

Avrostning och förstånd av Key Norton

Jag minns det alldeles särskilt väl. Det väcker starka känslor av olust och skam samt påminner om den sveda och värk som motorcykelåkning ibland kan leda till när visionerna är större än förstånd eller omdöme.

Det var en av de första dagarna i maj, den första eller andra maj, för jag vet bestämt att jag någon dag tidigare hade deltagit i den traditionella motorcykelkortegen från torget i Askesund till idrottsplatsen i Skyllberg. Den här kortegen har sedan flera år samlat många mellansvenska motorcyklister på Valborgsmässoafton. Många kommer in till torget på eftermiddagen och en stor del kommer först mellan klockan arton och nitton. Omkring klockan tjugo åker man sedan iväg den dryga milen norrut på riksväg 50, för att i Skyllberg

återsamlas och se valborgsmässoelden, samt naturligtvis fika och äta varmkorv.

Nåväl, det var i början av motorcykelsäsongen och även om man är en ivrig motorförare så är varken körkänsla eller åkomdöme intrimmade eller tillfullo återuppväckta.

Dessvärre tycks vi ju ha ganska lätt för att komma ihåg hur lätt det är att köra motorcykel, i alla fall då det gäller gaspådragstendenser och allmänt uppsluppen körglädje i största allmänhet.

Den här säsongen körde jag en Yamaha XT600 Z Ténéré årsmodell 1985. Det är en ganska tung pjäs då den väl kommer i rörelse och allra helst om rörelsen fortplantar sig ned

i ett krondike i kanten av en gammal mosse. Då upptäcker man om inte tidigare vad kilon betyder och hur svårt det kan vara att samla ork och vilja i tillräcklig omfattning för att få upp åbäket ur diket där maskinen står till avgasröret i svart skogsvatten. Jag tror tanken rymde tjugotre liter bensin, vilket väl antagligen varit bra att ha då det skulle åkas långrally typ Paris-Dakar eller något i stil med All Australia in Two Weeks. Vi talar här om en motorcykel som väger cirka etthundraåttio kilo om det skall vara riktiga däck från Trelleborg plus några verktyg. Gruskörning och s.k. offroad vill jag både mycket och gärna köra, och helst sittande på en stor luftkyld enstänka. Jag gillar enstankor av flera olika skäl och de har en alldeles särskild plats i mitt hjärta. De har motorkaraktär och ljud så det står härliga till, och effekten räcker väl för de behov jag har i offroadkörningen. Motorcykelidealet växlar ju med föraren och ibland med typen av körning men också med ålder och dåliga erfarenheter.

Ibland så glömmar även den erfarne motorcyklisten bort vilken körning som är aktuell för ett visst inköp vid ett visst tillfälle. För den tävlingsaktive är ju valet mer begränsat och behovet mer uppenbart, men även här så sker ju ibland kraftiga felbedömningar.

En maskin som Ténéré kan te sig väsensskild från sina nära släktingar XT och TT vad gäller smidighet och framkomlighet och detta då framförallt ute i terräng och på stigar men även vid sladdning på mycket löst underlag och i andra sammanhang när man vill kunna stötta med fot och ben eller bara hänga ut benet för att balansera. Längre var det ju i stort sett samma motor i dessa tre cyklar.

En stor tank är ju inte direkt någon höjdare när man försöker komma fram under styret med ben och fötter. Det är nog få förunnat att som PG Lundmark och Stefan Peterhansel med framgång kunna framföra en stor och tung offroadmotorcykel på annat än grusvägar.

Så var det då första maj eller andra maj för ett antal år sedan och jag kör längs en liten fin skogsbilväg alldeles intill en milslång sjö. Bitvis så är vägen både rolig och spännande och jag har nog brummat fram någon kilometer när jag kommer till vägs ände i form av en liten gräsbeväxt vändplan. Strax innan jag fått hejd på maskinen så fick jag se på min vänstra sida hur en liten stenig stig letade sig upp i den branta storskogskanten.

Den där skall jag nog pröva tänkte jag upprymd. Det verkade inte alls lika roligt att åka tillbaka samma väg, även om sjövägen är en fin och naturskön väg.

Jag åker tillbaka en bit för att ta lite fart, för jag ser ju att skogsstigen är både brant och stenig och säkert kan behöva lite fart. Cirka trettio meter uppför stigen så finns det några större stenar och underlaget i övrigt såg inte helt bra ut, i alla fall inte för en vårglad och nystartad

"offroadare" som satt monterad på en hundrasjuttiokilospjäs. I spårvalet vid stenarna så infaller sig den fantastiska och svårbemästrade tveksamheten vilken är varje motorcykelförares största

fiende enligt min mening, åtminstone "i spåret". Plötsligt har jag inte bara tappat fart utan även balans och faller nu åt fel håll vilket är utför en brant.

-"Djävlar!" hinner jag tänka då jag ser att jag faller huvudstupa mot en vass sten, handlöst. Jag tappade inte medvetandet utan var hela tiden smärtsamt medveten om min situation.

Jag var ensam långt ute i skogen med cirka femton kilometer till närmaste by, och jag hade fruktansvärt ont. Ena benet var ordentligt klämt och bröstkorgen hade fått sig en riktig mangling med några brutna revben. Värst av allt var i alla fall att jag tydligen lyckats skada själva bröstbenet på ett sätt att jag hade oerhörda smärtor och kände det svårt att andas.

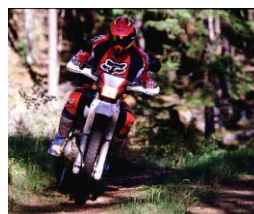
Jag tog mig ned till sjökanten och lyckades svalka ned mig med kallt sjövattnet.

Försiktigt tog jag av en del kläder för att se om jag hade några sårskador eller blödning för det verkade kraftigt litet varstans. Tursamt nog så tycktes inte cykeln ha fått några allvarliga skador.

Visst blev det en del plåtskador och plastskador men det tog jag gärna. Mitt stora problem var nu att försöka få igång maskinen. I både ben och bröst gjorde det fruktansvärt ont så fort jag rörde mig och varje andetag var smärtsamt. Uppå allt det så visste jag från tidigare erfarenheter att denna motorcykel kunde vara mycket svårstartad efter kullkörning med varm motor. Denna gång var inget undantag varför jag bit för bit fick gå med cykeln till dess jag kom till en stor utförsbacke. Här fick jag då äntligen igång motorcykeln, efter några halvt misslyckade och fruktlösa försök på grund av smärtan i bl a bröstet, och åkte nu i ganska maklig takt hemåt för att slicka mina sår. Jag tyckte inte att jag kunde sjukskriva mig trots smärtorna utan arbetade "som vanligt". Arbetskamraterna var dock en lång tid bekymrade eftersom det var uppenbart hur ont jag hade i framförallt bröstkorgen, och inte kunde jag gå eller röra mig normalt heller. I cirka fyra månader hade jag ordentligt ont i bröstkorgen och motorcykel åkte jag inte de första två månaderna.

Ibland vore det faktiskt bra om man var mer och bättre medveten om sina begränsningar, och kanske särskilt beträffande bristen på omdöme och förstånd.

Av Key Norton, mcförare



Skribent: **K. Wrigman**

070 - 545 09 15

PS! Vid eventuell publicering skall pseudonymen respekteras, och "my alias" Key Norton användas! /DS



En motorförare är född av Key Norton

Året var 1964, och jag åkte moped. Det var en HVA med fotpinnar, kickstart och fotväxel. Fotpinnar och fotväxelspak var en viktig och stor sak vid den tiden, särskilt då det gällde mopeder eftersom mopeder tidigare i huvudsak varit utrustade med trampor. Det fanns ju traditionella trampor eller trampfunktion kombinerad med kickfunktion. Trampor var standard på mopeder fram till omkring 1963, åtminstone vad gällde de flesta vanligt förekommande fabrikaten.

Några av mina kamrater hade växelfunktionen i kopplingshandtaget, men var glada att de hade växel överhuvudtaget.

Här fanns både Husqvarna, Crescent och Monark med och utan växlar.

Jag hade under ett drygt år arbetat vid sidan om det s.k. skolarbetet för att spara ihop till den här mopeden och jag köpte den kontant för exakt ettusentvåhundra kronor fast den egentligen skulle ha kostat cirka ettusenfyrahundra kronor. Det var mitt livs största och viktigaste affär, den saken var jag helt säker på.

Stämningen var hög när jag tillsammans med några äldre grabbar åkte kring på landsbygden och i skogarna de första "lovliga dagarna" som mopedist. Jag har ett svagt minne av att jag tillryggalade femton mil dagen jag fyllde femton år, och ivrig var jag redan då varför jag också lyckades kröka till höger fotpinne, om än bara lite.

Dessvärre började inte min karriär som motorförare det året jag fyllde femton år, utan betydligt tidigare. En omständighet vid den tiden var att flera av mina närmaste och bästa lekkamrater var både tre och fyra år äldre än vad jag var.

Året var 1956, och jag vistades några veckor hos släktingar på en liten bondgård några mil hemifrån. Jag hade flera gånger åkt med min morbror bakpå hans Crescent Saxoped, till och från sommarmetet vid en sjö någon mil bort genom skogarna. Detta var en tvåväxlad maskin med växelreglaget i kopplingshandtaget. Modellen ifråga var sinnrikt ordnad på så vis att det trots trampsystem så var den utrustad med kicksstartsfunktion i tramporna. Så minns jag det i alla fall idag, men åren går och till skillnad från många andra tingestar i tiden så blir inte minnesfunktionen direkt bättre. Det omvända gäller ju i vissa mer specifika minnesfunktioner i PC:ns minnen.

Några gånger hade jag fått gasa lite på mopeden och jag hade fått slå ifrån chokereglaget. Vidare var jag bekant med bensintank, bensinkran och hastighetsmätare.

En dag när vi av någon outgrundlig anledning inte kommit iväg på fisketur trots att vädret var fint och sommarvarmt, så tog min morbror med mig på en liten åktur uppefter den lilla gårdsvägen bort från gården. Först hade han tagit fram bensin och olja och blandat i ordning för en full tank till Saxopeden. Jag minns också att jag fick prova den elektriska tutan innan vi gav oss iväg. Vi åkte väl till första avtagsvägen, där vi vände för att sedan åka tillbaka mot gården. Vid första grindhålet så stannar min morbror och frågar om jag vill sitta på sadeln och provköra lite så skall han gå bakom och hålla i pakethållaren.

Detta var ju lysande tider, och ett strålande förslag, och en nära nog drömlig situation för en sjuåring som jag då var.

Tveka, eller neka, var knappast några alternativ. Nu skulle åkas moped!

I sakta mak och på ettans växel sniglar jag mig sakta framåt ladugårdsbackens stora grind, och med en fart så låg att balansen borde ha varit ett problem, om det inte varit för min snälla morbror som bestämt hade hållit ett stadigt grepp i pakethållaren, då jag gav mig iväg. Väl framme vid den stora grinden före ladugårdsbacken så minns jag hur jag med uppbådande av all min koncentration lyckades vrida på nacken såpass att jag såg min morbror kvar mellan boningshusen, vinkande efter mig. Jag var både överraskad, glad och något spänd, allt i ett. På något sätt så lyckades jag ta mig runt bland grus och gräs på ladugårdsbacken och jag åkte sedan, fortfarande på ettans växel men nu med lite mer varv, tillbaka till min morbror som stod och myste på den lilla gårdsvägen mellan boningshusen.

Vissa fragmentariska minnesbilder gör sig gällande som skvallrar om att han på något sätt verkade nästa lika nöjd och glad som jag. Kanske smittade också min lyckliga uppsyn av sig.

Den veckan var mer eller mindre ett enda långt lyckorus. -Kört moped, och alldeles själv!

Dessvärre ledde detta senare till att jag började tjuvlåna min mors Husqvarna Novolette, en maskin som drevs med rem och saknade växel. Den hade chokereglaget på främre ramröret, och detta skulle alltid dras i topp innan man med pysen intryckt trampade iväg till någon undanskymd plats. Men inte gick den som en Saxoped inte. Det var helt klart för mig att det nog var bättre med växlar och kickstartsfunktion, och på den vägen är det ännu.

Efter litet större maskiner som Monark CZ 125cc, Matchless G80S 500cc, Triumph Tiger 100 500cc Twin, Norton Commando 750, Yamaha XT600 Z, och nu senast en Yamaha TT600R, så kvarstår detta faktum.

Växlar och kickstart skall det vara.

Av Key Norton, mcförare



Skribent: **K. Wrigman**

070 - 545 09 15

PS! Vid eventuell publicering skall pseudonymen respekteras, och "my alias" Key Norton användas! /DS