

## Varför är bikers så betuttade i krom och annat krafs?

Tanken slog mig häromdagen. Jag har aldrig kunna hålla mina förbaskade pillefingrar i styr. Jag kunde konstatera att jag har en och en halv 1500 Classic i garaget - en komplett som rullar och som är hopskruvad av kromade tillbehör till fantasipriser. Den halva hojen består av originaldelar som blivit över. Bakom min klarsyn låg det faktum att jag just hade monterat en HyperCharger - gemenligen kallad bonnturbo. Jag var lite sen i starten och räknade med att jobbet skulle ta en timma ungefär. Klockan två på natten var jag klar. Då hade jag berikat svenska språket med ett avsevärt antal nya svordomar. Några av rent poetisk karaktär faktiskt. Bakom min tidsoptimism låg det faktum att jag trodde att jag skulle slippa bestycka om förgasaren. Det var redan gjort i samband med att jag bytte ut originalpiporna till grövsta Raaskrör. Men icke. Jag kollade för säkerhets skull den medföljande DynaJet satsen och där var det hål i munstyckena som i en gammal människa. Bra! Mycket bensin och mycket luft resulterar bara i en sak - mera effekt. Toppen! Det vara bara att plocka fram borren och göra en ny ombestyckning. Jag insåg att de medföljande detaljerna utgick från att förgasaren var i originalskick, så jag fick leta fram de redan utbytta delarna och utgå från dem.

Ombestyckning är ett enkelt jobb, jämfört med resten.

Problemet med att montera en HyperCharger ligger inte på det tekniska planet. Det ligger i det faktum att jag tydligen inte har nedärvt några skomakargener. Det trodde jag att jag hade.

Min far hade nämligen en faiblesse för engelska, handgjorda skor, som han fick levererade av sina bröder, bosatta i London. Han litade dock inte på skomakare Udén - anfadern till Udéns Sport - en numera mäktig och välkänd friluftsaffär på Övre Husargatan i Göteborg. Jag fick för övrigt stryk av äldste sonen en gång i världen på "Plana" i korsningen Djurgårdsgatan - Oljekvarnsgatan för att jag retade honom när han sög på en "törstsläckare" - ett slags syrligt godis som tillverkades en gång i forntiden. Men det är en annan historia. Min far litade alltså inte på gamle Udén utan han - far alltså - pliggade och sydde själv när sulor och klackar skulle bytas. Han hade till och med en riktigt skomakarläst som fortfarande är i min ägo och som varit till nytta vid allehanda plåtarbeten. Men det är också en annan historia.

Åter till HyperChargern alltså. Det tog mig en och en halv timma att montera gummiröret som kopplar ihop chargern med förgasaren. Hade jag varit ingenjör - vilket Gud förbjude - hade jag konstruerat ett delat fäste och monteringsjobbet hade varit gjort på ett par minuter. Med hjälp av båda tummarna försökte jag nu istället pressa gummiröret och dess två gummiflansar - röret var av tjockt, prima gummi, vinklat och utrustat med en kraftig gummitapp för att jävlas lite extra. Detta vinklade rör skulle pressas genom ett alldeles för trångt hål i chargerhållaren. Jobbet är ett perfekt gentest. Drabbas man av mjölksyra i tummarna så att man knappt kan hålla fast en cigarett mellan monteringsförsöken, ja då har man inga skomakargener i kroppen. Jag lyckades få dit eländet efter en och en halv timmas vilt svärjande i alla fall.

Resten av jobbet var annars rätt enkelt. Mycket slangar var det att hålla reda på och en blev över. Den hade gått mellan vakuumblocken och tvärröret i det gamla luftintaget. Jag läste Heggans svenska monteringsanvisning, där han trodde att man kunde plocka bort den. Längst bak i den medföljande engelska anvisningen hittade jag en liten passus om att slangen skulle kapas och pluggas. Nu hade jag fått i mitt huvud att pluggningen gällde en annan slang. Jag begrep inte vad den överblivna slangen hade för funktion. Där satt jag alltså med munnen vit av vetemjöl och tvekan - skulle den pluggas eller ej. Jag kom till den slutsatsen att om den sög in ofiltrerad luft, skulle det följa med en massa skit in i vakuumblocken. Pluggade jag den å andra sidan och tilluft till klockan vore nödvändigt, skulle motorn inte gå rent. Den plastplugg som följde med monteringsatsen passade perfekt, så jag tog Gud i hägen och pluggade slangstumpen. Motorn sprang igång direkt när jag tryckte på startknappen och under en kort paus i regnskurarna kunde jag konstatera att chargern jobbade silkeslent ihop med förgasaren. Ljudet och trycket från ryggstödet utlovade massor av kräm när så behövdes.

Återstår nu att se om det hela fungerar under en längre resa. Hålla tummarna kan jag inte, för dom värker fortfarande. Skomakare är jag förvisso icke.

Jag står nu inför ett vägskäl. Nästa hoj jag köper ska jag bara tanka och åka på. Inga extra tillbehör. Pillefingrarna ska hållas i styr. Vad ska jag med en massa krom och trimdetaljer till? Och varför ska jag försöka begripa dagens invecklade ingenjörskonst med plastdetaljer och gummislangar kors och tvärs så att det är omöjligt att ens hitta tändspolarna på en modern hoj. För att förverkliga mig själv? Inte fan! Har jag inte gjort det på alla dessa år så lär jag inte hinna bli självförverkligad på den korta tid som återstår. Nu är det ju så att beslut och beteende sällan går hand i hand. När jag gick förbi den föredömligt enkla, tjugo år gamla, off-roadhojen som jag håller på med fick den en puss. 250 cc. Fyrtakt. Ett tiotal skruvar så är allt uppenbart. Ingen förvärmning av förgasaren. Inga vakuumpgrejor. Inget krefs. Basic. Bara wroooooom. Customize. Ta dig i brasan gamle man. Fast skruva och pilla är ett farligt gift. Har man väl börjat, går det inte att sluta. Så summan av kardemumman är denna - Håll pillefingrarna i styr. Börja aldrig! Vilket påminner mig om ett annat farligt gift - det som omger Visby Stift. Vi ses på nästa VRS-träff, tar några bärs och beundrar varandras krom. Fram till dess. Pilla på. Jag har slutat. Men Gränna kompani lovar som sagt inget bestämt.

Göran Rahm #156