Special!

När **Sven-Bertil Taube** tävlade på **Skarpnäck** med **Velocette Thruxton!**

CLASSIC BIKE

Nr 1/2013 årgång 10. Pris 99:- inkl moms. Norge 99:- NOK. Finland 9:50 EUR

SPORTSPECIAL

H-D RACERS

BESÖK HOS "TASSEN" I BOLLEBYGD

ANDERSTORP

DE GYLLENE ÅREN PÅ 80-TALET

VARG-OLLE

VI BERÄTTAR HELA HISTORIEN!

+ TEAM BIKE, KÅSAKUNGARNA & KRÖNIKOR

TIDSAM 4625-01
7 388462 509907

NEDSLAG I TASSENS VÄRLD

KR XR

I en ren, städad och välorganiserad verkstad i västgötska Bollebygd finns en härlig samling amerikanska roadracingmaskiner. Anders "Tassen" Bengtsson kan sin Harley-historia.

TEXT: HENRIK NYBERG FOTO: OLA ÖSTERLING

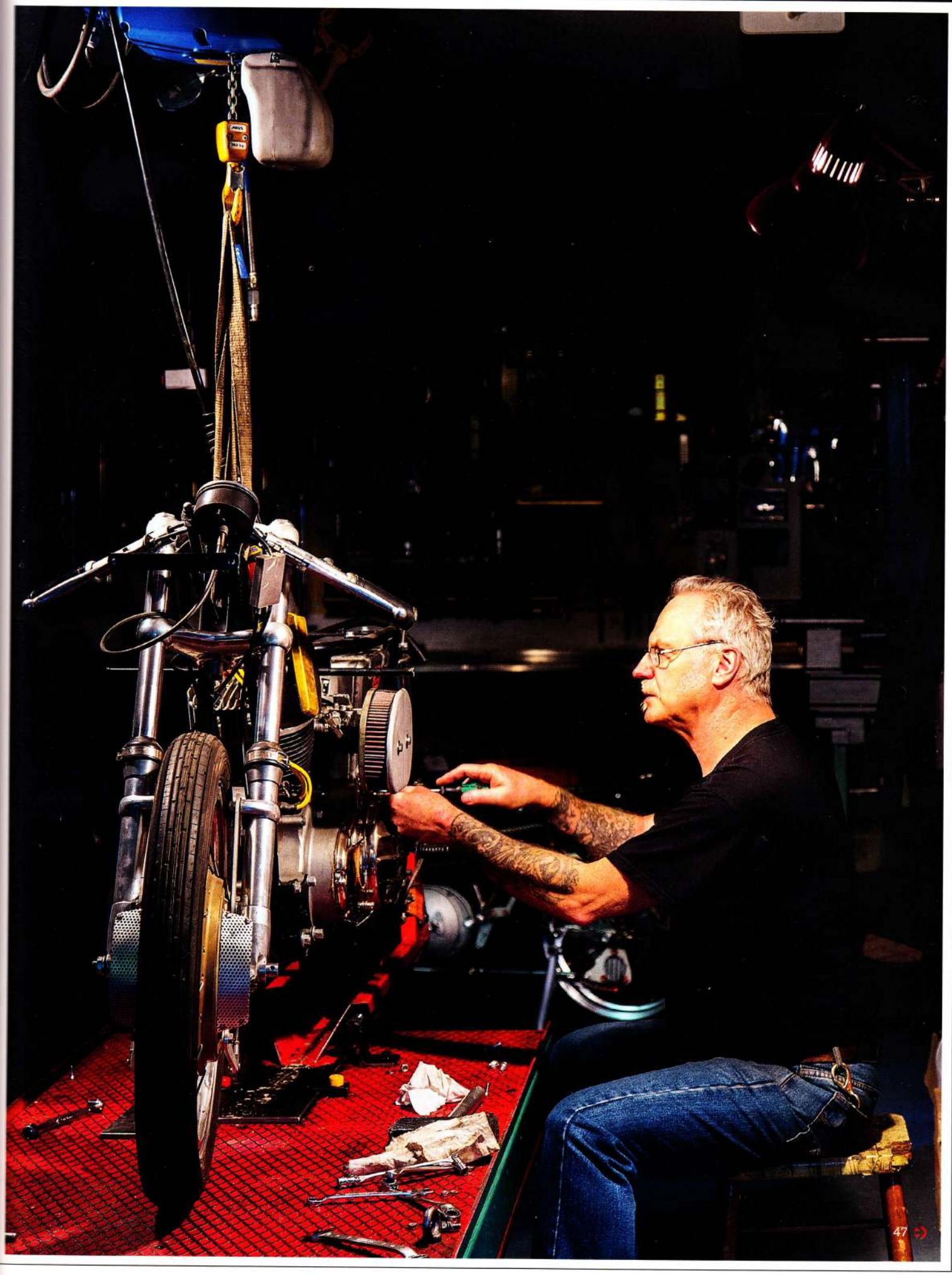
När man bestämmer sig för att göra en specialtidning på temat "racing" är kanske inte amerikanska Harley-Davidson den första motorcykeltillverkaren man kommer att tänka på. I modern tid – räknat från andra världskriget till i dag – har de koncentrerat sig på stora och pålitliga transportfordon, långt från de förfinade och små exempelvis italienska eller engelska maskiner som känns mer naturliga i tävlingssammanhang.

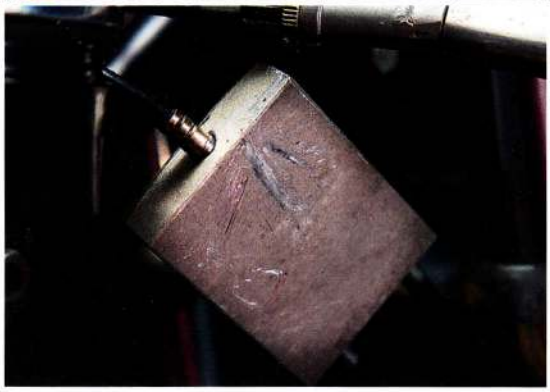
Men även om det länge är touring och glidare som varit i huvudsaklig fokus för den enda kvarvarande hojtillverkaren i USA efter att Indian slog igen 1952 – i varje fall fram till helt nyligen då märken som Buell, Victory och ett återskapat Indian tagit upp konkurrensen – så har H-D faktiskt alltid varit engagerade inom motorsport. I allra högsta grad till och med, även om de inte gjort så stora avtryck här i Europa. Men faktum är att "frihetsmaskinen" från väst har använts i tävlingssammanhang från tidigt 1900-tal till våra dagar, och fortfarande tillverkas deras XR-750-motor; V-twinnen som varit så framgångsrik i rundbaneracing i över 40 år nu.

Amerikansk motorcykelsport har alltid skiljt sig från den europeiska, vilket naturligtvis är en förklaring till varför vi så sällan sett några Harley på våra banor. Till att börja med har man där i huvudsak koncentrerat sig på så kallad "dirt track", en rundbanedisciplin som kan jämföras med en snabbare och tuffare variant av speedway. Det har alltid funnits andra grenar som liknar våra enduro-, motocross- och roadracingsporter, men dirt track har varit – och är i viss mån fortfarande – centrum för amerikansk motorcykelsport.

En annan skillnad från vår typ av mer specialiserad tävlingsverk-

Tassen tvekade först lite när vi ville ta bort kåpan från hans KRTT. Eftersom den inte är delbar måste hela framhjulet demonteras först, och då maskinen är byggd som en kopia på Rayborns 69-racer är det skruv och mutter som gäller - inga snabbfästen här inte. Men med gemensamma krafter kunde vi ändå ta loss den smäckra kåpan.





De välflänsade topplocken i aluminium till Tassens KRTT är stämplade med den magiska tilläggsbokstaven "R" i artikelnumret, ett signum för racehojarna. Bromsfördelaren till den dubbelnockade Ceriani-trumman är gjord med originalet som förebild. Även H-D använde sig av så kallade clip on-styren, men här i entumsdimension med invändig gasvajer. Självförsörjande tändmagnet från Fairbank-Morse eliminerar behovet av batteri och ser dessutom helt rätt ut.

samhet är att man i USA sedan tidigt 30-tal till största delen ägnat sig åt mer produktionsbaserat material. Bakgrunden till det är kritik som växte mot de höga kostnader och svårigheterna för amatörer att slå sig in i de existerande klasserna "A" och "B", vilka var avsedda för fabriksteam och professionella förare. Som en följd av det växte en ny klass fram, som naturligt nog fick namnet "C", där det var påbjudet att endast serietillverkade maskiner fick användas, och att dessa dessutom skulle ägas av föraren.

Oftast användes samma maskin till olika discipliner, det var bara en fråga om bromsar skulle monteras.

I den här nya klassen, som på kort tid blev mycket populär och snart helt tog över intresset från de övriga två, sattes begränsningen i motorstorlek till 750 kubik för sidventilare och 500 kubik för toppventilare. Den regeln har på senare tid kritiserats som orättvis och protektionistisk, men sedd i ett historiskt perspektiv var det fullständigt naturligt.

Såväl H-D som Indian tillverkade 750-kubikare med sidventilsarrangemang, som var mer eller mindre jämbördiga med det fåtal 500-kubiks toppventilare i serieproduktion som fanns att tillgå i USA vid den tiden. Man strävade helt enkelt efter bra och jämna race, och det var just vad "Class C-racing" erbjöd publiken.

DE SOM FÖRE KRIGET ville köra Harley-Davidson i C-klassen var hänvisade till deras W-serie, en för märket traditionell V-twin på 750 kubik med sidventilsteknik, separat och trestegad växellåda och fotkoppling med växelspaken på tanken. Under ett antal år var det här förstahandsvalet för många, oavsett om det var rundbana, backe eller landsvägslopp man skulle köra. Ofta använde man samma maskin till alla discipliner, det var mest en fråga om att montera på eller av bromsarna.

Men när kriget var över, och västvärlden såg på framtiden med tillförsikt, var den gamla W-maskinen klart utdaterad – inte minst tydligt i skuggan av de lättare och snabbare brittiska maskiner som började hitta över Atlanten.

Svaret från Harley-Davidson – Indian var slaget, led i dödsryckningar och var inte med i matchen – var en helt ny konstruktion: fortfarande en 750-kubiks sidventilare men en från grunden ny motor, Model K.

Med den nya K-serien fick man ett drivpaket där vevhus och växellåda var sammanbyggda, till skillnad från W-seriens delade konstruktion. Som den efterkrigskonstruktion K-modellen var erbjöd den också fyrstegad och fotmanövrerad växellåda och levererade vid lanseringen 1952 ungefär 40 hästkrafter.

Precis som sin föregångare W-serien kom den nya K-modellen att levereras i – förutom gatutförande – en mängd tävlingsvarianter. Där fanns KR för rundbana, KRM för ökenrally och KRTT för roadracing, men skillnaderna var oftast små; för rundbana fanns inga bromsar eller fjädring bak, något som användes för roadracing, medan KRM hade ett aningen högre draget avgassystem och hasplåt, bland annat.

Något som också var gemensamt med W-serien var att K-racern var mycket framgångsrik i sina olika grenar. Trots att de europeiska femhundrorna, och särskilt då de engelska, importerades i stora antal, stod den amerikanska V-twinnen oftast emot konkurrensen.

Men det kostade på, i och med att man hade valt den klart utdaterade sidventilstekniken fick H-D jobba hårt för att hela tiden förbättra sin maskin. På rundbanorna gick det förhållandevis bra, men med tiden kom K-modellen att få det allt tuffare på roadracingbanorna.

Och med åren kom det verkligen att handla om banor, i stället för de landsvägslopp man tidigare hade deltagit i. Årets höjdpunkt, och inledning, var naturligtvis då som nu Daytona 200, som fram till 1961 hade körts delvis på stranden och delvis på en rak landsväg.

När man flyttade tävlingen till den nybyggda motorsportanläggningen ställdes nya krav på motorcyklarna vad det gällde fjädring, bromsar och motor. Två år senare, 1963, tilläts också vindavvisande

Den lilla och lätta KRTT från 1968 hade så kallad "High Boy-ram", skivbroms från Hurst-Airheart bak och växeln på höger sida.

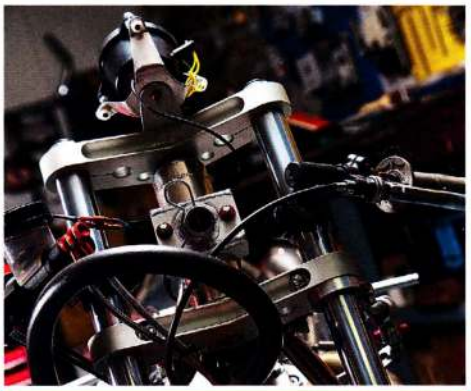
Med den ena avgasporten riktad framåt och den andra bakåt ser avgasrören ut att vara olika långa. Men de är väl avstämda för bästa effekt.

"Nu har du skruvat lika mycket på den här som jag, ska jag köra den någon gång får du hänga med."

Den för Harley-Davidson klassiska färgsättningen i svart, orange och vitt blev officiell för fabriksteamet inför säsongen 1968, och sedan dess har färgkombinationen varit synonym med kraftfulla V-twinnar från Milwaukee. I vid en första anblick ser den övre KRTT:en och den modernare XR-750-racern snarlika ut, men de är byggda med helt olika infallsvinklar. Medan XR:en är tänkt som en konkurrenskraftig racer, är Tassens KRTT en närmast exakt kopia på 1968 års fabriksracer.

Rörramschassit i krommolybdenstål kommer från Champion och var ursprunligen tänkt för dirt track. Det dubbla avgassystemet från Supertrapp sprider välljud från sig.

En officiell skiss från 1972 visar TT-versionens ramkonstruktion med det mycket lågt placerade styrhuvudet. I verkligheten användes längre stötdämpare och framgaffel.



I och med att Tassen byggde sin XR-750 som en racer snarare än en kopia, kunde han arbeta mer fritt. Det innebär att hojen visar upp ett mycket tidskrävande lättningsarbete i form av svarvning, fräsning och borrning. Men så väger den också under 150 kilo med några liter olja i tanken. I och med att växellådan bara erbjuder fyra lägen har Tassen justerat in motorn för maximalt vridmoment och brett effektregister, hellre än enbart hög toppeffekt.

kåpor på tävlingshojarna i USA, något som H-D naturligtvis anpassade sig till även om de fortfarande använde sig av fjädrande solosadel och förarna släpade foten i backen som när de körde flat track.

Men såväl maskinerna som förarna utvecklades, och under andra halvan av 60-talet såg en tävlingsmotorcykel från H-D ut precis, nästan, som de europeiska med täckande helkåpa, korta styren fästa direkt på en väl fungerande gaffel och rejäla bromsar.

Att H-D valde gjutjärn i stället för aluminium ter sig i dag som ett märkligt och felaktigt beslut.

Under dess sista två år, 1968 och -69, sägs KRTT:n ha lämnat 58 hästkrafter, en imponerande siffra som uppnåddes på bekostnad av smalt effektregister; motorn var död under 4 800 varv och hade dragkraft 2 000 varv upp. Den spetsiga karaktären bidrog förmodligen till att fabriken tog fram växellådsdrev för i stort sett vilken utväxling som helst.

För hastighetstävling på asfalt var den stora stjärnan hos Harley-Davidson en ung man vid namn Calvin "Cal" Rayborn. De där två sista åren vann han, mot mångas odds, Daytona 200 med sin KRTT och nummer "25" på kåpan. De två segrarna utgjorde de två sista av K-seriens 13 vinster på Daytona under de 17 år som modellen var aktuell. Men till säsongen efter, 1970, skulle den gamla sidventilaren gå i pension: delvis på grund av en regeländring som föreskrev 750 kubik oavsett motortyp, och delvis på grund av ett smattrande oljud från Japan – tvåtaktarna.

DET KOM NATURLIGTVIS inte som någon överraskning för Harley-Davidson, det hade under ett antal år pratats om en gemensam 750-kubiksregel, och redan 1965 hade tävlingsavdelningen i Milwaukee experimenterat med en större motor. Dessutom, i dirt track införde man gemensam kubikgräns till 1969, så H-D hade redan fått känna på konkurrensen från de större britterna. Som en liten detalj bör nämnas att trots att det var 750 kubik som gällde för alla i dirt track 1969, vilket var den disciplin som samlade störst mängd poäng i jakten på att bli "Number One" – AMA-mästare – var det Harley-föraren Mert Lawwill som fick använda startnummer "1" året efter. Helt uträknad var nog inte den gamla sidventilaren ändå.

Men naturligtvis var det dags att uppdatera maskinen, problemet var bara att Harley-Davidson hade ont om pengar och en ny tävlingsmotorcykel var förmodligen lågprioriterad.

Resultatet blev något av en kompromiss, på endast fyra månader ritade den unge konstruktören Pieter Zylstra en ny, toppventilad version av något som till stora delar var samma gamla K-motor från 1952.

Vid ett snabbt ögonkast kände man igen bottendelen där vevhus och en fyrstegad växellåda samsades, och precis som innan återfanns fyra korta kamaxlar på höger sida av motorn. En del detaljer som koppling, tändning och oljepump var i princip identiska med K-modellen.

Men ovanför vevhuset såg det annorlunda ut, cylindrarna härbärgerade inte längre ett par hängande ventiler. I stället kröntes motorn av ett par topplock med stående ventiler, som påverkades av vipparmar och stötstänger från de lågt placerade kamaxlarna.

Dessvärre var såväl cylindrar som topplock tillverkade i gjutjärn.

VARFÖR H-D VALDE ATT använda gjutjärn – som är tungt och inte avleder värme något vidare, två viktiga faktorer i racing – i stället för aluminium till cylindrar eller i varje fall topplocken kan vi bara spekulera i. Kanske blev det billigare så, enligt någon ekonoms räknesticka.

En katastrof var det i varje fall. När säsongen 1970 öppnade med Daytona 200 bestod teamet av fyra förare: regerande mästaren Mert Lawwill, Cal Rayborn, Mark Brelsford och Bart Markel. Alla skulle komma att bryta med motorhaverier, och innan dess hade ingen av dem lyckats prestera några tider att tala om heller. Den nya motorn var utan tvekan ett fiasko, även om man ändå gjorde en del hyfsade resultat på rundbanorna.

Medan vänster sida domineras av avgassystemet i rostfritt stål, tas höger sida upp av ett par jättelika Malossi-förgasare och en mängd oljeslangar.

Och ingen, i varje fall inte engelsmännen, kan glömma när Cal Rayborn kom över till England för Transatlantic Matchraces under påskhelgen 1972, och på banor han aldrig sett förut vann tre av sex heat med sin gamla "Iron Maiden". Måhända trivdes järnmotorn bättre i den råkalla vårluften England kunde erbjuda, än i hettan på Daytona eller Talladega där motorerna smälte kolvar på löpande band.

Inom racing är tid den kanske allra största bristvaran, och H-D hann inte rätta till felen på sin nya maskin, som hade fått namnet XR-750, under säsongen 1970. Och inte året efter heller, trots att man experimenterade med dubbla förgasare, avskärmande värmesköldar och avancerade oljesystem med mångdubbla kylare, var man hopplöst avhängda. Till säsongen 1972, då aluminiummotorn kom.

I början av 70-talet var tiden över för fyrtaktarna i roadracing.

Man ska inte göra misstaget att tro att Dick O´Brien – den legendariske chefen på Harley-Davidson Race Departement – och hans mannar inte visste hur man byggde en snabb motor. Det hade de full koll på. Det är troligare att ekonomiska beslut och företagspolitik får ta skulden för misslyckandet med den första generationens XR-750.

Men när de väl fick göra jobbet rätt fick de ihop ett drivpaket som med åren har blivit en av världens mest framgångsrika serietillverkade tävlingsmotorer – det är faktiskt svårt att se någon konkurrent.

När de väl var klara med den nya versionen av sin V-twin – fortfarande på 750 kubik, med 45 graders vinkel mellan cylindrarna, två ventiler per förbränningsrum som påverkas via stötstänger från fyra kamaxlar, kedja till primärtransmissionen och fyrstegad växellåda av kassettyp – var fyrtaktarnas dagar räknade inom roadracing.

Framförallt Yamaha hade tydligt markerat att det nu var tvåtaktarnas era, men på den för USA så viktiga rundbanescenen skulle man använda fyrtaktsmaskiner i många år framöver. Och där hittade Harley-Davidson rätt arena för sin XR-750.

En ung talang vid namn Kenny Roberts vann serien åt Yamaha både 1973 och 1974, och tio år senare tog Honda hem segern fyra år i rad med Ricky Graham och Bubba Shobert. Men med några få undantag har det sedan introduktionen av aluminiumversionien av XR-750 varit H-D förarna valt i kampen om "Number One".

Förklaringen till det är en konstant utveckling av drivpaketet och det faktum att alla faktiskt kan köpa en XR-750, helt i enlighet med reglerna för Class C-racing. Du som läser den här texten kan än i dag gå in till din lokala Harley-handlare och beställa ett "XR-750 engine kit", även om det kommer kosta dig 250 000 kronor inklusive moms.

Vad du får då är en komplett motor i form av reservdelar för att själv sätta ihop, och då talar vi på nivån att kamloberna måste pressas på kamaxlarna – det är verkligen ett "engine kit" …

Men man får också en extremt förfinad och välgjord 750-kubikare som kan leverera upp mot 100 hästkrafter, en motor som i rätt chassi och med rätt förare kan konkurrera om segern med de bästa i amerikansk flat track – och som dessutom går att köra classic racing med.

Den har varit i produktion i över 40 år nu, men fortfarande är Harley-Davidsons XR-750 en vinnarmaskin.

En som fastnat för den lite okända men mycket intressanta tävlingshistorien hos Harley-Davidson är Anders Bengtsson i Bollebygd, mer känd hos allmänheten som "Tassen".

Anders började åka H-D redan på 70-talet, och ganska snart började kompisar och bekanta vända sig till honom när de hade problem med sina maskiner. På den tiden hade han ett "riktigt" jobb och skruvade i "veaskjulet" som han uttrycker det på klockren västgötska.

Det visade sig snart att Tassen var en mycket duktig motorcykelmekaniker, den där typen som jobbar noggrant och alltid med en känsla för perfektion. Dessutom gillade han att åka fort, och den kombinationen brukar alltid leda åt samma håll.

"JAG BÖRJADE KÖRA classic racing med en Trident i ett Rob North-chassi på 80-talet, men när Bott-serien drog igång några år senare byggde jag en XR-racer i stället", berättar han för oss i där vi sitter med en varsin kopp ganska surt kaffe i en i övrigt perfekt verkstad.

Den Bott-serie han nämner var en roadracingserie för tvåcylindriga maskiner som kom igång i slutet av 80-talet. Under några år var det scenen för härliga byggen på allt från Ducati till Yamaha och Norton, och Harley-Davidson alltså.

"Den hojen byggde på en XR1000, alltså gatversionen av 750-racern, men i samma stil som de gamla fabriksmaskinerna. Den står kvar inne i huset", berättar han och visar oss senare både den och en XLR-baserad hoj med närmare släktskap till den "vanliga" Sportstern. Men vi är och hälsar på hos Sporsterspecialisten i Bollebygd – sedan många år tillbaks är Tassen heltidsmekaniker med särskild inriktning på Harleys snabbare modeller, även om alla är välkomna – för att se närmare på två andra hojar: en racebyggd XR-750 och en perfekt KRTT-kopia.

"Det började med att Eros [Krister Helgesson som driver Mother's Harley Shop i Göteborg] hade köpt en nedlagd butik i USA och fått hem en container med delar. Han ringde mig och sa att 'Nu har det kommit hem en sådan där konstig Sportster, ska du ha den?' Jag köpte den inte då, men den hamnade ändå här lite senare."

Den "konstiga Sportstern" var en KR-racer som någon konverterat till gathoj, men alla viktiga bitar till motorn fanns där. Men i övrigt var det inte mycket som gick att använda, något som kanske underlättade beslutet att bygga en kopia på 1968 års KRTT, likadan som Cal Rayborn vann på Daytona med.

"Jag fick låna en äkta KRTT av Honda-Ingvar, som hade samlat på sig en del när de var billiga. Med den som mall byggde vi, jag och Rune Andersson, en ny ram, göt upp nya kåpor och tillverkade nästan alla små detaljer som inte fanns att köpa. Den fantastiska oljetanken gjorde LGO, Lars Gunnar Olsson, åt mig, och en del saker som framgaffel och frambroms från Ceriani gick att köpa. Men annars fick vi nog tillverka det mesta själva."

Tassens KRTT-kopia är i det närmaste perfekt; detaljarbetet och trovärdigheten mot originalet är enastående. Föga förvånande används inte hojen, även om Tassen som han säger "har provat den här på landsvägen för att se så den går som den ska".

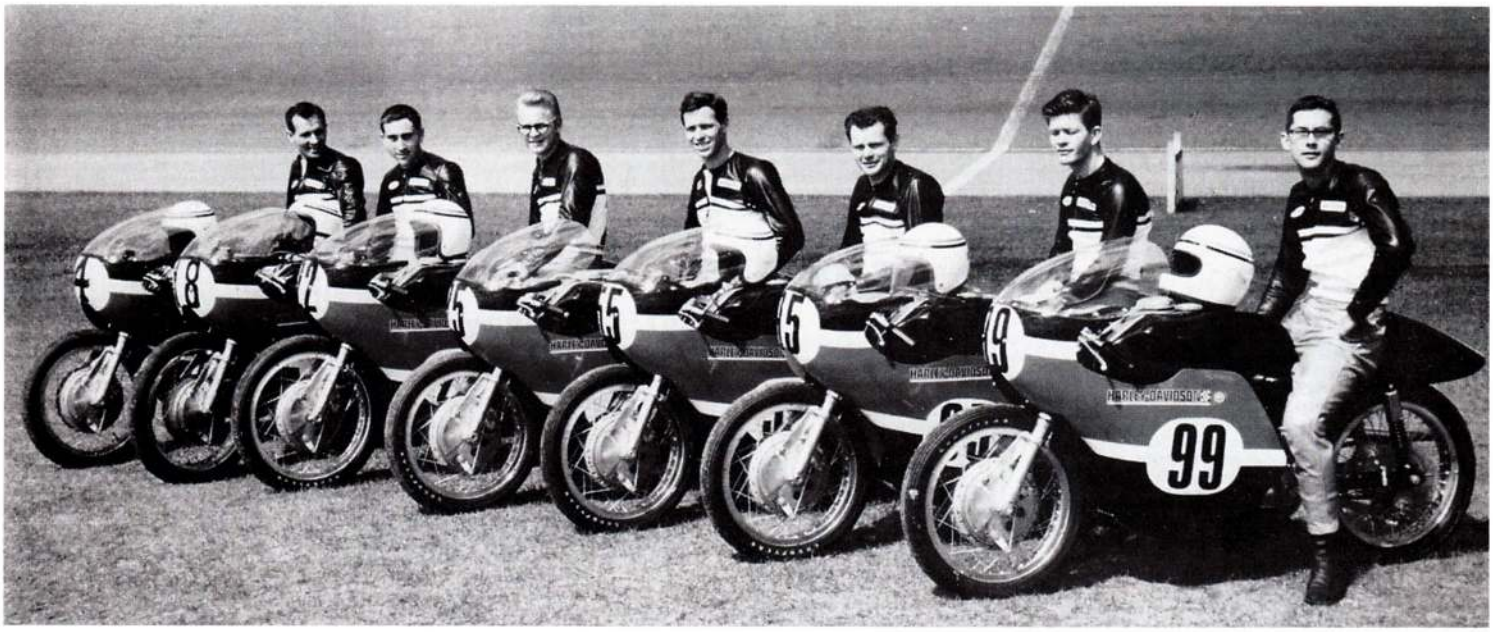
Den XR-750 han har byggt följer däremot ingen exakt mall och är heller inte menad att vara någon kopia. Den är byggd för racing, för att vara konkurrenskraftig i classic racing. Och för att Tassen ville bygga en.

"Jag tog hem tre stycken XR-750-motorer med 1992 års specifikation för ett bra tag sedan. En sattes ihop och gick till Norge, en köpte ju du [artikelförfattaren var själv lycklig ägare till en XR som Johnny Nordberg vann nordiska classicserien med 2001] och den tredje har legat i delar här under alla år. Det var dags att sätta ihop den."

Sedan tidigare fanns ett Champion-chassi i huset – "en dirt trackram från 1972" – som förenades med motorn. Genom ett flitigt användande av svarv, fräs, aluminium och där så behövdes titan har Tassen lyckats bygga en kompakt och stark 750-racer som väger in på under 150 kilo.

"Jag har kört några race med den, mest för att prova ut den och för att det är kul förstås. Men jag vet inte, racing tar ju all tid man har och kostar hur mycket som helst. Jag ska nog sälja iväg den, tror jag."

Nu har ju Anders sagt i flera år att han ska sälja sin samling av amerikanska tävlingsmotorcyklar, men i ärlighetens namn verkar han ha svårt att skiljas från dem. Och det är lätt att förstå, en finare samling är svårt att hitta.



Inför Daytona 200 1968 använde Harley-Davidsons fabriksteam för första gången den ny så klassiska färgsättningen i vitt, svart och orange. Maskinerna är den sidventilade KRTT på 750 kubik i sin mest förfinade form. Från vänster ses: Bart Markel, Mert Lawwill, Dan Haaby, Cal Rayborn - som skulle vinna tävlingen, Roger Reiman, Fred Nix och Walt Fulton Jr. En mäktig uppställning av förare och motorcyklar.