

## mcnytt på klubbbesök



kör en H-D Sportster 883 -71 (nu med Evo-motor från -92), men hans tjej Annika kör en Traja Thunderbird 650 -55 (motorn från -50). Tomas Wikström, som tidigare jobbade som suzukimek, och Lars-Gunnar Larsson kör Traja Bonneville 650 -70 respektive -68. Patric Holmgren är ensam om att köra Norton; en Commando Roadster 850 -70. Klas Sandström är klubbens president, men samtidigt en svartfot då han efter många engelska år nu har skaffat sig en H-D, en 1640 -59! Sist men inte minst har vi Marie Hörnqvist, den enda kvinnliga medlemmen, som kör Traja Speed Twin 800 -54.

De är, som alla som kör engelskt, ordentligt luttrade. Värst är allt häcklande från de rättroende; "det var lätt att hitta hit, vi följde bara oljespåret", "ni har väl bärgningsförsäkring" och liknande. Vana vid dessa gliringar tog de med en följebil med släpkärra till första träffbesöket i Sundsvall (45 mil enkel resa). Och visst var släpet fullt på vägen hem... med rasade Harleys från grannklubben. Alla Trajorna gick klockrent, trots att det ösregnade de sista 30 milen på hemvägen.

Pro blem? Men visst stannar engelska järn också. Det går inte att blunda för vissa fakta. En av de dräpligaste episoderna utspelade sig på väg hem från en träff i Luleå förra året. Klas Traja dog och skickade smållande eldkvastar omväxlande. På en P-ficka tog han isär i stort sett hela elsystemet, utan att hitta felet. En storhyvel från Vägverket stannade och dess förare erbjöd sig själv som konsult på hojfixning. Klas hade haft en hård dag, och var dessutom hårt ansatt av knotten, så han var liksom inte i form för besserwisserråd. Han var själv också nära kortslutning. Men det visade sig att den vänlige väghyvelsföraren hade haft en Sportsster, så han visste av egen erfarenhet att fjädern i hängsäkringingen kunde "krypa ur" baklänges... och mycket riktigt; Klas hittade fjädern!

Tomas Wikström började bygga sin Triumph Bonneville -70 under vintern -99. Han har bytt gaffel, tank, styre samt kapat och svetsat om ram, oljetank, kedjeskydd. Han sydde en egen sadel och renoverade motorn medan "Raggen" lackade.



Förutom H-D-motorn finns det knappast någon mer välkänd motordesign än den på gamla Triumph Bonneville.

Klubbens målsättning är att alla hojar skall rulla under hela sommaren, bygger gör man under vintern! Med en rejäl portion ironi blandad med några nypor skadeglädje får jag veta att klubbens första H-D skar tre gånger under de första månaderna. Fortfarande skitig om händerna efter att ha fixat en punktering, bara några mil innan jag var framme, undrar jag om det finns några fördelar med att köra engelskt? Jag får blickar värdig en spetälsk! Jag blir överöst med odiskutabla (i alla fall här) argument som att de kostar bråkdelen av vad amerikanska järn kostar (både att köpa och reparera), är otroligt lättmekade, är lättkörda som en stor moped och inte att förglömma är att "gubbarna" vänder på huvudet efter en gammal engelskt hoj, vilket de knappast gör efter en Harley idag.

Grabbarna och tjejen i Loudpipes är långt ifrån några fanatiker. De umgås gärna med bikers av alla sorter. De arrangerar en årlig fest och åker på många träffar. Bara i området kring Skellefteå finns det inte mindre än sju klubbar!



Nortons parallelltwin har en underbar segdragningsförmåga. Dessutom var Norton föregångare med bra väghållning på sina chassin.

## Tjälskott, långa avstånd och stelben... inga problem!

# Norton TRIUMPH



Klubben heter som sagt Loudpipes MC, vilket framgår med all tydlighet! Passa på att kolla in hemsidan <http://on.to/loudpipes>