

Nr 3 | 2003. Pris 54:- (inkl. moms)

Danmark 54:-. Norge 54:-

Finland EUR 6,00

Estland 59 kroona

MCM

**GLITTER OCH
GLAMOUR FRÅN
CUSTOM CHROME**

**NORSKBYGGO
KNÖLTOPP**

**VON DUTCH —
CUSTOMLACKENS
KUFISKE FADER**

**MATS JUNKKAS
ÅTTA ÅRS SLIT**

**60-TALSBYGGO
BUMSE R69S**

**PÅ BESÖK HOS
ARLEN NESS**

VINCENT STROKER

**EN CIVILISERAD
BEST**



594002

TIDSAM
0849-03

TASSENS KRTT-REPLIKA

HARLEYS ANDRA SIDA

7 388084 905408

HARLEY-DAVIDSON KRTT



●●● Ända fram till 70-talet var Harleys främsta vapen på racerbanorna en gammal sursida, något de andra övergett före kriget. Men KR:en var inte så trött som man kan tro och vackrare än de flesta.

●●● Hos Harley-räven Anders "Tassen" Bengtsson i Bollebygd hittar vi en klassisk KR. Förklaringen till det exemplariska skicket visar sig vara att cykeln är en nybyggd replika på Rayborns fabriksracer från 1968.

Harleys andra sida

TEXT: HENRIK NYBERG. FOTO: SIWER OHLSSON.

Varför The Motor Company bestämde sig för att introducera K-modellen 1952 är idag lite svårförståeligt. I den efterkrigstid som rådde fanns det gott om europeiska motorcyklar som med lägre vikt och högre effekt skåpade ut allt den inhemska industrin kunde uppvisa.

Trots det valde Harley att möta konkurrensen med något så uråldrigt som en sidventilare, något som övriga hojfabrikat övergett på 30-talet, och detta i en motor som i övrigt var klart mer modern i sin konstruktion än vad Triumph och Norton byggde sina framgångar på.

För att förstå K-modellens uppkomst får vi backa lite i historien. Fram till 1952 hade Harley bara sin gamla W-modell för den växande skara knuttar som ville ha en lite mindre men

snabbare knarr. Modell W, eller lill-sidan som vi kallar den, var en sidventilmotor på 750 kubik med separat treväxlad låda. Den hade varit i produktion sedan 1937 och var vid det här laget chanslös mot framförallt de engelska 500-kubikarna. Publiken krävde något raskare av H-D och fabriken hade gott om pengar efter att sålt hundratusentals 750-sidor till armén under kriget, pengar som investerades i utvecklingen av en helt ny sporthoj, modell K.

Den nya cykeln fick en dubbel vaggram med svingarm bak och riktig fjädring. Fördelen med att vara sist är att man kan hoppa över misstag som plungerfjädring och gå direkt på riktiga stötdämpare. Fram satt en för tiden modern teleskopgaffel och bromsarna var så bra den tidens knuttar kunde önska. Men det riktigt fina var motorn, en lätt och smal blockmotor på 750 cc där den fyrväxlade lådan var av kassettyp och drevs av en koppeling som många hävdar än idag är Harleys bästa någonsin.

Det var bara det där med ventilarrangemanget, istället för att placera ventilerna ►

Mellan 1952 och 1969 var en KR först på Daytona inte mindre än 13 gånger!



► ovanför kolven som engelsmännen gjorde valde man att återigen sätta dem på sidan, precis som innan kriget. Anledningen till detta kan vi bara spekulera i men förmodligen berodde det på osäkerhet, sen en tid tillbaks hade de större cyklarna fått toppventilsmoto-

rer vilket lett till en hel del problem, problem H-D inte riktigt hade lösningen på. Även inom amerikansk bilindustri användes ofta den gamla men pålitliga sidventilstekniken fortfarande, och förmodligen tänkte Harley att "bättre utveckla något vi behärskar än att

misslyckas med ett experiment". Med 30 hästar och 200 kilo blev K-modellen självklart en flopp och sex år senare kom Sportstern, men det är en annan historia.

När Model K lanserades var den i USA mest



populära racingformen den så kallade klass C, ett mästerskap som innehöll dirt track, road racing och TT som kan liknas vid vår motocross och man körde produktionsbase-
rade cyklar på 500 eller 750 cc om de var av
sidventilstyp. En eftergift för inhemsk till-

verkning, javisst! Samtidigt med gatcykeln K
släpptes också racermodellerna KR, KR TT
och KRM och allteftersom kom en mängd
trimbitar, utväxlingar, ramar och kåpor. Som
racer var KR:en i produktion till och med
1969 och var på något mirakulöst sätt kon-

kurrenskraftig ända till slutet. De sista mo-
dellerna pumpade ur sig nästan 70 hästar
med ett effektregister som en hårt trimmad
tvåtaktare, och tack vare avancerade helkåpor
utvecklade i vindtunnel lyckades man vinna
det prestigefyllda Daytona 200 så sent som ►

Det vi ser är inte en helt igenom tvär-original cykel, de var aldrig så här fina



Många MCM-läsare minns säkert Tassen från tiden då han själv rejsade sina Harleys i BoT och classic. Idag driver han firman Tassen Racing med Sportster som specialitet.

► 1969, självklart med den legendariske Calvin Rayborn ombord. Faktum är att mellan -52 och -69 var en KR först på bankingen inte mindre än 13 gånger!

Att det var en bra racer bevisades tydligt det sista året när man i dirt track tillät 750 cc för alla motortyper, men inte ens det bet på den gamla sidan som höll undan storkubiks Norton och Triumph-tripplar. Till slut var det ändå dags att pensionera KR till förmån för XR750 vilket i princip var en KR med toppmonterade ventiler, en cykel som än idag är i bruk inte minst i form av MCM:s classic racer som vann cupen förra året.

Den underbart vackra KRTT vi ser på bilderna är en -68 som tillhör Anders "Tassen" Bengtsson, en man som ägnar det mesta av sin tid åt Sportster och alla dess föregångare. Det vi ser är inte en helt igenom tväroriginal cykel, de var aldrig så här fina. Tassen har valt att förbättra vissa detaljer, eller som han säger: "Man kan inte göra det hur dåligt som helst".

Ursprunget till cykeln är en gammal dirt-track-hoj som han blev nästan påtvingad, en knarr så slut som bara en gammal racer kan vara. Med en av Honda-Ingvars original KR-cyklar som underlag började sedan en lång och mödosam uppbyggnad av en replika på Rayborns 68-racer. Det allra mesta har fått nytillverkas såsom ramen, kåporna, sadeln, tanken och alla små detaljer som gör cykeln så trovärdig. Bara det läckra entums clip-on-

styret med invändig gaswire är ett mästerverk i sig. Den lilla Smith-mätaren med Harley-logga har invändigt gummiupphängd mekanik och drivs med wire från kamdrivningen och magneten är en äkta Wico, ursprungligen tagen från en traktor och mycket svår att hitta idag.

Helt enligt den tidens standard sitter det en 35 mm Ceriani gaffel fram och samma italienska tillverkare står för den vackra trumbromsen i magnesium. Båda detaljerna är frukten av Harleys samarbete och senare övertagande av det italienska märket Aer-macchi som inleddes på 60-talet. Att Aer-macchi ägdes av H-D under en lång tid glöms ofta bort, men faktum är att man under den eran faktiskt vann tre VM-titlar i 250 och 350 med Valter Willa som pilot och man tävlade då under namnet Harley-Davidson. Även en 500 kubiks tvåtaktare togs fram utan att kröna några större framgångar och innan den nya 500:an med fyra cylindrar och vätskekylning var färdig såldes företaget till Cagiva. Fabriken lärde sig i varje fall mycket från europeisk racing och fick mycket kontakter med underleverantörer som Ceriani vilket behövdes för att hålla igång 750-sidor-na hemma i USA.

Precis som på originalen sitter det en Airhart skivbroms bak på Anders cykel, något som var standard på H-D:s racercyklar på den tiden. Den egentillverkade ramen är en exakt kopia med de rätta gjutstyckena för

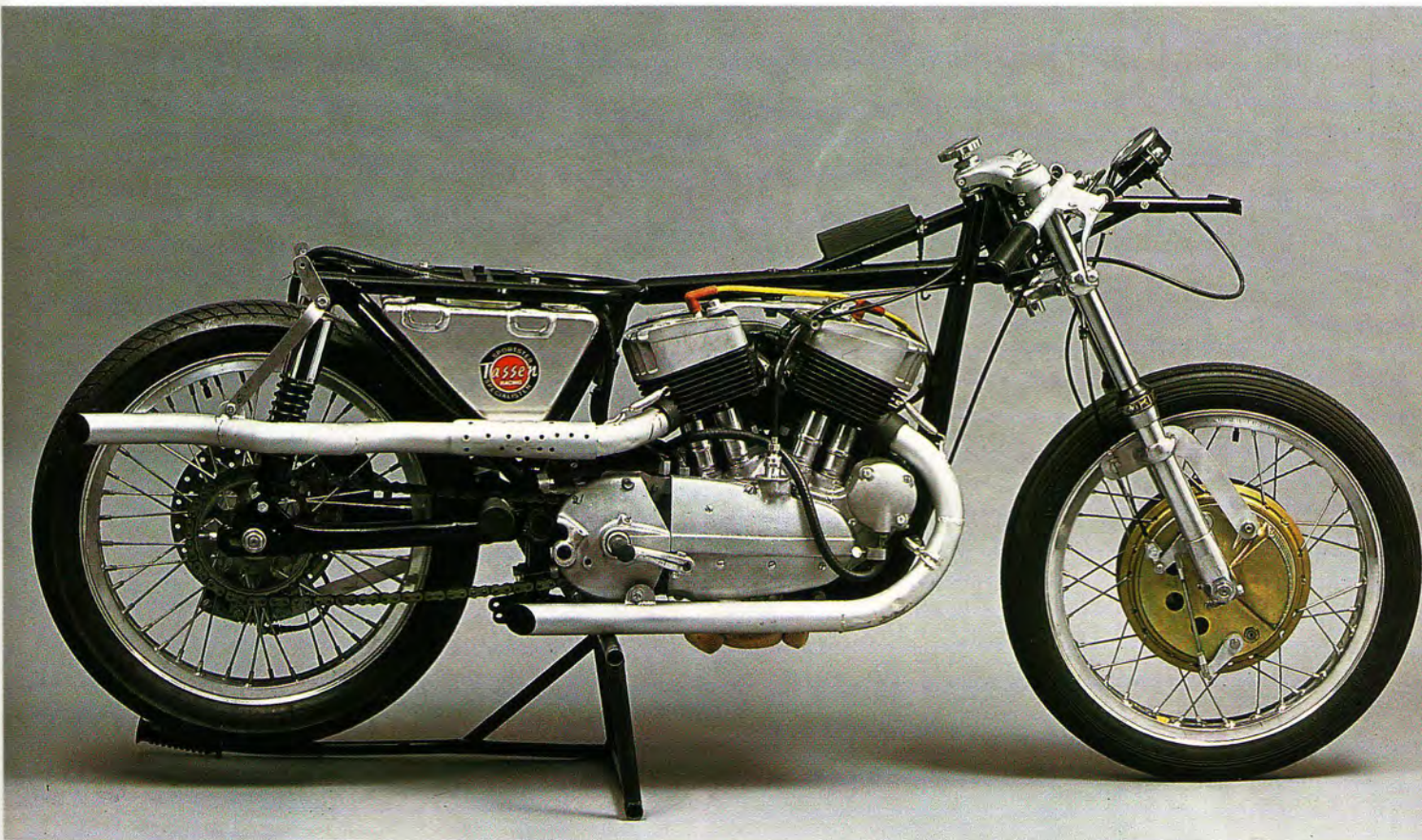
svinginfästningen, den så kallade tomahawken som var tagen från produktionscykeln. Kåporna har gjutits av från en uppsättning originalkåpor och likaså bränsletanken medan den formsköna oljetanken kommer från LGO. Lars-Gunnar vägrade göra tanken lika ful som originalet utan utnyttjade sin frihet för att skapa det här konstverket.

Tassen har ännu inte haft möjlighet att prova hojen på riktigt, så småningom ska den nog smiskas på någon lämplig bana men än så länge har provturerna inskränkt sig till de lokala vägarna i Bollebygd. Vid första försöket kändes den otroligt trött på låga varv, något som visade sig bero på en utväxling för över 250 km/h i toppfart. Efter att bytt motordrevet blev det betydligt enklare att komma iväg och KR:en visade sig vara riktigt kul att köra, otroligt kraftfull med bra drag över hela registret, i varje fall så långt grannskapet tillät.

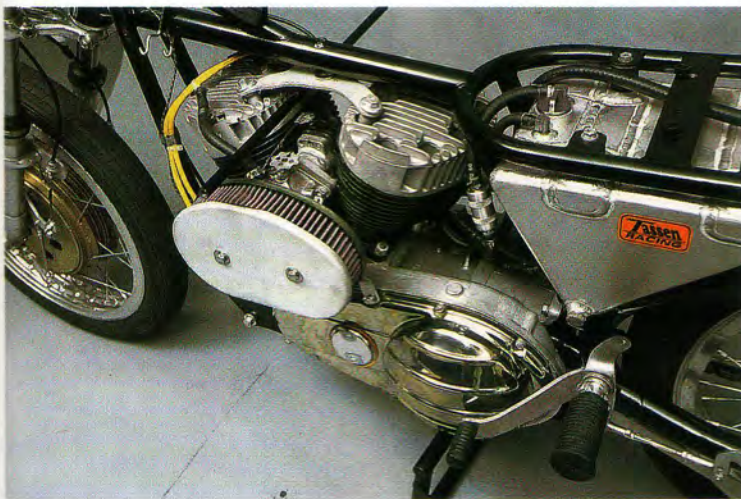
Tillotson-förgasaren som sitter monterad har dock krävt en hel del arbete, med tre justerbara munstycken finns det gott om möjligheter att skruva bort sig. Varje blandningsområde är fullt justerbart och ändrar man exempelvis mellanfart påverkas naturligtvis även såväl låg- som högfartsregistren. En annan faktor att ta hänsyn till är det utjämningsrör som går från förgasaren upp i tanken, meningen med det är att få konstant tryck i förgasaren vilket är avgörande för att få de membran som ersätter flottörhuset att fungera.

Väl injusterad anser Anders att Tillotson-förgasaren fungerar mycket bra men ställer sig frågande till hur H-D kunde få för sig att sätta något så komplicerat på produktionscyklar som Electra Glide. Något oförtänt har förgasaren fått ett rykte som elak eldkastare, troligen på grund av misskötsel. Ta exempelvis bort utjämningsröret och man får en förgasare som flödar ur sig mängder med soppa, med fördel över en Morris-magnet!

Förhoppningsvis kommer Tassen ta ut hojen på någon av MCHK:s bantillfällen, tanken var att den skulle rullat på årsracet i somras men då ville inte den gamla sidan vara med. Kanske får vi ändå se den i sin rätta miljö nästa år. Funderingar finns på att sälja cykeln och då hamnar den förmodligen utomlands, men innan dess ska den köras åtminstone en gång för att få kvitto på ett lyckat bygge. Hur Sportsterspecialisten i Bollebygd någonsin kommer att kunna skiljas från något så här vackert känns obegripligt, och jag sätter nog en slant på att Tassen kommer putsa på sin KR en bra tid framöver. ●



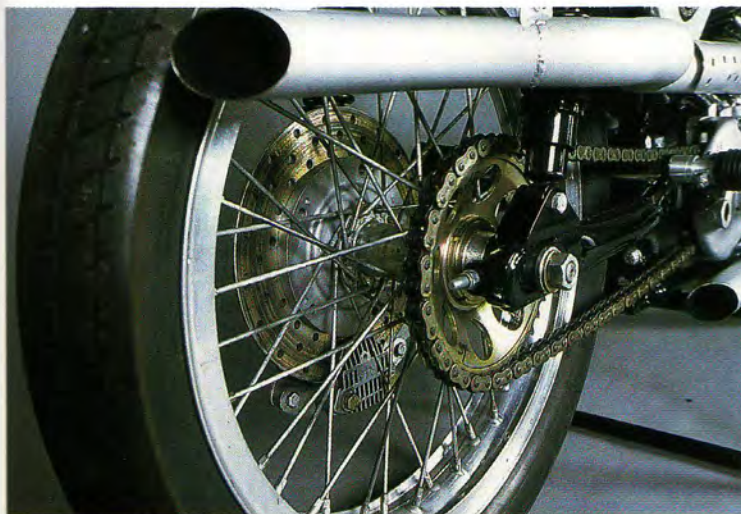
Med Honda-Ingvars originalknarr som mall kopierade Tassen ram och chassidelar. Oljetanken tillverkades av LGO.



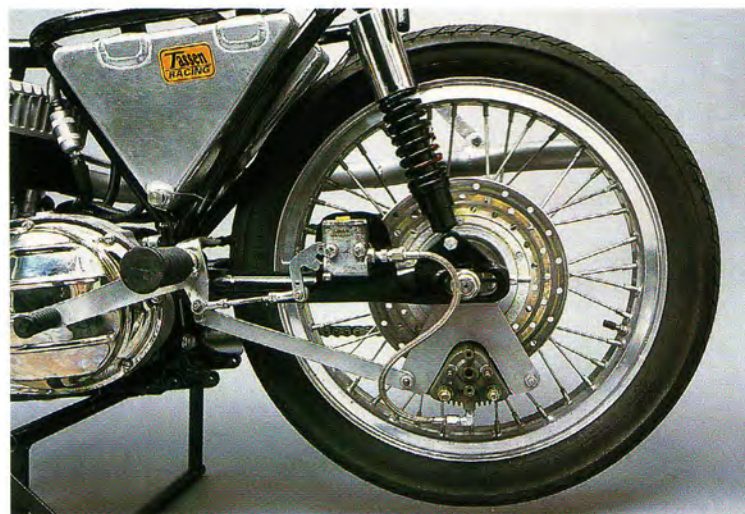
Tillotson-förgasaren har tre justerbara munstycken.



1" clip-on med invändig gaswire. Smith-mätaren har H-D-logo.



Svingen lagras i den gjutna "tomahawken".



Bakbroms från Airhart. Precis som originalet.