

0,3568

eller konsten att vinna utan gaspådrag

400 kubik är ekonomi. När fabrikerna bygger landsvägsracermaskiner i 400-klassen blir det följaktligen ekonomiracers. Vi lät därför de fyra värsta i klassen gå ett race – i ekonomi!

Förutsättningarna var klara. Vi skulle ta de fyra sportcyklarna runt Mälaren med minst 70 km/h – på så lite soppa som möjligt. Kawasaki ZR 400 F, Honda CBX 400, Suzuki GSX-400 FWS och Yamaha RD 350 hette materialet som vi skulle tillbringa mer än fyra timmar i sträck på. När vi funderade lite extra slog det oss att ingen tidigare hade suttit så länge på en motorcykel i sträck. Normalt kommer man högst 30 mil på en motorcykeltank och med lite fart på hjulen tar det inte mer än tre timmar att köra tomt en tank.

Frånsett själva tävlingsmomentet maskinerna emellan var det intressant att se hur lite en 400:a verkligen kunde dra i makligt landsvägstempo. Resultatet är överraskande. Vi lyckades ta oss runt Mälaren för mellan 40 och 45 kronor – naturligtvis till priset av en ganska oinspirerad körteknik.

Här följer varje förarens egen berättelse om ekonomiracet.

(Den tekniska delen av testet börjar på sid 54).

Förloraren som överraskade

Race.

Ett lika laddat ord vid varje planeringsdiskussion på redaktionen men den här gången gällde det något annat. Ekonomirace. Köra trettio mil, Mälaren runt på minsta möjliga mängd bensin.

Jag saknar all tävlingsinstinkt, eller åtminstone hävdar jag det själv eftersom jag har för vana att komma sist i alla tävlingar och därför har blivit tvingad med åren att komma med en mogen och odis-kutabel förklaring.

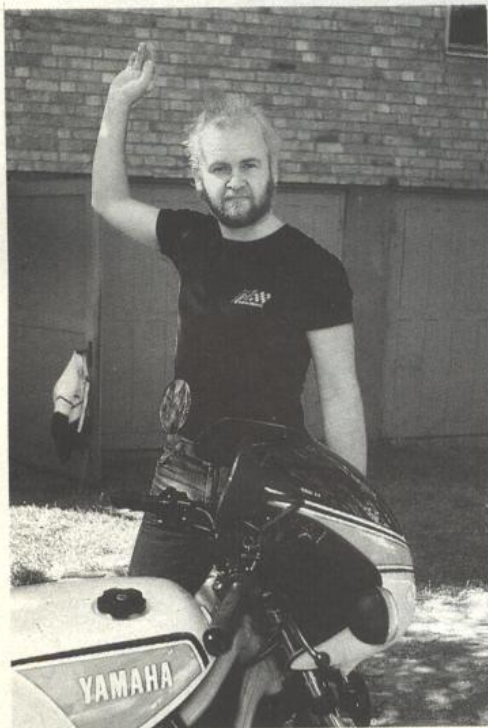
Men: Den här gången trodde jag att jag skulle fixa hem spelet. Jag valde frivilligt loppets förlorare, Yamaha RD 350. Flera mil i sadeln på den maskinen hade övertygat mig om att den var betydligt snålare än vad ryktet sade.

Och dessutom har jag kört längst av alla redaktionsmedlemmar på Bike. Alltså måste jag ha den största erfarenheten, eller hur? Och kan behandla motorcyklar riktigtast.

Jag skulle vinna med en "loser".

Snabbt virvlade planerna genom mitt huvud. Jag skulle koppla ur den variabla avgasporten, låsa den i lågvarvsinställningen och alltså få en moppe. Jag skulle pumpa upp däcken till ungefär sex kilos tryck och kanske montera en ny kedja.

Och sedan skulle jag köra så vackert, så vackert så att ingen annan skulle komma ens i närheten av mina underbart låga siffror. På lätta fjärlsvingar skulle jag smyga runt den långsträckta insjön och till mina kollegors förvånade sus skulle jag, kanske för första gången, imponera med min enorma körskicklighet över storsmiskarna i redaktionsstaben.



Janne gör, alltför tidigt, segergesten. Utgången skulle bli en annan än vad han hade tänkt sig.

Det var en underbar seger.

Eller skulle bli.

När vi träffades på måndagsmorgonen beslöt jag mig för att låta bli förgasarna. Kedjan verkade vara i ordning och jag lät bli att justera den. Den var också smord och jag pumpade upp trycket i däcken till dryga tre kilo eftersom vi bara hade en handpump till hands.

Sedan satt jag och såg hur GuD fixade med Kawans förgasarnålar, hur Robert tappade bort verktyg långt inne i glasfiberdetaljerna på Suzukin och med stort nöje kunde jag också studera den magre Mats som oroligt såg de andras förberedelser men inte hade en aning om vad han själv skulle göra.

Till sist tejgade han ihop stövlarna med skinnstället eftersom han ansåg att luftmotståndet från de alltför vida stövelskäften skulle kunna hindra hans framfart.

Jag var lugn och visste att jag inte behövde göra så mycket.

Starten gick, fyra timmar och tjugo minuter skulle vi sitta, eller rättare sagt ligga, i sadeln. Jag hade förberett mig med en chokladbulle och valde i sista stund att inte köra i jeans eftersom alla andra verkade välja skinnställ.

Tävlingshetsen hade börjat och vi iakttog varandra.

Mats gjorde en tjugo sekunders tjuvstart. Typiskt skåningar.

I tät klunga smög vi ut ur storstaden och följde Essingeleden, bakom möbelbussar, husvagnar och förvånade budbilar som vid varje rödlyse höll på att köra över en klunga av fyra motorcyklar som knappt verkade röra sig ur fläcken när det slog om till grönt.

Ute på landsvägen gick vi över till en avancerad slipstreaming à la Giro Italia och vi hade mycket tid att studera varandras bakdelar.

Ännu var körställningarna någorlunda måttfulla. Vi hukade över styrena och hade ont i nacken redan efter tre mil. En broöppning i Södertälje gav tre av oss välbehövlig vila. Vi dröp redan av svett och någon av oss hade kramp i gashanden.

Det gällde att inte röra gasen men plötsligt ser jag att snittet visar ungefär 60 km/h. Reglerna stipulerade 70 i snitt över hela sträckan och jag skulle bli tvungen att öka farten till ungefär 90 för att kompensera stadsstrulet.

Mittpå skulle klockan vara tio i ett och jag trodde att återkomsten till Stockholm skulle ytterligare dra ner snittet och jag bestämde mig för att jag måste nå mittpunkten efter bara två timmar. Då skulle jag ha två och tjugo på mig för de återstående femton milen.

Robban är långt före, eftersom han missade broöppningen. Jag vet att min Yamaha har högre utväxling än de andra och därför klarar en högre hastighet på samma motorvarv bara vinden kunde lugna ner sig litet. Jag kryper ihop mera och har en stund kontakt med storsmiskarn på specialpreppade (läs: fusktrimmade) Kawan. Vi smyger sida vid sida bakom en finsk tankbil men upptäcker plötsligt att det går för långsamt och att vi måste ut i stormvinden igen. Stormvind är nu allt som

kan få ett grässtrå att vaja.

Ha, ha. Nu vet jag att jag ska vinna. Yamahan smyger fram i dryga fyratysen varv, ungefär 85 km/h, utan att bluddra eller missa ett tändslag. Motorn går fantastiskt mjukt och när jag ser Robban framför mig, efter Strängnäs vet jag att även han gjort bort sig. Han, liksom de andra, kommer att komma försent i mål. Fyra och tjugo bara, det är lätt att över-skatta sin framfart.

Jag krypsmyger förbi Robert som snabbt hakar på och klämmer sig fast i min bakskärm för att utnyttja suget bakom min rödvida racer.

Jag kör in ett finger i den smala visiröppningen och gräver ut det mesta av snuset från överläppen. I sista stund lägger jag ut soporna nedåt och åt sidan. Efteråt anser Robban att det var en ridderlig gest.

Skulle jag vinna, skulle det vara med ridderliga medel.

Högerhanden sitter fast i gasreglaget och med den vänstra gräver jag fram mitt choklagodis ur skinnstället.

En bajschorv i plast.

Varm, flytande, med små kokosflarn. Jag får håll på förpackningen och skjuter in paketet under visiret och trycker ihop förpackningen.

Det smakar gott, men när jag smyger över huvudet åt vänster backspegel som är vinklad för min liggande körställning ser det ut som om någon bajsat mitt i ansiktet. Stora skithögar har kletats ut på tanken och jag försöker städa upp så gott det går.

Nu är det vansinnigt varmt och Robban försvinner allt längre bak.

Han kommer aldrig att hinna.

Plötsligt kommer jag på att jag aldrig tidigare suttit så länge i sadeln utan avbrott. Rekordbästa måste vara två och en halv timma. Nu ska jag lägga på nära två timmar på det.

I en pervers körställning.

Nu ser jag genom Yamahans kåpglas och har problem med vänsterhanden. Det finns ingen naturlig plats för den. Vänster blinkers blir en tillfällig viloplats och de bilar som förvånat smyger förbi utanför Västerås kan bjuda sina passagerare på åsynen av en motorcyklist hopkrupen som om maskinen gjorde 300 km/h.

Det går nu i ungefär 87,5 km/h...

Höger armbåge värker och jag vet att jag är i färd att utföra århundradets prestation.

Med fjorton minuter tillgodo kommer jag i mål.

Tack vare fusktrimning och andra smutsiga aktiviteter från konkurrenter fick Yamahan inte sin välförtjänta seger. Men förbrukningssiffran är ändå låg, om man tar sig tid att inte utnyttja de egenskaper hos den rödvida maskinen som är dess vackraste karaktärsdrag. Egentligen står Yamahan utanför den här gruppen tack vare sin monstereffekt. Man tar fel om man upplever den här hojen som extrem. På papperet verkar det som en RD av 83 års modell måste hållas hårt i tyglarna för att man inte ska fara rakt fram med den.

Tvärtom är den en trevlig bekantskap



Man kan tjäna någon droppe på perfekt för-gasarsynkronisering. De som behärskade kon-
sten fick ett litet försprång.

och mitt tidigare tvåtaktshat har övergått i en stillsam respekt inför de konstruktioner som tagit en omöjlig motor och gett den monstereffekt plus trevligt lågfartsuppträdande.

Något som höjer driftkostnaderna är oljeinsprutningen, ungefär en liter per hundra mil, olja som alltid kommer att förbrukas, hur man än kör. För att köpa en RD 350 borde jag lägga om filosofi och livsstil, leva för de korta resorna och njuta av tanken på att ha en racer på landsväg. Här finns det senaste inom chassiteknologi i ett enkelt och vettigt utförande.

Vackrare finns inte än det enkla och praktiska.

JAN LEEK

Honda CBX 400F: 0,386 lit/mil

Föraren tröttnade

Att köra snålt har väl aldrig varit något mål för mig, det skall väl erkännas. Idén med att snikköra en begränsad sträcka lockade i alla fall. Kanske för att det fanns ett tävlingsmoment inbyggt.

Vid förarmötet denna tidiga måndagsmorgon, timmen innan start, insåg jag att Dackevalls tekniska kunskaper gav honom ett försprång. Min ekonomitrimning fick inskränka sig till maximalt lufttryck i däcken, samt 15 graders lutning av strålkastaren. För övrigt fick jag sätta min tillit till mig själv och min körning. Samt hoppas på att Hondan inte var alltför felinställd i förgasarna.

När starten gick chansade jag på en tjuvvis, 20 sekunder för tidigt, och sprang uppför första backen för att rulla utför hela första kvarteret. Till min stora glädje hör jag de andra tre drabbas av startnerv och varvar sina hojar för att komma iväg.

Första biten ut ur stan blir överhuvudtaget lite nervös, alla byter plats i ledet gång på gång.

Bortåt Södertälje började det bli ordning

på tempot och vi slutar i alla fall tillfälligt att slipstreama varandra. Jag försöker att köra på de breda vita linjerna, eftersom rullmotståndet där måste vara mycket mindre.

Inne i Södertälje gör jag min första rödljuskörning därför att jag varken vill accelerera eller stanna. Det är ju jämn hastighet som kommer att belönas i den här tävlingen.

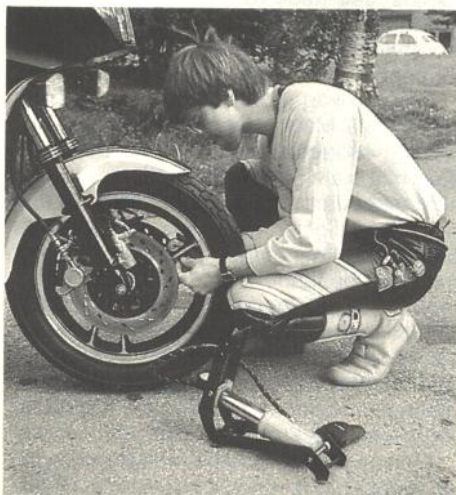
De nästkommande tio milen går ganska bra, mitt tempo är kanske lite högt. Det blir 90-95 i nerförsluten, och ca 75 km/tim uppför. Jag börjar få ont i ryggen och höger handled på grund av den besynnerliga körställningen. Jag provar en del olika hel- och halvliggande varianter på tanken, men det slutar alltid med att det gör ont på något nytt ställe.

Vid vändpunkten på halva sträckan får jag kontakt med de andra åkarna igen, efter att ha stängt av motorn och rullat utför ett par långa backar. Då blir jag påmind om hur dålig min kedja är, den låter som om den har skurit. Det här kommer jag att ta upp med tävlingsledningen vid målet, och kräva någon slags handicap.

Fem mil senare börjar jag att vantrivas rejält, och funderar på att ge upp. Vädet är ju fint och vägarna halvtomma, så jag vill börja åka höj på riktigt. Det känns pinsamt att bli omkörd av semesterbilister med full packning och små elaka barn som garvar och pekar finger åt mig. Dom kan ju inte veta varför jag ligger utsträckt över tanken i 86 km/h på en motorcykel som går att köra nästan dubbelt så fort sittande.

Till sist blir jag så trött på det att jag åker in på en mack. Just då passerar Gunnar liggande på sin Kawa, och Kenneth i fotobilen. Bägge ser förvånade och anklagande ut. Dom var väl övertygade om att jag tänkte slå i en liter eller två, och det skall väl erkännas att tanken passerade. Men Robban svängde in på macken samtidigt som jag öppnade min kalla läsk.

Med tjugo mil på mätaren, låg vi då sju minuter före schemat, så det var ju bara att hålla ångan uppe, eller rättare sagt hålla den nere. Sista biten in till stan var jag tvungen att accelerera ett par gånger, där-



Däcken pumpades till dess att blå färg in-trädde i anletet på den pumpande, dvs vid ca tre kilo.

för att jag hatar att ha en lastbil en halv meter bakom mig. Jag är övertygad om att fanskapet kommer att köra över mig.

Jag har inte tyckt så illa om att köra motorcykel sen den fredagen jag tvingades köra en 125:a på Essingeleden ut ur stan i rusningstrafik.

De sista kilometrarna in till målet var jag tvungen att stanna vid rödlysen sex gånger. Så där gick ju ett par deciliter, och när jag rullade in i mål med avslagen motor gjorde ju den tröga kedjan sig hörd igen. Där får man ju räkna bort ett par deciliter.

När sen den person som mätte upp bensinen slarvade med litermättet så att mina liter blev mycket mindre, och hans lite dryga litern, så är det inte svårt att räkna ut vem som vann.

Någon sa att det var ju fantastiskt att vi hade åkt över trettio mil för drygt fyrtio spänn. Personligen lägger jag gärna till fyrtio spänn för att få åka motorcykel på riktigt.

Inte för att jag nödvändigtvis behöver en större hoj, jag trivs bra på CBX 400:an men man måste ju få stå på lite och slippa vara rädd för trafiken bakifrån.

MATS JOHANSSON

Suzuki GSX 400 FW: 0,365 lit/mil Förskottssegern

Tävling i ekonomikörning!

– Ha, en nästan löjlig utmaning för en snåljåk som jag. Är man inflyttad smålänning så är man.

Godtogs bara min anmälan så var saken redan avgjord. Det var bara att dela ut priset.

– Hundra flaskor champagne, som delas ut för träningsnabbaste F-1:a på Brands Hatch när det är VM, skulle sitta fint, tänkte jag. Samtidigt konstaterade jag att man även fick välja maskin, av de fyra testobjekten. Toppen.

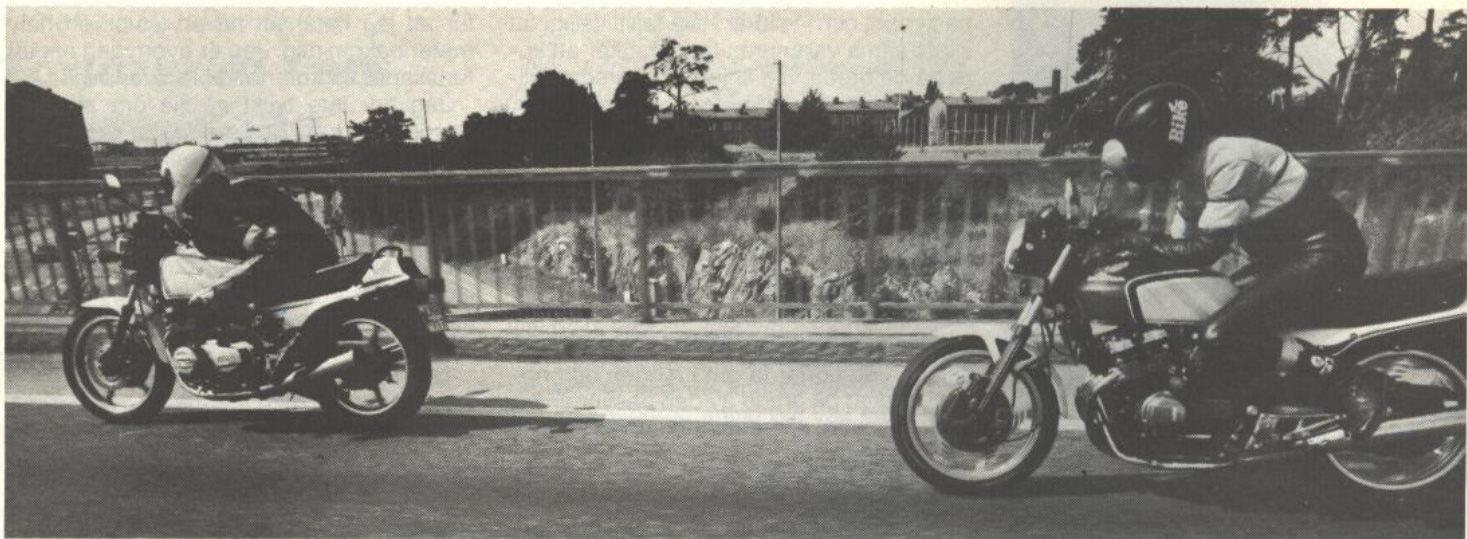
Jag valde Suzukin. Den är vattenkyld och därmed S-N-Å-L. Det vet ju alla att kylvatten har en positiv inverkan på förbränningen och att motorn alltid jobbar på rätt temperatur utan några effektförluster. RD Yamahan är visserligen också vattenkyld, men en tvåtaktare skulle aldrig kunna slå en fyrtaktare resonerade jag och överlät den med varm hand åt Janne, som dumt nog accepterade.

Sambandet var alltså uppenbart. Min mjuka och energisparande körstil kopplat till den snåla Suzukimotorn skulle formligen utklassa de andra storförbrukarna.

Vi döpte vårt ekipage till Spara. De andra till Slösa I, II, III.

Preparera fick man också. Det behövde inte vi. Irick som att sänka nålarna, slå åtta kilo luft i däcken eller att hoppa över frukosten behövde inte vi syssla med. Istället kollade vi bara att färgen på stiften var chokladbrun (det var den) och att vi inte hade någon smygande punktering. Motorn svarade perfekt på gasen och ingen medtävlare hade manipulerat med choken.

En tejpbit på tanken där jag skrev hålltider vid sju och en halv mil, 15, 22,5 och 30 mil var vårt enda hjälpmedel. I övrigt litade vi helt på våra naturliga talanger och våra



konkurrenters oduglighet. Team Spara skulle bli svårslaget och vi kunde även notera de andras avundsjuke blickar när vi torrbröt bakom det minimala kåpglasat.

Vårt självförtroende blev inte mindre när Mats började visa trötthetstecken redan på Tranebergsbron, ca 2 km efter start, och synen av Jannes optimistiska takt med tvåtaktaren. Han stängde inte ens av motorn vid ett rödljus. Amatör.

Att Gunnar är en notorisk slösare av hävd kände vi till från tidigare så det var med synen av första-priset för ögonen som vi svängde in på gamla Södertäljevägen i suget från en lastbil.

Varken Mats eller Janne utnyttjade de möjligheter som den övriga trafiken bjöd på i form av "slipstreaming". Gunnar och jag låg bredvid varandra ett bra tag bakom en lastbil och studerade respektive varvräknare noggrant. Jag förstod att han skulle bli vår farligaste konkurrent. Dessutom hade han ju utnyttjat varje möjlighet till en osportslig preparering.

Men säg den övertygelse som varar. Precis när vi svängt av motorvägen gör Team Spara tävlingens enda misstag.

Jag tittade på klockan.

Hjärnkontoret räknade snabbt ut att vi aldrig skulle hinna varvet ut på utsatt tid om vi inte skruvade upp takten något.

Det där något blev en aning för mycket. Visserligen hann vi först till broöppningen i Södertälje, där de andra blev sinkade, men Suzukin fick nog i sig en slurk soppa för mycket just då själva rycket gjordes.

Dessutom var jag bekymrad över att vavräknarnålen visade hela 6200 varv/min vid 100 km (ja, jag erkänner denna hisnande farthållning), men efter den reflektionen drog jag ner på tempot. Efter tio mils körning låg vi exakt på det utstakade tidsschemat och det var nog i tidigaste laget.

Men skam den som ger sig.

När Janne kom i fatt bortåt Strängnäs gjorde jag ingen tendens att haka på utan kröp bara ner ytterligare bakom det minimala kåpglasat för att minska luftmotståndet. Jag har ju erfarenhet från 50-kubiks-racing och där får man tusan hakar lära sig att krypa ner bakom glaset.

Snart var även de andra medtävlarna ikapp och nu var det deras tur att skruva

upp tempot. Janne kunde inte alls hålla sig utan försvann bara. Mats orkade inte längre luta sig framåt och hade lutat hakan i vänsterhanden. Tempot var det däremot inget fel på. Även Gunnar började visa tecken på nervositet att inte klara sig hem i tid och försvann i fjärran. Plötsligt var vi kusligt övergivna, men klockan visade ändå på rätt snitthastighet.

Jag svor över klockan.

Att svära över cykeln var ingen idé för den gick som en klocka. Bränslemätaren indikerade just ingen förbrukning och jag började nu verkligen spetsa in mig på lagerkransen.

De andras spurt skulle bli mitt vinnande vapen och när fotografen gjorde tummen-upp-tecknen från en av sina utsiktsposter förstod jag att segern var nära. Jag kröp ner ytterligare bakom glaset och som i ett huj var all värk i handleder, hals och rygg som bortblåsta.

När jag såg Mats stå och hänga vid en bensinmack, svängde jag också in och attackerade en Coke-burk, men tidsförlusten blev endast marginell. Det fanns fortfarande tid för en smygekörning mot målet utan allt för hög fart.

Nerräkningen blev spännande. Nu gällde det att ha en viss marginal in mot Stockholms västra förorter och klara alla rödljus. Jag hade räknat ut att jag måste ha en kvart på mig från Jakobsberg in till Abrahamsberg. Dit anlände jag en minut för sent.

En grön våg gjorde mig åter segerviss och när så Mats av någon obegriplig anledning svängde åt fel håll vid Barkarby steg mitt självförtroende ytterligare. Eftersom både Janne och Gunnar låg före mig och följdaktligen måste ha krypat fram sista biten, borde deras framfart ha ätit upp mitt misstag i början.

Vid Solvalla hade jag sju minuter på mig. Vid Bromma flygplats fem minuter, vid väderkvarnen fyra minuter och nog tusan var det rött i korsningen över Drottningholmsvägen. Klockan gick. Tre minuter kvar. Två, och så blev det grönt.

Med en triumferande min svängde jag in på garageplanen med någon minut till godo. Saken var klar.

Trodde jag.

Visserligen blev vi bästa icke preparera-

de maskin (läs: snålaste körningen) och att så här i efterskott ifrågasätta själva mätproceduren vore väl magstarkt. Notarius Publicus skulle nog dock ha en del att invända mot förfarandet.

Det är hårt att förlora de lätta tävlingarna, men nästa gång vinner vi.

ROBERT LAVÉR

Kawasaki Z 400F: 0.357 lit/mil

Vinst- eller fusktrimning?

Nej, det behövdes ingen ytterligare motivation. Ett race är ett race är ett race. Även om det här var under lite ovanliga former, i alla fall i denna krets av fartglada herrar.

Vi satt där runt bordet i köket på redax och valde cyklar.

Att Mats skulle välja Hondan förvånade ingen, han är olidligt märkestrogen, att Robban skulle falla för löjligen bokstavs-kombinationer som TSCC var inte att förvånas över och att Janne var så till den milda grad övertygad om sin förmåga att han valde den på förhand slagna tvåtaktaren stod snart klart.

Allting löste sig därför mycket smidigt, jag trodde på Kawasakin och litade på att man hade gjort 400:an lika extremt snål som 750- och 1100-kubikarna. Något som senare, vid våra exakta bränsleprov med testutrustningen, skulle visa sig vara fel men det visste jag inte då i köket och alla var överens.

Vi kom också överens om att det skulle bli tillåtet att justera maskinerna inom gränserna för vad som fanns tillgängligt på cyklarna: ingenting fick sättas dit eller tas väck.

Det här gav upphov till någon timmes oseriösa spekulationer om vad som kunde göras för att sänka bränsleförbrukningen och ju mer mina konkurrenter babblade desto säkrare blev jag på att de var en hög okunniga baktrimmare jag hade emot mig. Fint, det här skulle gå vägen.

Veckorna innan racet funderade jag på att spåka mig för att komma ner lite i vikt, med mina 85 kilo i knutteskick skulle jag ligga lite illa till jämfört med mina under-

närda motståndare, men jag skrinlade de planerna när jag blev bjuden på fest dagen innan själva tävlingen.

Två timmar fanns anslaget för prepare-ringar av maskinerna innan starten, en tid jag använde till att fixa maskinen medan de andra tre låg på gräsmattan intill och kastade spydigheter i riktning mot mig.

Jag synkroniserade förgasarna exakt och flyttade sedan ner nålarna ett hack för att magra till blandningen ordentligt. Med några bricker fixade jag till en luftspalt mellan luftfiltret och luftburken så att den skulle kunna dra luft utan motstånd. Sedan hann jag bara pumpa tre kilo i däcken, smörja och sträcka kedjan innan tiden började rinna ut: förfärligt eftersom jag gärna ville justera tändningen och byta ut motoroljan till en blaskigare kvalitet och minimal mängd.

Nåja, starten gick i alla fall, bokstavligen eftersom alla sparkade sig igång för att slippa slösa droppar på acceleration.

Redan på Tranebergsbron slog det mig att Kawan visserligen var ganska stor så att man kunde sträcka benen lite till de bakre fotpinnarna men att styret var ganska eländigt högt när man låg på tanken. Jag låg bakom lilla Robban och såg hur väl han passade bakom kåpglasat på Suzukin och insåg att jag skulle förlora många centiliter till denne min svåraste konkurrent (trodde jag nog redan från början) på grund av en betydligt omfångsrikare frontyta. Lite gladare blev jag senare när jag låg parallellt med Robban och kollade hans varvräknare som visade 500 varv mer än min.

Vi skulle göra 300 kilometer runt Mälaren på 4 timmar och 20 minuter, det ger en snittfart på ungefär 69.230769 km/h och jag visste att man behövde köra dryga 80 knyck på landsvägen för att kompensera för lite ljussignaler och annat hastighetsstörande utmed vägen.

Redan innan Södertälje hade dock Robert gjort sig osynlig, han måste ha kört över 90 och jag hade skrottet inom räckhåll när vi tre andra rullade ner för backen i Södertälje – och bron gick upp!



Slipstreaming sparar droppar i tanken men ger svetningar i pannan.

Jag bestämde mig för att hålla inne skrottet ett tag och utnyttjade den ofrivilliga pausen till att ta av mig en tröja som höll på att täppa till blodflödet i höger underarm.

– Nu drar jag järnet till Köping och går därifrån till Stockholm med Hondan, sade Mats och jag trodde honom nästan.

Broöppningen tog fem minuter och jag lade mig nu på indikerade 93 km/h för att köra in lite tid, vårt snitt låg nu under 60 och det måste köras in om än försiktigt.

93 kanske verkade mycket, men jag kalkylerade med tio procents felvisning på hastighetsmätaren. När Janne och Mats ändå körde om mig så förstod jag att felvisningen var ännu större men jag brydde mig inte om att öka tempot. Visst skulle tiden köras in, men på hela sträckan.

Körställningen var inte bra när jag ensam passerade Strängnäs, jag försökte sätta mig upp men fick då kompensera ett sextondels vrid på gasen för att hålla farten och det är ju helt otänkbart. Det var ju race.

Sträckan fram till Kungsör gick förvånansvärt enkelt trots den lusiga farten. Jag sänkte knappast farten genom 50-sträckorna i Häråd och Kjula och var utom lagens rāmärken när jag passerade en ljussignal strax före Strängnäs.

Ett stopp hade kanske kostat uppåt deciliter och det fanns troligen inga marginaler för slöserier.

Jag hade försett mig med ett par mycket tunna handskar för att få maximal känslighet i gashanden, och vartefter milen rullade undan tyckte jag nästan att jag flyttade mig in i en förgasare och reglerade gasströmningen. Eftersom Kawan har undertrycksförgasare så har man ingen mekanisk koppling till trotteln, och det gör att man hela tiden får sitta och leta efter det läge där trotteln får minimalt öppna. Vrider man till på gasen överkompenserar trotteln med det vacuum som bildas och man måste vara känslig på gasen för att göra det möjligt för trotteln att ligga mycket lågt utan att stängas helt.

Detta finlirande sysselsatte mina tankar liksom ett diskuterande med mig själv om det verkligen lönade sig att frikoppla i backarna eller om man bara skulle fortsätta på jämn gas. Jag föredrog efter några tester den senare tekniken som hindrar trotteln att hoppa upp och ner och skvätta en massa soppa omkring sig.

Plötsligt, mellan Kungsör och Köping, körde jag ifatt Robban som tydligen hade en ryckvis teknik för nu körde han 55 km/h och passerades lätt på en sjuttondels trottelloppning.

Ett eländigt vägarbete och en radda ljussignaler i Köping störde mitt arbete i vacuumklockorna och jag hade nu sällskap med Mats och Robban som kunde sysselsätta mina tankar. Mats hade nu tröttnat på att ligga ner och satt nonchalant upp och körde. Robban verkade kompensera för sin hysteriska öppning av racet och försvann allt längre bakåt.

Efter lite slipstreaming med Mats drog han plötsligt på och försvann i uppskattningsvis 100 knutar i fjärran.

Jag plockade fram skrottet igen och ha-

de roligt åt hans brakförlost i tio minuter.

Strax efter Västerås började jag få det svårt att ligga ner efter de dryga tre timmar som hade förflutit i samma sjuka kroppsplacering. Att jag inte hade drabbats av kramper tidigare måste bero på att min kropp redan är obotligt deformerad av all vistelse på tvåhjulningar.

Räddningen kom i form av en buss, som visserligen höll närmare 100 km/h enligt mätaren men som gav en mycket välkommen draghjälp. Nu kunde jag sitta upp med mindre gaspådrag och bara surfa fram.

Nu kan jag väl inte påstå att man sitter helt lugn där två meter bakom en bussvägg utan den minsta aning om vad som händer framför, därför gav jag mig tillbaka till liggande ställningen efter ett par mil, utvilad och på gott humör.

Plötsligt ser jag den ytterst oseriöse Mats på en Gulfmack utmed vägen och drar snabbt slutsatsen att han stannade för att ta en grön ET-dryck som så vackert matchar hans ansiktsfärg. Det skulle ju naturligtvis också kunna tänkas att han tankade i ett par liter, men jag trodde ändå inte att han skulle våga ...

Jag vilade ryggen igen ett par mil bakom en varutransport efter Enköping och noterade att jag låg lite före tidtabellen när jag kom ut på motorvägen. Själva transporten genom stan till garaget gick snabbare än beräknat och jag stannade och köpte glass innan målet. Fyra timmar och 16 minuter efter start rullade jag ner i skuggan av garaget, Janne satt där och hade så gjort i tio minuter efter dålig huvudräkning. Jag hade kört sträckan med 70.4 km/h i snitt, Janne hade smiskat och slösat sig runt med vansinniga 73.2 km/h i snitt. Mats kom in sist och hade utnyttjat hela den tillåtna tiden så när som på en och en halv minut. Hans snitt blev 69.6 km/h, Robbans 70.1 km/h.

Vi tog hem det här, Kawan och jag. 10.7 liter försvann ut i atmosfären under de 30 milen, 3 deciliter mindre än Robbans TSCC-förbrännare. Jag tror att det berodde på en kombination av förgasarinlevelse, liggande körställning, preparering och allmän snålhet som släktdrag.

Kawan visade sig sedan, med standardinställning av förgasarna, ungefär lika törstig som de andra i jämn fart 70 km/h och till och med absolut törstigast i 110 km/h, vilket kanske kan bevisa att den här motorn definitivt trivs bäst som 550:a. Z 400 F är en mycket trevlig och fullvuxen 400:a på alla sätt utom just motorns gång. Det surrar och surrar men händer just ingenting, här har de andra fyror ett klart övertag över Kawas spis.

Kul att vinna ett redaxrace förresten, jag brukar ha för vana att komma tvåa och kunde äntligen bryta cirkeln – även om naturligtvis de andra tre efteråt protesterade mot att det här verkligen skulle kallas ett race – som alla dåliga förlorare skulle göra. Anklagelserna om fuskpreparering kunde jag lika enkelt avfärda: skallen från den utbildade pöbeln har aldrig förmått imponera på mig.

GUNNAR DACKEVALL