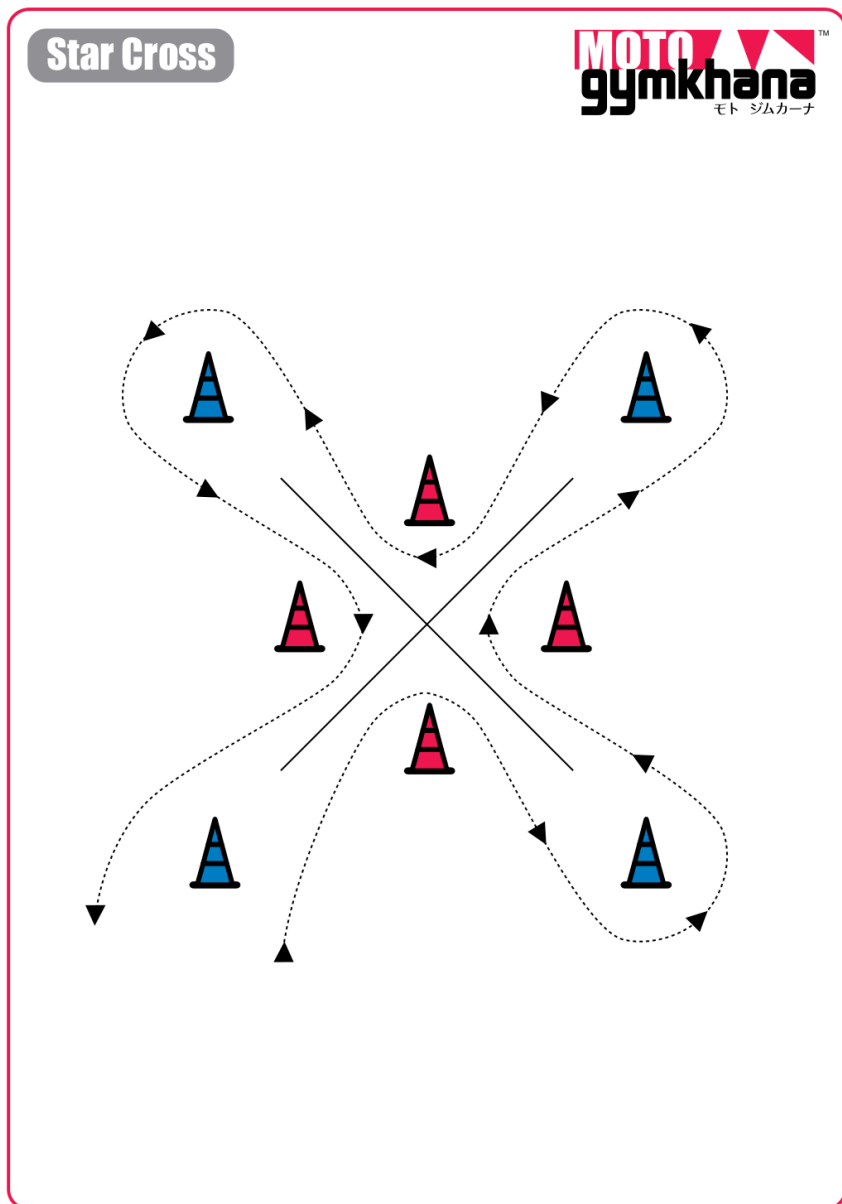
Kreativt exempel med bara fem koner.

Hand

MOTO
gymkhana
モト シムカーナ

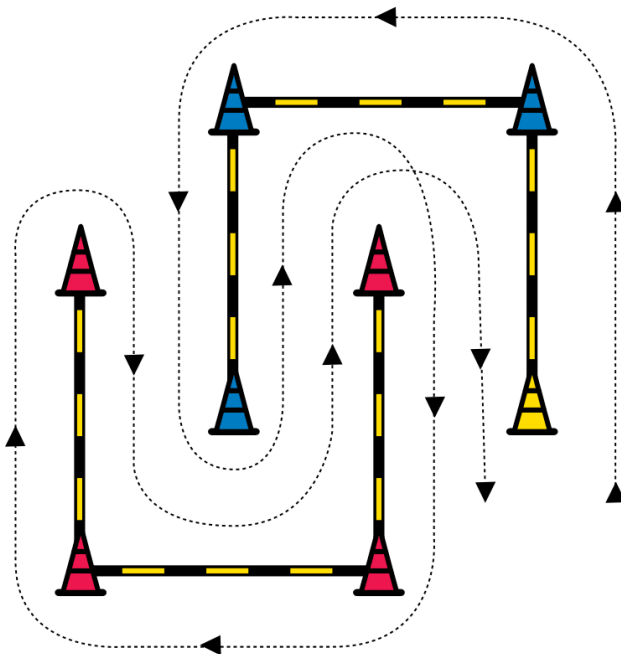


En variant på vår egen manövergårdsbana som vi kallar "Femman" eller "Fyrklövern"

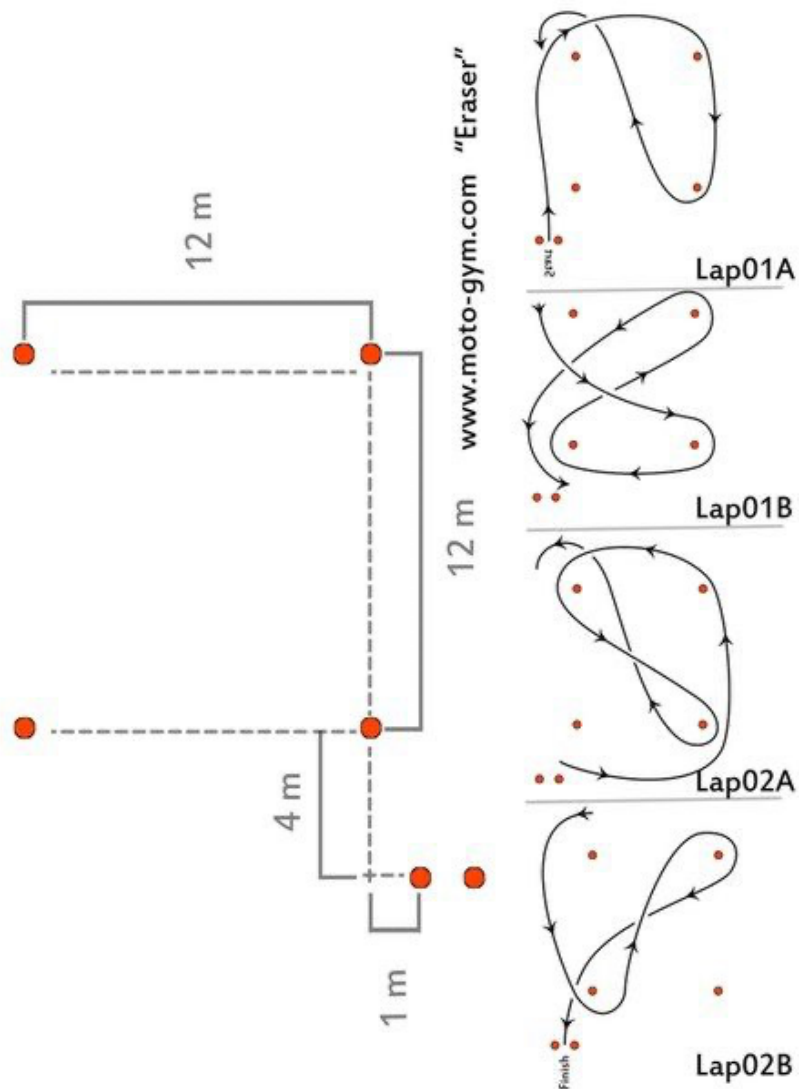


En variant på vår välkända "bryggargård"

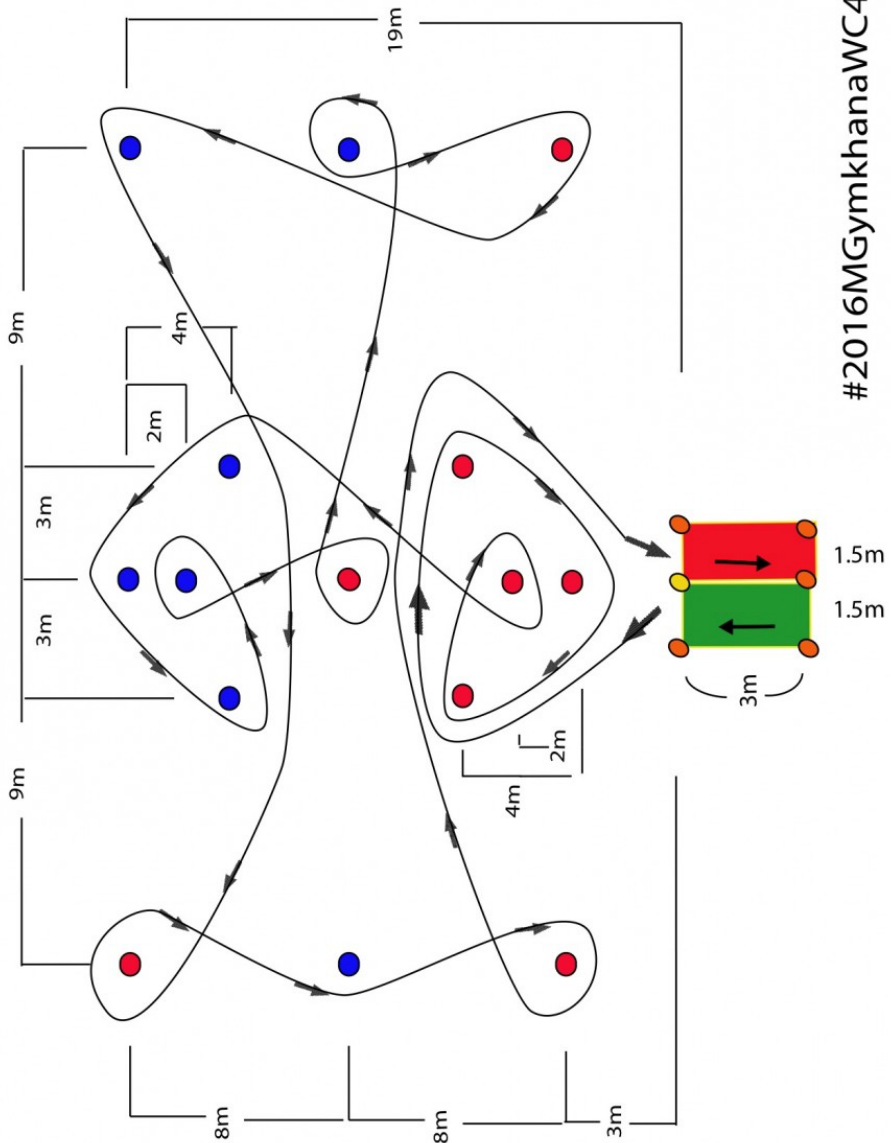
Post Office



Ytterligare en officiell tävlingsbana. Här har man använt sex koner och gjort fyra olika slingor som körs i en följd.

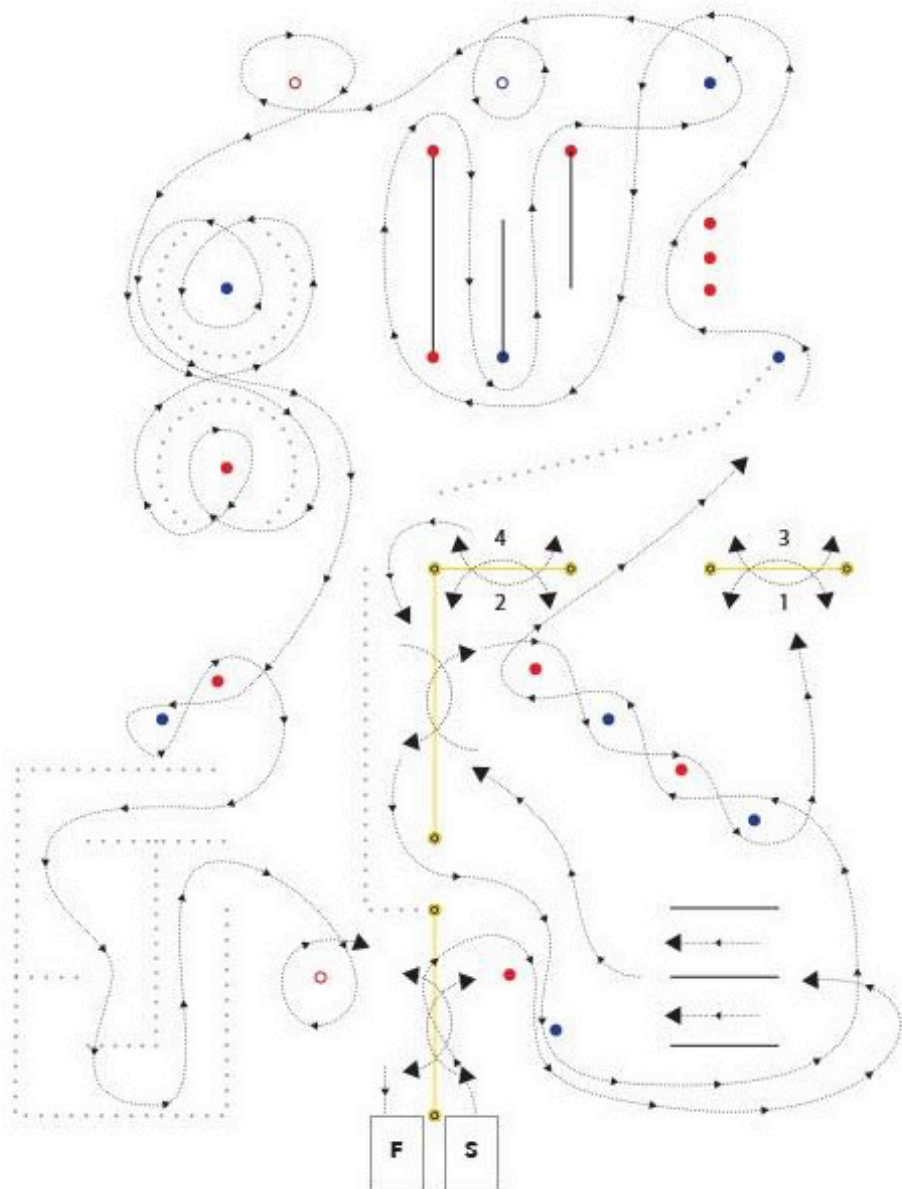


Om vi ökar komplexiteten så är det här ett exempel på en bana från World Cup 2016. Det är inte så många koner men det är lite pyssel med att memorera hur man ska köra.



#2016MGymkhanaWC4

Sen avslutar vi med ett exempel på hur en stor bana är byggd där man tar många olika hinder och väver in dem på olika sätt för att styra svårighetsgrad och hastighet. Från 6:e ronden i de holländska mästerskapen 2016.





Nu är det bara att samla ihop några koner, några kompisar, hitta en asfaltplan och börja öva. Vi som testat det här kan alla vittna om att det är både kul, lärorikt och väldigt beroendeframkallande. Man blir dessutom mycket bättre på att köra motorcykel och det är ju något vi alla strävar efter!

Har du frågor eller tankar om Moto Gymkhana så är det bara att kontakta kansliet.

/Utbildningsgruppen SMC School