



Årsmötets förbannelse

- en resa som nästan inte blev av

Hur många hojar krävs det för att åka ner till SMCs årsmöte i Ljungbyhed?

Uffe Sahlström behövde fem stycken och hade ändå problem med att ta sig ner i tid.

Efter att ha testat och lagat hela bekantskapskretsens motorcyklar fanns det trots allt ingen hoj som kunde bära honom ner till den hägrande ringen i Skåne!

Hur gick det då?

SMC firar 40-årsjubileum i år, 2003. Redan i vintras kunde man läsa om planerna för årsmötet i MC-Folket, det skulle bli något alldeles extra på F5 i Ljungbyhed, och dessutom skulle det ges tillfälle att prova Ring Knutstorp. Det sistnämnda tilltalade mig som redan efter en helg tröttnade på Sviestadbanan och vid det här laget har lärt mig Gelleråsen i princip så bra som jag någonsin kommer att göra. En ny bana lockade fett!

En månad före årsmötet körde jag omkull med hojen och slog sönder allt som stack ut. Jämmer och elände, jag som sett fram emot att få visa upp min nya lackering och allt. Nåja, den var åtminstone fullt körbar, laglig och trafiksäker. Ful som stryk, men det fick gå ändå.

Två veckor före årsmötet ger tändningslåset upp. Cykeln går inte att starta. Byta tändningslås är inte

gjort i en handvändning med stölsäkra envägsskruvar, gömda bakom kåpor som kräver demontering av instrument-klustret för att komma åt. Det hinner jag inte fixa, jag måste låna en hoj. Hur nu det skall gå till, mitt rykte som kraschare är vida spritt bland de jag känner, och någon främling lär jag inte få att låna ut en hoj att åka bana med.

Men undrens tid är inte förbi, redan på första försöket får jag napp. Jag får låna en gammal BMW K100 RS, komplett med touringväskor av min gamle vän, som vi kan kalla för Evert. Och Evert kör regelbundet road racing med den och låter sin flickvän övningsköra med den så den måste ju fungera perfekt! Visst, han har highsidad med den och lagt den några gånger så kåpor och sådant är ju inte så vackert men det är

av underordnad betydelse. Helgen är räddad, prisa gudarna!

Banåkningen skulle börja 08.00 på fredagen. Jag beslöt mig för att åka från Stockholm efter lunch på torsdagen, då skulle jag hinna ner lagom till middagen och hinna surra litet med andra likasinnade. Så onsdag kväll 18.00 hämtade jag hojen hos Evert i Stäket. Jag hade redan telefonledes fått reda på att höger fotpinne satt litet snett p g a att svetsfogarna inkräktade på utrymmet för pinnen. Ja, han hade varit tvungen att svetsa litet efter highsidern. Och bromsljuskontakten hade han ju tagit bort när han svetsade och inte hunnit få dit. Det fixar jag, sa jag och tänkte att det är ett billigt pris för att få låna en hoj. Jag parkerade bilen på hans uppfart och svischade hem till Upplands Väsby och började meka.

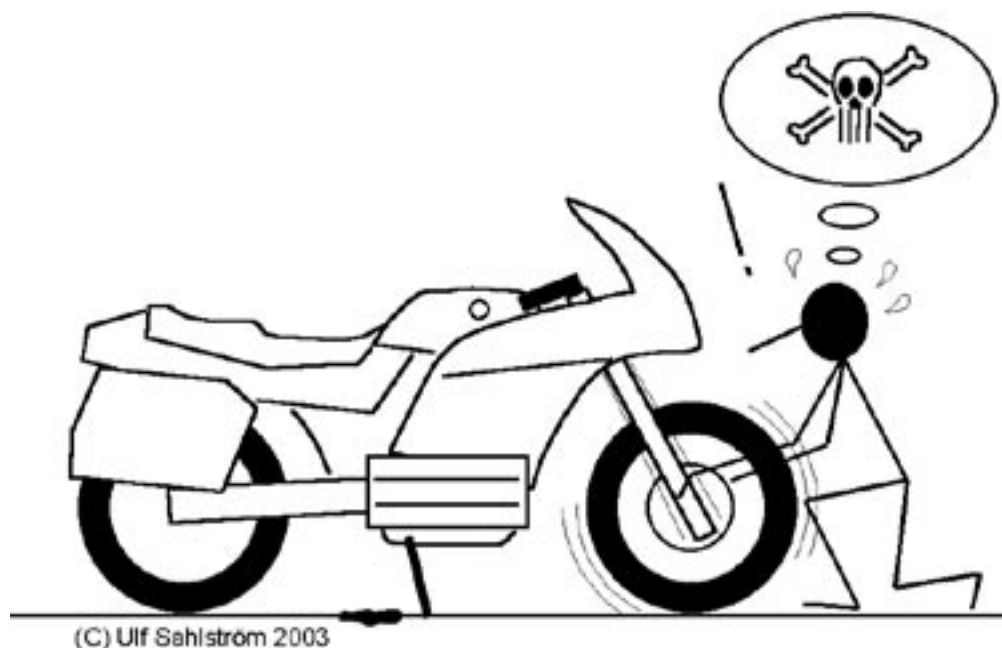
Efter en god stunds filande så var jag nöjd, resultatet var kanske inte som nytt men väl godkänt. När jag ställde mig upp för att titta på resultatet på litet avstånd lade jag märke till en fläck på marken precis bakom centralstödet. Det verkade komma från bromscylindern till bakbromsen. Det här sade Evert ingenting om? Pumpade lite med bromspedalen, jodå det sipprar duktigt. Fasen också, men det droppar inte så mycket om man låter bli att använda den. Det kanske kan gå ändå, bakbromsen använder man ju bara vid

krypkörning. Och E4:an finns inga trafikljus på. Jag kan klara mig utan bakbroms. Bäst att kolla frambromsen istället.

Undersidan av bromsgreppet var oljigt. Ja, han hade visst bytt till ett nytt styre i måndags eftersom det gamla tog i kåpan vid fullt styrutslag vänster, och då tog ju bromsen i kåpan och så tvärnitade man. Med fullt styrutslag. Det var ju omtänksamt av honom att byta, men var det här bara dräll från den operationen eller läckte det fram också? Jag torkade rent allt vad jag kunde och pumpade hårt med handtaget. Ingen ny olja. Skönt, då kan jag åtminstone bromsa.

När jag ändå höll på och undersöka hojen kände jag att en fullständig säkerhetskontroll kunde vara på sin plats. All belysning fungerade; mönsterdjupen OK; hjul- och svinglager kändes bra, men styrlagret gjorde det inte. Jag tyckte väl att jag hade känt något när jag åkte hem, men det här var så glappt att gaffeln rörde sig en centimeter nere vid navet! Suck, men E4:an är rak – jag behöver inte svänga så mycket. Jag får ta det litet extra försiktigt på banan sen... Till råga på allt så var fjädringen lite trött då cykeln hade 11000 mil på mätaren. Det känns ju bra inför en banåkning, vadå väghållning..?

Nu var jag tvungen att ringa Evert och höra om han kände till allt det här. Nej, läckande bromsar var nå-



got nytt, men det kunde mycket väl ha blivit något dräll uppe vid styret. Hade jag märkt att det satt 1,5 cm försljutet åt vänster? Jaså inte, nej det var så att bromsslangarna räckte inte riktigt på nya styret så de sitter i spänn. Styrlagret var avsevärt ådragat litet löst för att det

”Och E4:an finns inga trafikljus på. Jag kan klara mig utan bakbroms. Bäst att kolla frambromsen istället.”

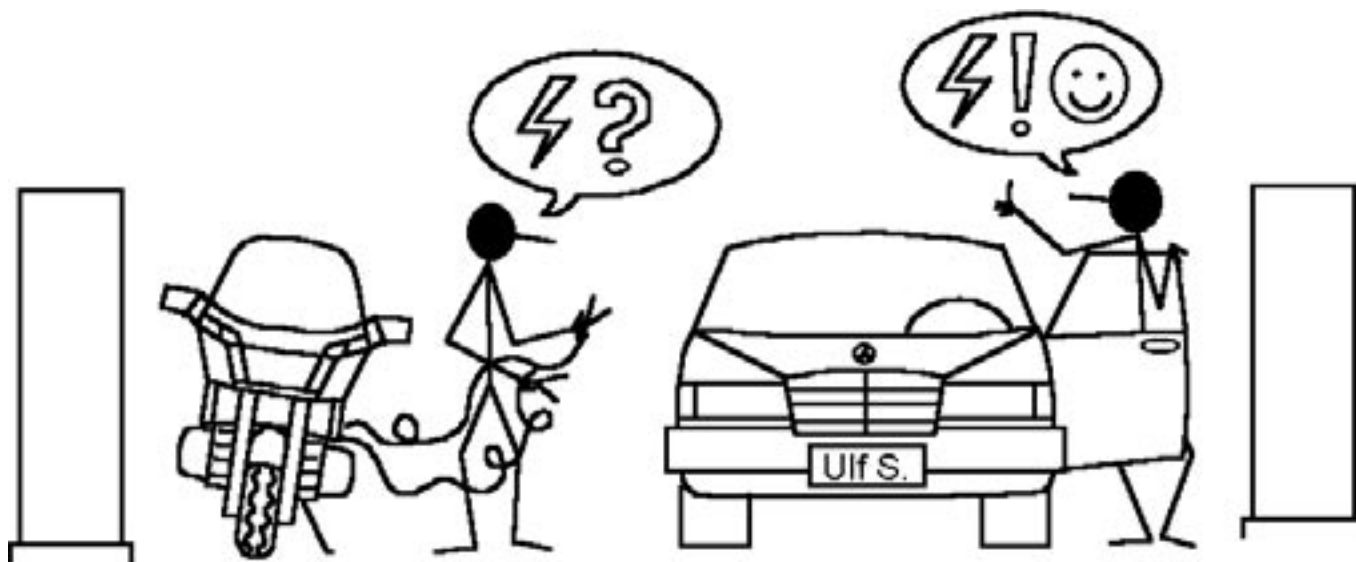
skulle gå att svänga även på vintern, då ju fett blev stelare och metallen krympte.

Jag suckade ljudligt och tackade för svaret och ringde upp Christer som jag lärt känna en månad tidigare på Norgeresan. Han hade erbjudit sig att låna ut sin gamla Guldvinge från 1975 om jag ville ha något att åka på. Kvarstod erbjudandet fastän klockan var 23.15 på kvällen? Jodå, fast den hade ju inte gått mer än 20 mil på en gång förut, så till Skåne tor ville han inte garantera att den skulle hålla för... Och inga packväskor fanns det. Jag tackade för besväret och beslöt mig för att köra med härket till BMW ändå. Dess packväskor var visserligen inte täta någonstans och behövde av allt att

döma en spännrem för att både förbli stängda och sitta kvar, men de fanns åtminstone. Det är bara 60 mil enkel väg. Det kan gå. Jag vill åka hoj dit!

Torsdag. Jag åkte till jobbet på hojen, ett bra test hur den kändes på motorväg. Det tog mig inte lång stund att konstatera att jag hade semestergas, det var bara att vrida handtaget till önskat läge och släppa det så stod det kvar där. Men det kanske var lika bra, för styret vibrerade så mycket att fingrarna domnade bort på vägen till Uppsala. Bakfjädringen visade också hur dålig den var, den var inte bara trött – den var död. De små, centimeterhöga strecken som målats över vägen inför Gnista-rondellen var outhärdliga. Det var bara att inse, den här hojen var direkt olämplig att åka till Skåne med, hur gärna jag än ville komma dit per mc. Vad skulle jag ta mig till nu då?

Den första jag möter när jag kliver in genom dörren på jobbet är Pelle. Pelle lärde jag köra hoj förra sommaren och jag var med och hämtade hans vackra AT från Fagersta. Och den stod här utanför grinden. Kunde han..? Jodå, fast inte förrän fredag kväll, så det gick inte heller. På fiket beklagar jag mig för mina kollegor, och en av dem frågar ”Men hade inte din bror en mc?”. Det var ju nästan genant, hur kunde jag ha förbigått det??? Bror har en Honda Gold Wing -84, kanske inte den op-



timala banhojen, men man åker åtminstone kungligt ner till Skåne på den. Sagt och gjort, bror kontaktades och visst, det var bara att hämta den. Va, efter lunch!? Nej, jag är ute på jobb. Tidigast klockan halv fem. Om du inte letar upp tjejen, hon är inne i stan på någon kurs. Jag grep förstas efter halmstråt och planer smeds. Norrlandsgatan mellan 13 och 15, I'll be there!

På vägen från Uppsala spelar BMW'n ett sista spratt med mig. Bensinlampan tänds lagom ute på Uppsalaslätten, och Evert hade sagt att då kommer man 15-20 km på sin höjd. Det var optimistiskt för bara ett par kilometer senare börjar hojen hosta och tappa fart. Jag hankar mig fram till Statoil i Knivsta och ger cykeln litet medicin, svärande över tidsförlusten och hojens "opålitlighet". Hemma 12.30. Ringer Evert och meddelar att jag inte kommer och hämtar reservdelarna han lagt ut för mig då jag hittat en bättre hoj. Men då kanske han kan få tillbaka den då så han kan åka med den på fredag? Sagt och gjort, bil och hoj utväxlades för andra gången på mindre än ett dygn och jag tog sats in mot stan.

I höjd med Karolinska sjukhuset tar det stopp. Klockan var nu 14.45 och jag var helt oförstående. Jobbar inte folk om dagarna? Det skall väl inte vara några köer så här

dags? Min spontana tanke var att glida mellan köerna, men bilisterna omkring var väldigt oförstående till detta. Varför tog jag bilen???

Min spontana tanke var att glida mellan köerna, men bilisterna omkring var väldigt oförstående till detta. Varför tog jag bilen???

Letar fram panna lampan och börjar meka, batteriet bort, cellerna halvfulla, fyller på vatten, kablar igång cykeln med hjälp av bilen, den går fint men voltmätaren säger 3,9 V. Efter 20 minuter är den uppe på 7,6 V och ett test att starta visar förstås att den fortfarande är tvärdöd. Under tiden har jag packat över allting i Wingens generösa väskor, inkl. 20 m skarvkabel och en batteriladdare som jag skall använda i kväll. Det är 60 mil ner, batteriet kanske hinner laddas upp. Läger startkablarna högst upp i topboxen, byter plats på bil och mc och ger mig av mot Skåne.

Omgående känner jag att hojen känns obalanserad. Den liksom

ormar sig fram och nedlägg känns olustigt redan innan fotplattorna skrapar i. Nu minns jag, han klippte ju ett rådjur för några år sedan. Hojen blev ramsned i kraschen och det är det som känns. Fast E4'an är rak – jag kan stå ut. Men bana är bara att ställa in... Näväl, jag kan väl roa mig med de provkörningar som utlovats istället. Jag hinner dock inte sörja så mycket över denna insikt för jag tittar till på bränslemätaren. Jag måste tanka. Och för att få upp tanklocket behöver jag nyckeln, dvs slå av tändningen. Jag har förstås inget

val utan tankar och får be en bilist att kabla igång mig så jag kan komma därifrån. Gnistbildningsrisken bland bensinpumparna bortser vi från för tillfället. Medan jag rullar till nästa korsning funderar jag litet. Klockan är nu 17.30. Jag kommer

tidigast att vara nere runt midnatt, tank- och matstopp oräknade. Om jag får stopp längs vägen någonstans där nere kommer jag stå med en tvärmörk hoj mitt i natten längs antingen tungt trafikerade E4 eller en liten slingrig byväg. Inget av alternativen känns lockande, och jag stannar till för att ringa upp bror och förklara att hans hoj inte var pålitlig nog att resa med. Växellådan kärvar litet, och i kombination med hälväxling (p g a fotplattorna) så är neutrallåget lite svårt att finna när man redan stannat. Mycket riktigt

Fem motorcyklar har jag försökt med och inget alternativ har fungerat, vad är oddsen för det?

så får jag tjuvstopp. Jag hejdar en bilist som glatt hjälper mig få ström. Nu har hojen hunnit bli halvvarm, så den vill varken gå med eller utan choke. På femte försöket löser vi det genom att han får hålla i gashandtaget medan jag plockar undan startkablarna, monterar tillbaka kåpor, klär på mig och äntrar cykeln. På löjligt höga varv kör jag tillbaka till garaget och väntar in bror. 18.40 kan jag sätta mig i bilen igen, och beslutar mig för att åka hem och äta, duscha och sova innan jag åker neråt. Med bil. Fem motorcyklar har jag försökt

med och inget alternativ har fungerat, vad är oddsen för det?

Historien slutar ändå i dur. Jag var på plats 08.00 vid Ring Knutstorp, i full utrustning och med nyvaxat körkort. Och äntligen log lyckan, tre instruktörer från SMC Stockholm var inlånade för dagen och där var det ju inget svårt att snacka in sig på en skjuts runt banan. Och när Peter som jag fick åka bakpå kört sitt pass frågade han om jag inte ville låna hans hoj och köra med snabba gruppen som skulle ut efter oss? Var inte jag anmäld i den gruppen egentligen? Jo, och efter

en kort men intensiv övertalning av Skåne-instruktörerna om att jag platsade i gruppen hamnade jag så i kön på snabba gänget, på en Yamaha Fazer 1000 (som jag aldrig kört förut) och skulle försöka hänga med på en ny bana när de andra redan kört ett 20 minuters pass. Innan jag lärt mig spåret och cykeln gick det ett par varv, men till sist hittade jag litet flyt och kunde hålla jämn fart utan ryck och ändå hänga med. Målet var uppnått. Helgen var räddad. Sedan hände mycket annat roligt därnere, men det är en helt annan historia...

Til Topps

Tar man bara tillräckligt med fart är det inget svårt att få upp 300 kg BMW från marken

En SMC-resa på grus till Norge

15 vurpade hojar av 18 möjliga; två personer med knäskador och en med fraktur i handleden; två cyklar som voltat vid sidan av vägen. Låter det avskräckande? Lugn, det var inte så farligt som det låter, men vi tar det väl från början...

En dag på vårkanten damp det ner ett email från min kamrat Mattias i inboxen. Han var sugen på att åka till Norge på grustouring och ville ha sällskap på Elving Sollis SMC-resa Til Topps. Jag hade redan tidigare varit inne och nosat på hemsidan och läst några reportage därifrån, och såg ingen anledning att inte följa med när man nu dessutom kände någon i sällskapet.

Med enda dilemma var vilken cykel jag skulle ta (lyxproblem

va?). Min ständiga resekamrat var BMW'n, men 160 mil grus med en 300 kilos motorcykel kunde bli mer en plåga än ett nöje. Fast alternativet var min endurocykel, 350 cc, 30 hk och obalanserade däck. Ingen risk att köra av vägen med den, och även om man skulle göra det så spelar det ingen roll för den är tänkt att köras i terrängen. Problemet var bara hur man fick med sig en veckas packning utan pakethållare. Vid närmare efterforskningar på nätet så visade

det sig att en herre hade släpat runt en 1150 GS året innan, och efter en kort intervju med honom så beslöt jag mig för att ta storcykeln, dock med en uppsättning nya TKC 80 som sulor. Norge, here I come!

Starten gick från ett soligt Djurmo en lagom tidig söndagsmorgon, och det var ett febrilt klistrande av roadbooks bland de övriga deltagarna. Jag hade ingen plats över på styret för en roadbookhållare utan höll till godo med lösbladssystem

i tankväskans kartfodral istället, vilket skulle visa sig fungera tillfredsställande så gott som alltid. Jag hade åtminstone gängets flashigaste trippmätare, en rallydator från Touratech komplett med fjärrstyrning från vänster handtag och kunde hålla järnkoll på sträckorna utan att någonsin behöva stanna.

Inte helt oväntat hade jag störst cykel, men det fanns en Transalp med packväskor (Nisse) och en Africa Twin (Johan) som trodde de skulle aspirera på tungmästartiteln. För övrigt såg det ut som om DR 650-klubben hade årsmöte för mer än hälften av cyklarna var dylika i olika utföranden.

Efter en spontan indelning av männen (inga tjejer fanns med tråkigt nog) i en åksugen och en försiktig grupp så bar det iväg ut på gruset efter mindre än 500 meter. Elving anförde den lugna gruppen som jag räknade mig till medan hans protegé Jörgen ledde gänget med de riktigt grova däcken.

Första dagsresan var lång, 36,67 kalibrerade mil, och slutade på en vacker camping vid Osensjön i Norge. Oväntat nog kom lugna gruppen fram först med god marginal, och visst rullade det på bra (71,1 km/h i snitt) men huvudskälet var att snabba gruppen hade talrika stopp för att plocka upp tappad packning, tanka sina miniatyrtankar och reda ut diverse mekaniska problem.

Dagen därpå hade alla fått blodad tand och vägarna bjöd på strålande underhållning. Vädret var torrt och dammet låg tungt över vägen efter framförvarande. Somliga körde efter principen att om man ser killen framför genom dammet så behöver man inte se vägen, ju tätare bakom desto bättre. Självt praktiserade jag metoden att hålla sådan lucka att dammet hann skingra sig lagom tills jag hann fram till kurvan. Johan provade ett par gånger denna dag att göra ett mellanting – ligga mitt i dammet och lita till turen. Han gjorde som Elving kallade det ”långa ytterkurvor” varav en precis före en bro. Jag som låg i kön kom lagom för att hitta honom fem meter ut i spenaten men fortfarande upprätt.



Mattias Rahm, Börje Maléus och bröderna Per och Jonas Hellander i flygande fläng

Han hade lärt sig att ”sluta aldrig köra” och hittade öppningar mellan träden. Men detta var bara början...

Efter ett tankstopp berättade Elving att vägen vi nu skulle köra hade ett par partier där det kunde vara litet stökigt för oss med stora cyklar, mycket stenigt och litet lera i spåren här och där. Äsch, vi provar tyckte både Nisse och jag (som hade hårda packväskor bägge två) och hängde på övriga gänget. Redan efter några hundra meter uppför backen fanns det ett parti med djup sand och oförberedd som jag var åkte jag ut i det i 25 km/h. Det kunde ha gått illa för farten räckte inte till någon stabilitet och vikten fick hjulen att gräva ner sig både fram och bak. Tack och lov var det bara 20 meter långt men jag hann visa bredsida ett par gånger innan jag var igenom. Vad var detta för väg egentligen? Det här verkade illavarslande! Det visade sig att stöket Elving menade inte började för rän en bra bit in i skogen, sanden hade tillkommit sedan han var där en månad tidigare.

Denna dag skulle även bjuda på regn. Någon gång på eftermiddagen stoppade våra guider oss vid en liten pittoresk träbro och varnade oss för nerfarten därifrån. Ett lätt duggregn hade börjat falla och folk letade fram regnkläder i den mån de hade några. Jag hörde senare att Jörgen hade förmanat sin grupp noga och när de rullade vidare hade han gjort några riktigt breda sladdar. ”Jaja, vi fattar att det är halt, du behöver inte demonstrera”, och vips så låg han ner! Det gick att skjuta cykeln framför sig med låst framhjul trots grova däck. Efter det tog alla det lugnt... Regnet slog till med full kraft senare på kvällen när vi skulle bestiga Trontoppen. Eftersom vi då hade lämnat all packning på vår camping (inkl regnkläderna) och jag hade videokameran med mig så vände jag hemåt när dropparna började falla. Övriga fortsatte till toppen i ösregn, hittade skylten som förkunnade att de kommit upp (för sikten var noll) och smög sig ner igen genom hagelstormar som börjat luckra upp vägen

Så här kan det gå om man har otur eller fegar. Mattias K och Börje hjälper Christer att bärga hojen



och spola bort den. Ett äventyr jag inte saknar speciellt!

Tisdagen blir en dag som passar BMW'n: långa, svepande och hårt tillkörda vägar som avslutas med asfalt förbi Trollstigen ner till undersköna Geiranger. Vi klämmer 35,4 mil med 72,2 i snitt. Men vi hittar ett flertal gudomliga små krökar under dagen som väger upp alla utslätade vägar, och inte minst den sanslöst dammiga cykelvägen längs floden är en sträcka att minnas. Sikten är högst fem meter bakom framförvarande och det är mycket löst, fint grus som får cykeln att ploga obehagligt vid minsta antydning till tvekan, och sladda brett vid bara en gnutta mer gaspådrag än nödvändigt. Säkert underhållande på en DR, men BMW'n känns som fel vapen på den här vägen. Men det var frivilligt så jag skall inte klaga.

Vid Trollväggens fot finns det en fordonsväg. Den är sannolikt inte tänkt för motorcyklar, men vi kunde förstås inte motstå att väga oss när chansen bjöds. Jag fick förstås bekräftat det alla visste, men att ekipaget skulle väga hela 0,4 ton med förare...

Onsdagsmorgonen går i turismens tecken när vi äntrar en båt som för oss runt fjorden och visar upp alla vackra vattenfall och vattentiga byggplatser på nära håll. En välkommen paus i körandet efter tre dagar i sadeln. Utom Magnus C. för han drar iväg till en relativt närbelägen däckshandlare för att lägga på nya endurodäck. Vi andra kunde inte se var de gamla var slitna, men

(asfalts)-vägen söderut från Geiranger och gör en avstickare upp till toppen av Dalsnibba (grus) och en maklös utsikt över Geirangerfjorden. Men höjdpunkten på dagen är ändå avslutningen – slutet av kvällsturen tar oss förbi en flodbädd där vattenståndet är passande lågt. Här finns många platser att sladda och stänka på och runt samlingsplatsen blir det en febril aktivitet av ystra motorcyklister som bränner kors och tvärs och tävlar om vem som vågar köra längst genom vattnet. Några gräver ner sig, andra trillar omkull och de flesta saknar sina regnkläder. Efter moget övervägande (och en god portion övertalning) testar även jag ett av de mer moderata vattenhålen med bumsen. Allt går väl och min splitternya lackering klarar sig även denna dag utan blesyrer, om än med ett nödrop! Klarar sig med ett nödrop gör även Bosse som helt missar en kurva efter en längre sträcka med snabba partier. Han håller fullt på femman på rakan innan och kör rätt ut på ängen i vägens förlängning. Cykeln landar mot en sten och gör en hel volt och landar på hjulen igen, Bosse själv fortsätter en bit till och landar på rygg i det mjuka gräset. Otroligt nog klarar sig bägge med endast mindre blesyrer och efter litet slit att få upp dem på vägen igen så är det full fart som gäller igen... Även Magnus drabbas av elände. Han hinner knappt njuta av de nya däcken innan han slår i foten i en sten som attackerar honom i en kurva. Vristen och knät blir ömt och Magnus åklust försvinner bums.

Magnus är perfektionist, så är det bara – 100 mil, inte mer på en uppsättning. Efter sigtseeingen fortsätter vi med den obehagliga

Torsdagen börjar nästan som onsdagen slutar, med lek i en flodbädd. Norskan Gro, vår "extraguide" som anslutit kvällen innan, har rekat och konstaterat att det är lågvatten längs vägen, och ett sådant tillfälle får inte försittas. Här sträcker sig sanden flera hundra meter och inbjuder verkligen till fortåkning. Det är litet löst närmast vägen och litet blött närmast vattnet, men i övrigt halvhårt men stabilt. De flesta slänger av packningen och kastar sig ut med glädjetjut, men jag inser att det kommer att ta för lång tid att ta av min ansenliga packning så jag kör som jag står. 400 kg BMW i sand går förvånansvärt bra, men man får välja en växel lägre för att kunna hålla farten. Många leker litet för mycket och lägger sig, men det blir ju inga skador i sand.

Elving tar oss vägen förbi en farm med lamadjur och det känns väldigt exotiskt. På ett ställe åker jag litet i förväg för att kunna ta några ballbilder av hela gänget, och Jörgen lyckas med konststycket att tappa kedjan precis framför mig. Det vållar litet bekymmer för honom resten av dagen, men med utforskning av Elvings omfattande kontaktnät lyckas de hitta en kille som kan sälja kedjan som sitter på dennes XR600. Vi andra får möjligheten att klättra upp för ett berg till en fåbod. Sista biten är riktigt stökig och kunde klassas som endurospår men går att forcera även med bumsen även om det skrapar i undertill några gånger. Kvällen avslutas med ett buspass i en slalombacke. Elving berättar och pekar ut potentiella svårigheter och idealspår upp för branten, och folk blickar uppåt och begrundar hur backen bäst skall attackeras, när Janne utan tvekan bränner iväg uppåt. Alla följer intensivt hans väg för att se när han faller, men hans gräns går så långt upp att den enda som ser det är jag genom sökaren till kameran. Imponerande, rullningen till trots... Efter det känns allt annat tamt, men Christer kommer faktiskt lika långt upp, och Mattias med sin slätmonstrade Transalp bevisar att om man inte är rädd för att vurpa så kan man klara saker som förefaller omöjliga. Eller vurpa förstås. Johan krasar sig långt upp med AT'n, men

Jodå, bumsen är vattengående - den planar på cylinderna...



orkar inte lyfta upp den själv när gränsen är nådd. Och utför så är det effektivaste sättet att hålla ner farten att låta styre och fotpinnar plöja fåror i marken, en underhållande syn! Själv inser jag att bumsen säkert kommer upp till första avsatsen men ner är jag inte lika säker på och tänker inte ta risken. Men jag får mitt lystmäte av skoj på vägen tillbaka till Jotunheimens camping då vi kör ett spår genom skogen. Där finns det ett par utmärkta hopp som gör sig väldigt bra i kameralinsen och Johan och jag kör flera vändor och njuter av flygfärderna.

Fredagen blir ingen bra dag. Till en början går allt bra med fina vägar, om än litet dammiga bitvis. Mattias vurpar längs en vacker sjöväg när cykeln börjar toksladda inför en kurva, men han klarar sig bra och litet omilt våld från Christer ser till att bromspedalen blir brukbar igen. Så småningom kommer vi till Peer Gynts väg som ringlar sig över ett fjäll. Vägen är riktigt hårt tillkörd jord, mycket bra fäste där det är torrt och fullständigt snorhalt där det är fuktigt, vilket jag blir varse efter ett krön där vägen ligger i skugga från träden. I kön går det ju alltid litet fortare än längst fram, och med hundra kilo tyngre motorcykel än alla andra så är katastrofen ett faktum. Jag räddar första framhjulslåsningen men när jag försöker smyga ner farten igen så försvinner framhjulet och jag kanar bredvid hojen på den blixthalkiga vägen. Cykeln sätter kurs mot diket där något får fäste och min stolta springare gör en saltomortal med en brutal landning på ena packväskan.

Allt som sticker ut slås av eller sönder, ena väskan lossnar och när allt är stilla ligger cykeln på rygg i diket. Spegel, blinkers och framskärm kantar vägen och jag uppger ett avgrundsvrål som får de övriga i täten att vända om och hjälpa mig resa upp cykeln. Fascinerande nog så är

det bara att trycka på startknappen och köra upp hojen ur diket, och allt väsentligt tycks vara helt och rakt. Efter litet omfördelning av packningen så kan vi fortsätta som om inget hänt utan att lämna något efter oss i diket. Det har sina fördelar med plåtväskor ibland...

Men jag är helt ur form och grusvägarna fram till lunchen är egentligen fina BMW-vägar men jag hittar inte tillbaka till den forna rytmen i körningen. Mattias har bråttom tillbaka till Stockholm och vi gör sällskap längs E6'an, han för att spara tid och jag för att slippa koncentrera mig på underlaget. Jag är först framme vid Osensjöens camping, ca 30 minuter före Magnus som tog en lång sovmorgon innan han matade asfalt han med. Då jag inte har någon växel till duscharna (10 NOK) passar jag på att njuta av dagens värme och tar ett dopp i sjön istället. Vattnet är väl inte varmt direkt, men fullt badbart när man väl acklimatiserat sig. Mattias, Håkan och Börje skulle följa mitt exempel senare på kvällen. Jonas som kört snyggt hela veckan har lyckats med en highsider i 20 km/h och knäckt ena knät åt sidan. Det gör inte så ont just då, men knät är dubbelt så stort som det andra... Kvällen avslutas med grillning och en trivsam sammanfattning av veckan och deltagarna från Elving och Jörgen. De tycker att hela gruppen har varit väldigt jämn i körningen, och alla incidenter till trots så har det mesta flutit på bra och resan kommer att gå till historien som en av de bättre.

Med gryningen på lördagen återkommer mitt åkhumör. Nu är hojen

redan kraschad så varför fega? Flytet infinner sig snabbt och veckans snabbaste dag blir denna med 35,85 mil och 74,2 km/h i snitt. Vid ett avtalat fikaställe kan man hyra dressiner, och Johan och Christer lånar en medan de inväntar bakomvarande. Det visar sig vara mindre populärt då uthyrningen inte var öppen just då, och trots försök att ställa till rätta så blängs det litet. Då kommer förstas jag och kör längs rälsen, mycket lugnt förvisso, men det hjälper ju inte upp situationen. Vi inser att vi inte har gjort någon succé och väntar i vägkorset istället. De sista dröjer för länge för att det skall vara lustigt, i synnerhet som vägen innan var lurig och tempot gott. Och mycket riktigt så blev det för trångt för Nisse vid ett bilmöte. Nisse låg till höger men bilen låg i mitten och det äckligt hala gruset i kanten blev för mycket för hans fina Transalp och resans sista vurpa var ett faktum. Nisse bet sig duktigt i läppen och såg ut som om han varit riktigt illa ute med sin öppna hjälm, men det skulle visa sig (när han kom hem) att hans egentliga skada var en fraktur i handleden. Cykeln, som var inlindad i plastfolie för att tåla sten-skott, höll ihop just pga denna plast. Kåporna var spräckta och fästena sönder och allt var repigt. Synd på en så ny, fin hoj. I övrigt finns inga speciella anekdoter från denna dag, men vi körde över några fina länsmansryggar där man kunde få bra sug i magen om man laddade litet över krönen...

Vinnare av vurpligan? En enig jury utnämnde Johan. Följande citat säger allt:

"- Hur många vurpor jag gjort? Åh, jag vet inte..."(kort tystnad) "Men om man inte räknar slalombacken, så vet jag i alla fall inte..."

Totalt fick jag på resan ihop 219,87 mil och 67,8 km/h i snitt. Jag hade regn i 2x10 minuter (de som besteg Trontoppen fick mer...) och jag har nio timmar film med mig hem. Det här var en kul resa, och jag tänker nog åka den igen så småningom. Kanske med en lättare cykel dock...

Uffe Sahlström, Adventure Rider