

58-ÅRSRACET: CRALLES COMEBACK

ÄNTLIGEN: NYA BMW R 1300 GS

Allt om MC



PROVKÖRD

KTM RC 8C

EVENT

Mälaren Runt
2023

BEGGUIDE

Harley-Davidson
Road King

JÄMFÖRELSE

Aprilia RSV4 Factory 1100 • BMW S 1000 RR • Ducati Panigale V4 S

BYGGE

H-D Nostalg
Chopper

PARTY

Harley-Davidson
120-årsjubileum

SUPERBIKES

TOURING: ÖSTERGÖTLAND, SMÅLAND OCH ÖLAND



Nr 7 2023 • 99 kr
Danmark 99 DKK,
Finland 9 EUR,
Norge 119 NOK



TIDSAM 0141-07
7 388014 109906
RETURVECKA 47

TOURING ITALIEN

Italien runt

En hojupplevelse All Inclusive. Så kan äventyret Motogiro d'Italia beskrivas. Björn Inge lät sig övertalas att hänga med. Något han inte ångrade.

TEXT: BJÖRN INGE FOTO: BJÖRN INGE / ÖHLIN / BJÖRLIN





Motogiro d'Italia har varit igång sedan 1989 i denna form. Extremt välorganiserat och kul.

Jag har kommit på vad vi ska göra nästa vår, sa min kompis Johan en dag förra året. Vi ska åka Motogiro! Det verkar kanon! Sju dagar i Toscana med fullservice och fantastiska vägar, bara tanka och åka, "dom" tar hand om allt, inga bekymmer! Johan, som är en kille med en positiv inställning till livet var, utan att överdriva, positivt inställd även till det här. Efter att ha kollat lite närmare på vad det handlade om och överunnit min inbyggda skepticism mot all form av förändring, började jag själv tycka att det lät kul. Motogiro d'Italia var en gång ett öppet landsvägslopp som kördes första gången 1914, men hade sin storhetstid mellan 1953 och 1957 då man tävlade med, framför allt, 175-kubikare. Efter 1957 förbjöds all form av hastighetstävlingar på allmänna landsvägar i Italien då en spansk racerförare, Alfonso de Portago fick punktering på sin Ferrari i Mille Miglia, åkte av vägen och hade ihjäl nio åskådare, sig själv och sin kartläsare. Motogiro d'Italia återupplivades igen 1989 av Moto Club Terni, denna gång utan fullgaskörning på öppna vägar, utan mer i formen av ett rally där tävlingsmomenten fokuserar på balans och kontroll av motorcykeln i låg hastighet.

Tre Ekengrabbar och en göteborgare

Till slut var vi fyra stycken som tyckte det lät kul och anmälde oss som Scuderia Ekens, även om en av oss inte var Ekenskis, utan hade oturen att vara från Göteborg. Det var Johan på en Moto Guzzi Convert, Kent på sin Ducati Darmah, Pilot-Johan på en Honda CB900, och jag på en Moto Guzzi 850GT. Efter att ha anmält sig online och betalat startavgiften behöver man bara ta sig ner till Italien och ha med sig motorcykel och bensinpengar, resten sköter organisationen om. Varje dag lämnar man sitt bagage på hotellet, och när man kört klart så finns bagaget på det nya hotel-

Pilar visar dig den rätta vägen i livet. Vi missade bara två gånger, men blev förlåtna.



Vid varje depåstopp blev vi väl omhändertagna. I väntan på starttid kunde man prova traktens specialiteter. Toscana missade aldrig!

let. Varje dag äter man en stadig frukost och på kvällen en femrätters middag. Allt detta på hotell med så många stjärnor att jag inte ens skulle fundera på dem om jag åkte på "vanlig" mc-semester. Med på vägen finns läkarteam, mekaniker, lastbil (om man åker engelskt eller har annan otur), och ett gäng mc-poliser (carabinieri) vars uppgift, förutom att hålla ordning, är att hålla vägen öppen för rallydeltagarna och stoppa trafik i stora korsningar, rondeller och liknande. Kungligt!

Fick kämpa i den hårda motvinden

Två av oss fraktade ner motorcyklarna på lastbil från Stockholm till Verona, och tog flyget ner till Bergamo, vilket fungerade alldeles utmärkt. Kent och jag, som inte längre tyngs av något arbetstvång och disponerar vår egen tid, åkte ner på våra hojar. Maj månad kan vara både solig och varm, men just i år tyckte tyskarna att det skulle vara kallt och blåstigt. Första dagen hade vi så mycket motvind att min Guzzi drog över en liter milen. Alla kläder som gick in under skinnstället och regnställ utanpå, ändå frös jag. Den där lastbilen verkade inte helt fel just då... När vi kom ner till Brennerpasset så steg värmen med varje höjdmeter och på andra sidan var det varmt och skönt! Vi hämtade upp de andra från lastbilsdepån i Affi (utanför Verona) och tog oss ner till Pisa, där rallyt skulle starta. Inskrivningen gick smärtfritt, kön dit var ovanligt o-italiensk, vilket möjligtvis berodde på det

DEN FÖRSTA DAGEN SKULLE VARA LÄTT FÖR ATT MJUKA UPP OSS SAS DET. JO, TJENA.

stora utländska deltagarantalet. Efter det var det besiktning av hojarna där man kollade att alla krav för att åka på landsväg uppfylldes. Till någras lättnad gjordes inga ljudprov. Vi hamnade i kategorin "Classica" som var öppen för cyklar tillverkade mellan 1970 till 1990. Detta gjorde våra cyklar, om inte moderna, så åtminstone inte gamla. Maskinparken verkade vara ungefär 50/50 mellan gamla cyklar före -57 och andra som var i vår klass, alltså sjuttiotals järn. Det fanns även moderna cyklar (man kan åka med vad som helst) men då hamnar man i klassen "Turistica" och får inte delta i tävlingsmomenten, vilket man i ärlighetens namn både kan ha och mista om man inte är väldigt tävlingsinriktad. Nå, nu skall inte jag dissa tävlingsmomenten, de var inte helt lätta och det fanns gott om folk som tog dem på största allvar.

Skippade tävlingsmomentet

Den första dagen deltog även vi i tävlingsmomenten. Det går ut på att till exempel köra 15 meter på exakt 6,7 sekunder, eller så nära som möjligt utan att sätta ner fötterna. I snitt var det två sådana moment varje dag. Pilot-Johan på ett tag, medan vi andra svalnade rätt

snabbt. Sträckorna var uppdelade på några mil landsväg (transport mellan bergen) och 15-20 mil bergsvägar med varierande asfaltbeläggning varje dag.

Första etappen gick från Pisa till Arezzo, en sträcka på 224 kilometer om man tar vägen över bergen. Den första dagen skulle vara lätt för att mjuka upp oss sas det. Jo, tjena. Vi var ordentligt möra efter att ha kommit fram till Arezzo. Etapperna var uppdelade så att man fick ett tidkort med fyra eller fem stopp, med tidsangivelser, där kortet skulle stämpas innan man fick åka vidare. Man fick inte åka innan sin angivna tid, så att gasa på innebar bara längre väntan vid nästa stopp. På så sätt spreds också startfältet ut, och man undvek alltför mycket stress på vägar och städer där stoppen var. Med tvåhundra deltagare kunde gemensam start annars blivit ganska spännande...

Vid varje stopp hade staden/byn eller den lokala motorklubben dukat upp med vatten, vin och traktens specialitet, vilket i de flesta fallen verkade vara salami, ost, skinka och bröd. Eftersom det här var i Toscana åkte man i princip alltid genom en vindruvsodling med gårdar som såg ut som på ett vykort, lätt nyn-

