

BigTwin

#9 2008 ♦ 69 kr ♦ 7,90 euro
Danmark 69 dkk ♦ Norge 79 nok

För oss som älskar Harley-Davidson



MOTORGUIDEN
SHOVEL
SÅ FUNKAR DET
BROMSOK
VI LÄR DIG MER OM
YTBEHANDLING

TASSEN
SPORTSTER-
LEGENDEN

INTERPRESS 0504-09



7 388050 406908
RETURVECKA 45

09



Udda och unika hojar trängs i verkstadens olika hörn.

Text och foto: Tomas Hansson

Tassen gör om det mesta

Känner du till Anders Bengtsson? Nähä, inte det. Men Tassen då?

Under en av våra resor i somras passade vi på att besöka Anders Bengtsson i Bollebygd. För de allra flesta känd som Tassen, Sportsterspecialisten. Ofta när man pratar om renovering och/eller konvertering av Sportster-motorer dyker Tassens namn upp och benämns med största respekt. Vi hade

aldrig träffat Tassen tidigare, och det var med stor förväntan vi svängde upp på parkeringen utanför verkstaden.

Kliver in i komplett verkstad

Vi knackar på dörren till verkstaden och välkomnas av Anders Tassen Bengtsson.

I verkstaden finns så klart komplett verkstadsutrustning och på en stor vägghylla trängs ett helt gäng

med pokaler. Men det som får oss att spärra upp ögonen lite extra är de fina Sportster-hojarna som står och trängs lite här där i lokalen. Vi går runt och njuter av hojarna medan Tassen dukar fram kaffe och bullar. Vi slår oss ner och undrar lite nyfiket hur det började.

– Tja, jag har väl tävlat i hela mitt liv egentligen, i cross, enduro och på bana, säger Tassen ödmjukt och med



En välstädd verkstad.



Anders Bengtsson, även kallad Tassen.



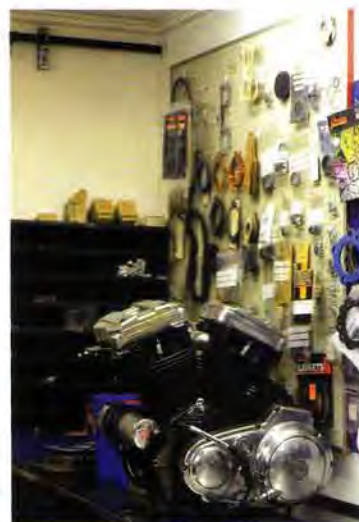
Läs mer om Tassens klassiska racer på sid 62.



Ett välkänt namn i mc-kretsar.



Pokaler trängs på en hylla i verkstaden. Anders har tävlat flitigt.



Tassen ätar sig det mesta.

en spjuvers blick bakom glasögonen. Som ofta är fallet när man träffar människor som verkligen har någon form av extraordinär kompetens så slås vi av hur ödmjuk framtoningen är hos Tassen och vi lyssnar intresserat när han fortsätter.

Fanns aldrig delar att få tag på

–Jag började väl tävla med Sportster XLR i början på 80-talet och problemet var att det aldrig fanns några delar att få tag på när man behövde dem. Så jag började samla på mig ett eget lager. En dag var det någon som behövde hjälp med en växellåda och så rullade det på allt mer. Från början var det inte bara Sportster utan också big twin-motorer som folk ville ha hjälp med. Sen blev det nästan bara Sportster-hojar under en lång period, och Buell förstås. Nu har jag arbetat med detta på heltid i 15 år.

Att Tassen inte var helt utan framgång i sitt tävlande framgår av alla prisbucklorna vi ser. Men hur blir man så bra på att renovera och bygga hojar, undrar vi?

Tassen menar att han är självlärd och att han haft en hel del nytta av sina tidigare arbeten där han lärde sig en del om svets och glasfiber med mera. Han

medger att han alltid haft lätt för att lära när det handlar om teknik. Han tillägger att erfarenhet är av stor betydelse i sammanhanget. Men kanske är det viktigaste, menar Tassen, att man har kul och gillar det man håller på med, då lär man sig mycket lättare.

Tassen Racing verkar kunna fixa det mesta när det gäller motorcyklar och speciellt Harleys och i synnerhet Sportster, men har du någon speciell inriktning i ditt arbete?

–Nej, det skulle väl i så fall vara att jag gör allting från enklare service till hela renoveringar, svarvar, fräser, borrar cylindrar och så vidare, säger han.

Ja, Tassen gjuter till och med kåpor med mera i glasfiber vid behov.

Lämnar in hela cykeln

Har uppdragen ändrat sig genom åren eller ser det likadant ut nu som tidigare?

–Det har väl ändrat sig lite, det är färre renoveringar eftersom man mer och mer åker på nya grejer. En annan skillnad är att man numera lämnar in hela cykeln när något ska åtgärdas, förr skickade kunderna toppar och cylindrar för renovering/trimning för att sedan göra monteringsarbetet själv, men det är inte alls lika vanligt nu. Fördelen med

att man lämnar in hela hojen är att jag får större kontroll över jobbet och kan lämna riktiga garantier, säger han.

Tassen säger också att de nya hojarna är mycket mera lättarbetade än de äldre.

1470cc utan att ändra slaglängd

Det är väl ganska vanligt att man vill ha sin Sportster 883 konverterad till 1200cc?

–Ja, till 1200cc eller 1300cc och till med upp till 1470cc vilket är den största volymen utan att ändra slaglängd.

Tassen Racing fixar alltså i stort sett allting och Tassen kan bara komma på ett enda tillfälle under alla år som han tackat nej till ett uppdrag.

–Det var en gjutjärnsmotor som skulle bli alldeles för dyr att renovera, helt enkelt. Men annars brukar det mesta gå att lösa.

En härlig inställning tycker vi och verksamheten hos Tassen Racing rullar på. Men tävlandet ligger numera på is?

–Jo, så är det, jag slutade tävla 1993 och numera tränar tävlar jag bara tvåhjuligt utan motor, säger Tassen och pekar mot en mountainbike som hänger på väggen.

Tassen Racing håller sig alltså i god form även rent fysiskt! ♦



I Anders Tassen Bengtssons verkstad finns det en hoj som sticker ut. Här tar vi en närmare titt på hans läckra och klassiska XLR – en racinghoj som han tog ut på bana så sent som i våras.

Tidlös racinglook

Text och foto: Tomas Hansson



Tassen berättar att han byggde hojen 1986/87 och den byggdes med original XLR 1970/71 som förebild. Han byggde den för att köra Classic Racing även om det av olika anledningar bara blev en säsong med just den här hojen. Hojen utstrålar klassisk, nästan tidlös racinglook och vår första fråga till Tassen blir: Hur var den att köra?

- Ofantligt kul att köra den här hojen! svarar Tassen med övertygelse.



"I våras körde jag den på bana och det var riktigt roligt."



Tassens klassiska XLR.



Han fortsätter och berättar om sitt bygge.

– Motorn är en Sportster-motor från 1966 som har Big Bore-cylindrar och är på 1240cc. XLR-maskinerna var egentligen på 750cc men på den här tiden var det ingen volymbegränsning. Ramen är en modifierad Sportster-ram med original road acing-ram av typen "LowBoy" som förebild. Væxellådan är en vanlig fyrvæxlad Sportster-låda, säger Tassen och påpekar att det var i stort sett samma låda från 50-talet fram till 1990 på Sportster.

En enorm kunskap

Att Tassen har en enorm kunskap om Harley-Davidson i allmänhet och Sportster i synnerhet slår mig gång på gång under samtalet. En kunskap som kom till användning när han byggde den här hojen, till vilken han gjort det mesta själv.

– Ja, men jag hade ovärderlig hjälp av att en kompis hade flera originalhojar som gjorde att jag kunde ta mått för att bygga så nära original som möjligt, menar Tassen.

Kåpan och tanken gjöts i glasfiber, självklart av Tassen själv. Att tanken skulle vara gjord i glasfiber är dock en sanning med modifikation. Den riktiga tanken, byggd i aluminium av Tassen, ligger gömd under ett "skal" av glasfiber. Tassen förklarar det hela med att glasfiber inte tål modern bensin så bra. Den enorma frambromsen kommer faktiskt från en Yamaha TD 250 från tidigt 60-tal. Tassen valde den då den är lika de bromsar från italienska Fontana som H-D använde original på de här hojarna.

– De var gjorda i magnesium och hade alldeles för dålig kvalitet, säger Tassen och fortsätter:

– Framgaffeln är italiensk, Ceriani, H-D:s gafflar var för dåliga att köra med på bana.

Skivbroms bak

Vi noterar att den faktiskt har skivbroms bak och Tassen berättar att H-D var bland de första överhuvudtaget att använda skivbroms bak och han tillägger skrattande att "de är helt kassa".

Tassens klassiska racingbygge är en riktig godbit och de senaste åren har Tas-

sen under lediga stunder renoverat och fräschat upp den efter att den fått vila många år i garaget.

– Jag hade tursamt lite delar kvar på mitt lager, bland annat nya kolvar, men nu är det slut på delar till den här, säger han.

Körde den i våras

Har du kört hojen på senare tid?

– Ja, nu i våras körde jag den på bana, och det var riktigt roligt!

Hur mycket effekt har motorn?

– Tja, jag har tänkt många gånger att bänka hojen, men det har liksom aldrig blivit av, men jag uppskattar effekten till någonstans mellan 90 och 100 hästar.

Blir du inte sugen på att börja köra klassisk racing igen?

– Jo, varje dag när jag vaknar! Men vardagen med jobb och annat kommer emellan hela tiden.

Tassen avslöjar dock att han faktiskt håller på och bygger en ny hoj, en 750-kubikare, och medger att det är mycket möjligt att vi får se en comeback snart.

Den ser vi fram emot! ♦



Att ta mått från en originalhoj hjälpte Tassen.



Tanken är i glasfiber, men bara utanpå.



Ett varumärke som röner respekt i mc-kretsar.



Klassisk design.



Till den här platsen längtar Tassen varje morgon.

Fakta

Tassens klassiska XLR (replika av 1970/71 års modell.)

Ägare och byggare: Anders Tassen Bengtsson, Bollebygd.

Ram: modifierad Sportster-ram av Tassen

Motor: Sportster 1240cc från 1966

Växellåda: Sportster original 4-växlad

Avgassystem: av Tassen

Kåpa, tank: efter original i glasfiber, av Tassen

Oljetank: av aluminium, byggd av Lars Gunnar Olsson

Sadel: efter H-D original av Tassen

Fälgar: från Yamaha, 60/70-tal

Broms fram: trumbroms från Yamaha TD250 tidigt 60-tal

Broms bak: skiva, "Hurst Earheart"

Varvräknare: H-D original

Styre: clip on 22mm

Lack: Tassen

Vikt: ca. 180 kg. "men idag skulle man kunna bygga den 30 kg lättare"

Effekt: uppskattningsvis 90-100hk



Det mesta har Tassen tillverkat själv.