

Min Motorcykelhistoria

Den 21 februari 1960 var jag med på min första T-tävling för mc. Den gick i Nacka och kallades Skedviksrundan. Mitt startnummer var 49 och jag var 17 år och B-junior. Motorcykeln var en ombyggd NV med en 125 cc DKW-motor. Vi körde två varv i snö, ganska djup. Jag var ovan och fullständigt slut efter första varvet som var 4 mil. Det blev en stunds vila innan nästa varv som gick bättre, jag körde mer avslappnad då.

Antalet prickar blev 93 och jag blev sist. Jag hade ju också minsta och äldsta cykeln, alla de andra hade större och starkare motorer några hade skidor får jag väl till en del skylla resultatet på. Seth Kvist blev etta och min kompis Rolf Widell tvåa. En annan kompis, Tompa Berglund, körde en tung NSU 250. Han blev ännu tröttare än vad jag blev. När jag körde förbi honom satt han bredvid cykel totalt utpumpad.



För att ta det från början, mitt hem var i Jämtland, jag var 13. Av Nils i Sven fick jag en motor från en Indian 1927. Pappa hade lite verktyg och med dom lyckades jag skruva isär motorn, man ville ju se hur det såg ut inuti. Även vevpartiet lyckades jag dela och även sätta ihop allt igen. Nils hade också en Rex med en 500 cc Japmotor. Han märkte väl hur sjuk jag var på cykeln så en dag gav han den till mig. Lycklig drog jag hem den på mjölkkärran. Hjulen fattades, de satt på Karl Lignells högärra.

I pappas snickarbod hängde jag upp Rexen med kedjor från takåsarna som var framme. Cykeln saknade bensintank och sadel men motorn var komplett i övrigt utom avgasröret, Jag satt nog ofta på skärmen och lekte att jag var föraren som susade fram genom nejden. I alla fall, en dag tänkte jag, allt är ju riktigt och justerat, motorn kanske går att starta. Sagt och gjort, bensin fanns i pappas Hva 125, fyllde lite i en flaska och tömde den i flottörhuset. Klättrade upp och började kicka. Ett brak hördes, eld sprutade ut från cylindern, motorn gick. Jag blev så rädd att jag höll på att skita i byxorna. Skyndade mig stänga av motorn och rusade uppför backen till huset. Där var mamma och pappa, de hade inte hört någonting så då blev jag besviken. Sen vågade jag aldrig göra om det experimentet. Grejorna jag fick av Nils blev för mig en bra skola. Honom är jag evigt tacksam för det. Samtidigt var det nog det som präglade mig just på motorcyklar och teknik.

När jag var 15 hade Kalle Sundström köpt en Heinkel mc-bil. Han skulle då sälja sin motorcykel som var en HVA 112, lika som pappas. Jag hade gått ut folkskolans alla 7 klasser, även hunnit jobba lite så jag hade de 150 kronor som behövdes för att cykeln skulle bli min.

Att få komma ut i stora världen hägrade. Pappa hade sett i tidningen att Vattenfall sökte lärlingar. Då i slutet på 50-talet var den stora kraftverksutbyggnaden av norrlandsälvarna. Jag sökte och blev kallad till en test som var i Krylbo. Tydligt lyckades jag bra i testen för jag var en av de fem som blev antagen bland de 119 sökande.

I Januari 1958 började min lärlingsutbildning till kraftverksmaskinist. Den var i Västerås så det var långt hemifrån Häggenås i Jämtland. Lönen var 1,50 i timmen och arbetstiden 48 timmar i veckan. Det blev en ganska brutal skillnad mot att bo hemma, visserligen helinackorderad på KFUM. På något sätt räckte pengarna både till körkort för lätt mc och en Yashica tvåögd spegelreflexkamera. Tack vare den har jag lyckats dokumentera något från mitt tidiga liv bland kompisar och motorcyklar.



Det fanns en cykelkällare på KFUM där jag kunde hålla till och meka.

Motorcyklar hade kommit ur ropet bland vanligt folk så de var billiga som begagnade. Ganska snart utökades mitt mc stall med en CZ 125 cc men den blev det aldrig något av. En NV 11B på 125 cc blev nästa objekt. Den var lite vassare än Husqvarnan, 5 hk kanske, hade batteritändning. Tändningssystemet fungerade bra men det ständiga problemet var att få generatoren att ladda. Allt som ofta lyste det rött från varningslampan där regulatören satt och det gav mig mycket huvudbry.

Till semestern skulle jag köra motorcykel hem till Häggenås. Det blev en dryg resa som tog mer än 14 timmar. Laddningen fungerade men jag hade nog fuskat med underhållet. Först släppte det uppblöjda avgasröret i bakre fästet och då bröts muttern som höll röret mot cylinder eller om det var gängan som släppte. Som synes av bilden bredvid saknades stöd. När incidenten hände var jag därför tvungen att rulla

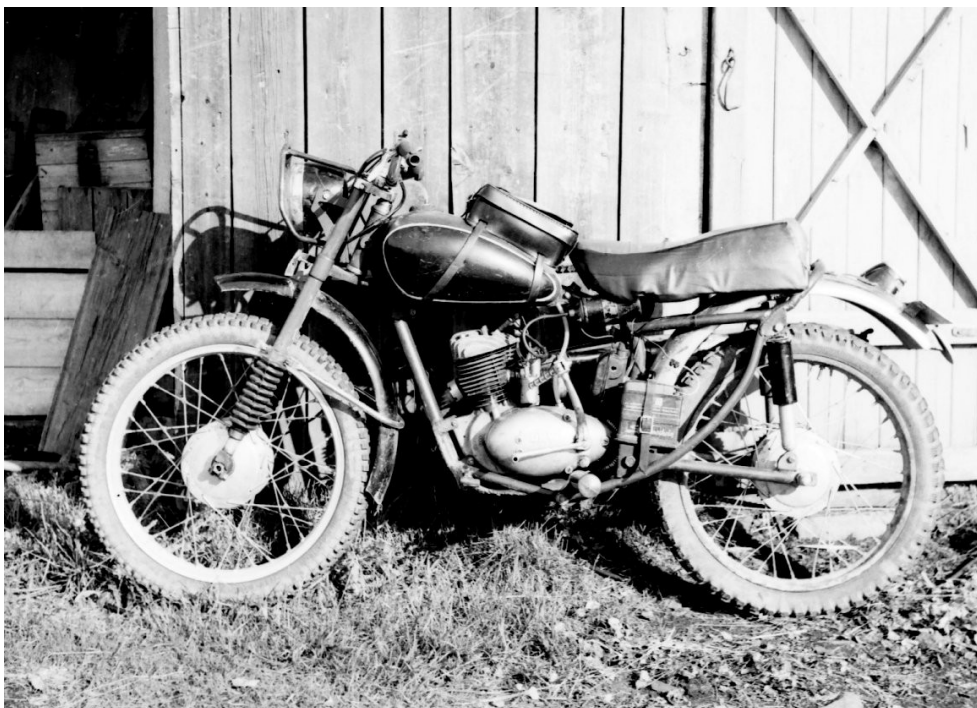
ner i diket och luta cykeln mot en sten. Ja ha, vad hände då? Växelspaken trillade av. Ännu ett misstag jag gjort. Splinesen på växelföraxeln som höll pedalen var utslitna. För att förhindra vridning hade jag borrarat ett axiellt hål rätt genom både pedal och axel, inte bara en utan två gånger. Det lilla järn som var kvar gick av då jag kanske lite oförsiktigt rullade mot stenen.

Nu var goda råd dyra. Axeln av jäms med kicken. En liten ojämn rest stack ut några millimeter. Med hjälp av en tång lyckades jag få in trean. Färden fortsatte fast nu bara på högsta växeln och under ett fasligt oväsen. Dessutom hade motorn förlorat effekt. Stora problem när jag måste köra sakta och att komma iväg. I



värsta uppförsbacken var jag tvungen att hoppa av och springa bredvid cykeln. Hem kom jag till slut och även tillbaka till Västerås. Den turen gick bättre. På rummet i Västerås hade jag alla delar från reservmotorn. Jag gjorde en teckning av växelföraren och skrev till husmor på elevhemmet, fröken Steen, och bad henne leta i lådan under sängen. Det gick bra, hon skickade växelföraren. Hon tyckte att hon var duktig som hittat delen och att det var en kul grej. Tror att jag låg bra till hos henne.

Den NV som nämndes inledningsvis blev min på hösten 1959. Den hade blivit ombyggd med bakhjulsfjädring. Mins inte vem jag köpte NV'n av men den personen sa att den som byggt om NV kallades "Kycklingen Eriksson" och varit fabriksförare hos Nymans Verkstäder i Uppsala.



Bilden bredvid är tagen i hemma i Österåsen, Häggenås.

Den andra tävlingen var Hammarbypokalen som skulle gå av stapeln den 13 mars 1960. Men innan måste banan spåras. Det skedde söndagen innan den 6:e. Det som jag minns var förutom mig, Åke Jonsson, Arne Eriksson och minst 2 till. Vi stack iväg 9 på morgonen och jag kom inte hem förrän 9 på kvällen. Vi hade då bara hunnit 3 mil. Det var djup

snö och skare så vi fick lyfta och kånka med cyklarna hela tiden. Min NV gick bra hela tiden. Men den tuffa spårningen satte nog sina spår i min lilla 125:a.

Söndag den 13 kom, banan var uppkörd, vet inte vilka som gjorde klar banan. Starten var kl 9 i Tortuna utanför Västerås. Mitt startnummer var 39 av 46 startande. Jag tyckte att det gick rätt så bra att åka. På första svartsträckan körde jag om Tompa. En stund därefter fick jag punktering bak men jag fortsatte att köra. Gummit var hårt så det gick att fortsätta. Till första kontrollen hade jag 13 prickar. Åke hade 7. Punkteringen tog dock sin tribut, det gick inte så fort. På nästa sträcka nådde både Åke och Roffe upp mig men de var de enda som körde om mig. När det var ca 1½ mil kvar åkte bakdäcket av i en kurva och jag blev tvungen att bryta. Segrare bland B-juniörerna blev Seth Kvist med 44 prickar, 2:a Åke Jonsson 45 prickar 3:a Rolf Backman. Det var bara tre som kom i mål i min klass.

Nästa tävling den 27 mars var Brukssvängen i Hallstahammar. Vi skulle köra banan som var 7 mil i två varv. Återigen punktering på bakhjulet så jag fick bryta. En tråd hade trängt in genom däckets. Det var heller ingen vidare fart på motorn som var mycket sliten.

Den 10:e april var jag med på Aroströffen. Banan var fem mil och två varv var det. NV'n gick någorlunda på första varvet men på andra började motorn krångla så jag tog många prickar. Jag blev 15:e av 23 startande men blev ändå sist.

I nästa notering i dagboken har jag skrivit ” I går så kom det en kille och ville köpa Dekan för 400 kronor. Jag ska sälja den och köpa mig en pil (Silverpil) ”.

Det blev tydligen ingen affär för den 4:e maj 1960 skrev att Dekan fortfarande var kvar och att jag rivit hela motorn och ramen. Motorn var absolut slut, varenda lager glappade.

Den tredje juni var Dekan fortfarande kvar men den 31/5 hade jag köpt en krockad Monark Blå Stinget för 300 kronor. Olle Bull var den som krockat och han hade lämnat in cykeln på hösten hos en firma som hette Danielssons för reparation. Av någon anledning blev den aldrig gjord och Danielssons krävde 80 kronor av mig för hyra, annars så fick jag inte ut den. Det blev att bita i det sura äpplet till slut. Kanske efter att Dekan blivit såld, jag fick 250 kronor för den.

Första tävlingen med Stingeten blev Stigstråket. Minns inte platsen man kan ha varit i Almungetrakten i Uppland. Då var min arbetsplats Kraftverket i Älvkarleby sedan den 1:a augusti. Då hade jag varit lärling på ångkraftverket i Västerås i 2½ år och skulle nu få pröva på ett vattenkraftverk. Den 25 september var en regnig dag. Som brukligt och enda möjligheten att ta sig till tävlingen startade jag tidigt i Älvkarleby. Själva tävlingen blev misslyckad, jag kom bara 2 km sen dog Stingeten. Det tog så länge innan jag lokaliserat felet att det var ingen idé att fortsätta. Felet orsakades av överslag i tändhatten.

Skrev att jag trivdes bra i Älvkarleby, enda nackdelen var att det var så lite tävlingar i trakten men att det uppvägdes av att det fanns gott om tjejer! Den 4-5 november gick Novemberkåsan i Gävle. Av kompisarna från Västerås och Hammarby motorklubb var Åke Jonsson, Arne, Galento och Moppe med. De var bara de två sista som fullföljde. Jag hade beställt 2 Girling stötdämpare i Västerås som kompisarna levererade. De kostade 100 kronor.

Jag hade inte fått riktig fart på Stingeten. När jag körde fullt och motorn var varm kändes det som motorn bromsade lite. Om jag minskade avståndet mellan brytarspetsarna till minimum gick motorn bättre.

Till den 27 november var tydligen allt ihopsatt. Då körde jag till Rasbo där det var T-tävling. Till en början gick det bra. Jag körde om en 5-6 stycken till första kontrollen. Men så stannade motorn av att det kom in vatten i svänghjulskåpan, så jag tog 16 prickar på första sträckan. Sen åkte jag prickfritt till 9:e kontrollen men sen började det jävlas igen ser jag i noteringarna. Har ett minne av att det var möjligen var något med kedjan. Det är en annan svaghet med Ardiemotorn har, går kedjan av kilas den mellan kåpan över drevet som sprängs och det blir fritt fram för vatten att tränga in i svänghjulet och tändsystemet.

Hemfärden till Älvkarleby blev en seg historia. Krysskilen till svänghjulet hade gått av, lyset fungerade inte så jag körde Riks 1:an (E4) i mörker. Trafiken var inte som nu, minns att jag brukade stanna ibland vid möten, blev väl bländad.

När jag var i Älvkarleby började jag tillverka en earlsgaffel. Det var till den jag skulle ha girlingdämparna.

Den 8 januari 1961 var jag tillbaka i Västerås, denna gång för praktik på linjeavdelningen. Det var på avdelningen för Vattenfalls distributionsnät runt Västerås.





Nu var jag tillbaka i Munkgatsgänget igen.

Den 5 februari körde jag en T-tävling på Järvafältet. Då var jag nöjd, blev 2:a. Banan var 3 gånger 3 mil.

Shellkannan i Stockholm blev nästa tävling. Den gick den 18 mars. Det var bara Åke och jag från HMK som var med. För mig gick det inte bra. På första varvet gick kedjan av så då tog jag prickar. På andra varvet måste jag ge upp. Det var mycket vatten och det gillade

inte Stingeten. Till slut försvann kopplingen så då gick det inte längre. Banan var 3 gånger 29 km. Åke fick en delad 2:a plats.

För att ta oss till Stockholm hade vi lejt några raggare med en stor amerikanare. På något vis gick det att stuva två motorcyklar i den. Åke och jag satt i baksätet, minns att sidorutan fram var något öppen. När vi åkte hem. Det drog men jag tordes inte säga till. Minns att jag blev sjuk och fick ligga till sängs efter det äventyret.

Den 25 mars var jag med på Brukssvängen. Där behövde jag inte meka någonting på hela tävlingen som var 2 gånger 6 mil. Jag blev 1:a.

Genom Danielsson hade vi köpt våra mc-ställ. Det var byxa och jacka som hette Barbour suit med två fickor för alla nödvändiga verktyg och en sned ficka för tidkortet. Då kände man sig lite stolt i den munderingen som kostade 198 kronor om jag inte minns fel.

Nästa tävling den 23 april var Arostroffen i Västerås. Den banan var 2 gånger 6 mil och jag blev 1:a i min klass, B-junior.

Nu ville jag också börja tävla motocross. Det skulle bli serietävlingar och HMK hade uttagningstävling på Pepparrotsbanan i Enköping. Malmabanen utanför Västerås fanns inte då så det var därför vi var i Enköping. Dit fick vi ta oss för egen maskin. Starterna gick bra. Jag var tvåa ut i första heatet och etta i andra men sen tappade motorn ork och jag halkade bakåt. Blev ändå uttagen i laget.

Första serietävlingen var i Surahammar. Det gick inte bra, motorn krånglade. Jag blev utbytt i laget, hade för dålig cykel.

Söndagen efteråt var jag och tränade, upptäckte då att det var fullt av sprickor över allt i ramen. Så då blev jag tvungen att riva hela cykeln. Cykeln måste vara klar till den 14 maj då jag var anmäld till en crosstävling i Surahammar. Tydligt blev cykeln klar för jag var med på tävlingen men det blev fiasko. Banan var väldigt lerig och som vanligt gillade inte Ardiemotorn det föret. Jag skrev i noteringarna att det hade varit hemskt jobbig så också jag var nog slut.

Söndag den 4 juni var det crosstävling på Jumkilsbanan utanför Uppsala. Där var det desto torrare och mycket mycket varmt. Jag tog starten men som vanligt försvann krutet i motorn när den blev riktigt varm. Jag slutade som 19:e efter en sån fin början. På bilden från tävlingen syns hur jag kramar gashandtaget när jag blir omkörd av en silverpil.



6 juni -61 skrev jag att nu var det snart semester och jag skulle åka hem till Jämtland så cykeln måste vara klar till dess. Kedjan hade gått av söndagen innan och som följd hade också svänghjulet och en del andra saker gått sönder.

Jag blev kvar i Västerås till den 12 Juli då färden norrut startade. Nu var jag tjänsteman i Statens Vattenfallsverk med titeln Mtgbt med lönegrad 6. Mtgbt betydde montagebiträde. Per järnväg skickade jag 164 kg grejor. Bland annat den silverpilsram som Ardiemotorn numera sitter i. Stingetramen plus en annan stingetram med röd tank skänkte jag bort uppe i Jämtland, till vem minns jag inte.

Solong Västerås avslutas noteringarna med.

Epilog.

I Augusti 1961 ryckte jag in på F4 på Frösön. Var flygmek på J29 och Sk16. Var där i ett år. Under den tiden blev cykeln ombyggd med silverpilsramen och en köpt earlsgaffel från Hedemora. Jag blev skickad till Vargforsen i Skellefteälven dit min modifierade motorcykel tog mig. Det blev en otroligt kall vinter. Minns att det var mellan 36 och 40 grader kallt 10 dagar i rad. Minns också att jag körde upp till ställverket en kväll när det var reparationer där pga kylan, mest bara för att känna hur det känns att köra i sträng kyla. Under julhelgen köpte jag en bil. Nästa kraftverk blev Gardikfors i Umeälven. Jag var där från april till oktober -62. Där byggde jag om med en begagnad Nortongaffel som var på modet då bland åkarna på HVA. Fjädrarna inuti kunde köpas från Husqvarnafabriken genom en firma i Lycksele. Sen förflyttning till Kilforsen i Fjällsjöälven där jag fick min första maskinisttjänst. Efter två år där begärde jag förflyttning till Midskogsforsen i Indalsälven. Då var jag åter på hemtrakterna där jag träffat min blivande fru.

Så småningom tröttnade jag på kraftverken och var först månskensbonde och fårfarmare och sen bonde på heltid med mjölkkor.

På motorcykelfronten hände inte så mycket mer på 40 år, mer än att jag gick och kikade på hembygget men också min veteran, en Husqvarna 112 TV. Fortfarande hade jag sporadisk kontakt med de gamla kompisarna i Västerås. 2002 köpte jag en begagnad Suzuki DR800 -96. Hade den till 2009 då jag köpte en BMW k70 polis årsmodell -91 och den åker jag på fortfarande. Har också en Honda XR250 från -91 som jag köpte samma dag som jag sålde hemmabygget till Rune Johansson i



Karlstad. Det var den 18 februari 2016.



Borglunda i januari 2019
John-Erik Johansson

Fick ett glatt besök 2015 av kompisar från Västerås.



Tångarallyt 2018. Erik Johansson, Karlstad.



Hemmbygget 1962.

BMW K75 RT



Suzuki DR800

