

NORDENS STÖRSTA VETERANBILSTIDNING

EXTRA
TJOCKT NUMMER!
124
sidor



**MGA behöver
ingen sufflett**

MOTOGIRO

— på mc genom Italien

**Classic
motor**

NUMMER 9 • SEPTEMBER 2025 • PRIS 89:90 NOK 99:- DKR 99:- € 10:90 INKL MOMS



**JIM RENOVERAR
PANTHER, DEL 1**

DRÖMBIL FÖR SMUGGLAREN



**En studie
i rött**
KILS
BILMUSEUM



**Snart är det
dags för**
GOODWOOD
REVIVAL

SÅ KLARAR DU **URSPRUNGSKONTROLLEN** • 70 ÅR PÅ RAGGEN: **FORD COUPE**
EXTREMT VÄRDEFULL **PORSCHE** • GÖTEBORGS STADSMUSEUMS **DOLDA SKATT**

Italien runt på två hjul



Sex dagar med sträckor på mellan 25 och 30 mil om dagen på skiftande underlag. Motogiro d'Italia är en fysisk påfrestning – men också en upplevelse utöver det vanliga, med stopp i vackra byar och möjlighet att träffa likasinnade med spännande berättelser i bagaget.

TEXT & FOTO LARS LINDQVIST

Vindlande vackra vägar på den italienska landsbygden.

Motogiro d'Italia, smaka på namnet. Den klassiska mc-tävlingen startade 1914 och existerar fortfarande, om än i ny skepnad.

Tävlingen pausades under de två världskrigen samt vid några andra tillfällen. Ursprungligen ingick endast fem klasser i tävlingen, varav 175 kubik var den största. Racet, en sträcka på 3 000 kilometer under sex dagar, hade ofta start och målgång i Bologna. Tävlingen var prestigefylld och de italienska tillverkarna satsade stort för att nå framgångar. Vinsterna fördelades oftast mellan märken som Ducati, Benelli, Laverda och MV.

År 1989 såg den nuvarande formen av Motogiro d'Italia dagens ljus genom Terni Motoclubs försorg. Klubbens ordförande, eldsjälén Massimo Mansueti tillsammans med hustrun Laura och ett stort antal obetalda klubbmedlemmar, har gjort detta möjligt.

Fjölårets Giro, som på klassiskt manér startade och slutade i Bologna, kördes 19–25 maj. Numera avverkas "bara" 1 600 kilometer, men det är tufft nog.

Samma regler som för de ursprungliga tävlingarna, alltså max 175 cc, gällde från starten 1989 till år 2000 då Ducati klev in som sponsor, vilket de var fram till 2007. Ducati önskade, och fick, en kategori som hette Memorial



Redo för dagens etapp.



Små italienska maskiner dominerade startfältet.



Taglioni, efter företagets chefsingenjör Fabiolo Taglioni som låg bakom flera av Ducatis ikoniska modeller.

Klassen heter numera Classic vilket innebär motorcyklar producerade åren 1970–1980. Nu är alla motorcyklar tillåtna och tävlingen är uppdelad i en mängd klasser, årsmodeller och motorstorlekar.

Jag och min kamrat Roberto Ecke deltog i föl med våra Ducati Paso. Loppet är numera som ett rally och tävlingsmomenten inskränker sig till tidtagning i olika moment.

Nog så besvärligt att inte bara gasa utan att köra korta sträckor på angivna sekunder under morgonmötena, liksom timmar och minuter för dagarnas körsträckor.

Oberoende av motorstorlek, kan man delta i klassen Turistica och hoppa över tävlingsmomenten.

Sex dagar med sträckor mellan 25 och 30 mil om dagen på skiftande underlag – genom städer, på landsvägar, serpentinvägar i bergen och ibland rena kostigar – kräver sin förare. Speciellt för de tappra som kämpar på obekväma motorsvaga småhojor från anno dazumal.

Startplatserna varierar år från år, men i föl var utgångspunkten Borgo Panigale, ett stenkast från Ducatifabriken. Husbilar, skåpbilar och släpvagnar fyllda med motorcyklar, reservdelar och verktyg rullade in i en strid ström till den stora parkeringsplatsen som kom att likna en bandepå.

En stunds vila för hojor och förare i en vacker gammal borg.

»

Hala vägar i bergen efter stormvindar och en hagelskur.



Klassiska och moderna motorcyklar, alla är välkomna.

En privat samling Fiat och Alfa Romeo från 1930-talet överraskade under ett av stoppen.

» Bilar och vagnar var sedan parkerade där i ett avspärrat område under hela veckan.

Upplägget och logistiken är imponerande. Ett sjuttio-tal personer och flera fordon var på plats för att se till att veckan blev trygg och säker: Sex carabinieri, poliser på motorcyklar (Ducati Multistrada), och organisatörer (också på mc) samt läkarbil, ambulans, följe-bil med mekaniker och uppsamlingsbilar för både förare och motorcyklar som gett upp.

Övriga klubbmedlemmar gjorde ett makalöst arbete och såg till att allt flöt på. Girots 160 mil var uppdelat på sex etapper. Upp och ner i bergen och ut och in i byar och städer, allt noggrant utmärkt med pilar. Under veckan sattes cirka 4 000 pilar upp – och togs ner igen. En tuff uppgift bara det.

De dagliga körningarna har några stopp för vätska och liat att äta. De som tävlar stämtplar sina tidkort, medan

vi andra får en stämpel för att visa att man fullgjort upp-giften. Men stoppen på spännande och intressanta platser är också en viktig del av upplevelsen. På flera stäl-len dukade bybor upp ost, korv, med mera och till det bjöds det ofta på musik. Vi blev väl mottagna överallt och våra Ducati Paso väckte uppmärksamhet och fotografe-rades ofta. En äldre kvinna i en bergsby tittade på min Paso, bugade och sade: "Complimenti". Sådant värmer en nordbo.

Antalet deltagare är maximerat till 200 och det som förvånade mig var att endast 35 procent var italienare. Övriga deltagare kom från närliggande europeiska länder, men också från USA och Argentina.

Endast tre svenskar deltog, jag med min 907ie Paso, min kamrat Roberto med 750 Paso och N-G Bertilsson på en BMW F800 ST. Några celebriteter deltog också. Den tidigare GP-världsmästaren Pier Paolo Bianchi körde en



I Verona visade polisen upp sin Lamborghini.



Alfa Romeo GS Zagato 1930 i den privata samlingen.



Vägarna var en utmaning för både maskiner och förare.

modern Benelli och före detta GP-föraren Virginio Ferrari körde en Morini Turismo 175 från 1953. Benelli ställde upp med ett officiellt team för att hylla Leopoldo Tartarini, den legendariske Italjetkonstruktörens seger 1953 med en Benelli Leoncini.

Detta är något av det roligaste jag gjort under min 60-åriga mc-karriär. Fantastiskt inspirerande att möta alla likasinnade, där etnicitet eller utbildning inte har någon betydelse. Allt handlar om att ha trevligt och utbyta erfarenheter, köra motorcykel, äta gott, träffa befolkningen i byarna och se platser som man själv aldrig kunnat hitta. Vi fick också gasa friskt i bergen som var nästan helt fria från biltrafik. Carabinieri vinkade förbi oss då och då och visade med "tummen upp" att det var fritt fram att gasa på.

Vägarna var enormt varierande. Böljande slingriga



Vissa vägar är roligare att köra på än andra.



vägar med fin asfalt varvades med knaggliga gropiga serpentiner, besvärliga branter och smala gatstensklädda passager i byar och städer. Väderleken skiftade från väldigt varmt på låglandet till svalt i bergen.

Det italienska landskapet bjöd på storslagna vyer.

Regn, sol, dimma och en dag med hala vägar i bergen efter en kraftig hagelstorm. Veckan var ibland ansträngande både för oss som körde och för maskinerna. Det reparerades längs vägarna, både av förare och mekanikerna i följbilen. Mycket klarades av, men allt kunde inte fixas och då blev det "bärgningsbilen" som fick rycka in.

Så tack Motogiro d'Italia för dessa upplevelser och de nya vänner vi fick under Giro! För den som är intresserad finns all nödvändig information på webbplatsen motogiroitalia.it/en/. Där finns också kontaktinformation samt uppgifter om anmälningsförfarande och pris för deltagande. Rekommenderas!



Missöden på vägen

Ett tjugotal motorcyklar nådde inte målflaggan. Ett par som fick bryta var bröderna Darrel och Joel från USA.

Bröderna hade hyrt varsin Rumi, en italiensk mc som tillverkades i Bergamo åren 1949–1962. Den tvåcylindriga 125-kubikstvtaktaren med liggande cylindrar blev Rumis signum. Utseendet var udda, för Donnino Rumi var skulptör med konstnärliga ambitioner och skulle aldrig tillverka en motorcykel som såg ut som alla andra. Men det blev en kortlivad historia även om både Rumis standardhojor och produktionsracers blev populära. Dålig ekonomi tvingade fram en konkurs.

De amerikanska bröderna hyrde en Rumi Bicarburatore från 1952 och en Sport från 1955 – samt hojarnas ägare. Han följde med hela veckan i egen skåpbil lastad med reservdelar, vilket visade sig behövt. Joel, som är en stor och kraftig man, gav upp efter en plågsam dag på den lilla Rumin. Brodern Darrel hade då till sin glädje två hojor och en expertmekaniker till sitt förfogande. Det visade sig dock inte räcka. En krock med krökt gaffel som följt och något senare en dikeskörning avslutade äventyret den sista dagen. Då fungerade endast en av hojarna, trots ständiga reparationer av båda.



Sydamerikaner med följe bil

Ett gäng som också hade egen följe bil var en grupp argentinare som flugit över tre 75-kubiks Tehuelche.

Tehuelche är ett litet mästerverk med överliggande kamaxel och andra tekniskt avancerade lösningar som klarade av strapatserna med bravur. Varken jag eller någon jag har talat med har någonsin hört talas om det märket.

Eldsjälen Vladimir Nekola, som renoverat dem, berättade kortfattat den spännande historien som tar sin början i Piacenza i Italien. Tre unga män med passion för motorer var trötta på svårigheterna i det krigshärjade Italien och bestämde sig 1947 för att emigrera till Sydamerika.

Väl där lyckades de med hårt arbete och bidrag från staten starta en verksamhet och redan 1949 presenterade de en motorcykel. Många olika motorcyklar och avancerade motorkonstruktioner tillverkades de närmaste åren.

År 1956 flyttade de till en gammal tom fabrikslokal där det tillverkats kylskåp med namnet Tehuelche, vilket blev namnet på motorcykeln som rullade ut 1957.

Vladimir Nekola har ägnat tjugio år att samla informationen om cykeln som återges i ett 300-sidigt praktverk. För den vetgirige finns mer information på tehuelchelamotocicleta.com.ar.

Tehuelche är namnet på urbefolkningen i Patagonien, den sydligaste delen av Sydamerika.



Renoverad av båtbyggare

En annan historia som jag fick ta del av var den om belgaren Olivier Cambiers Saroléa 500 från 1931.

Motorcykeln konfiskerades 1939 av de tyska trupperna, tillsammans med de flesta motorcyklarna i Belgien. Den hamnade i Paris där den stals av en fransk motståndsmann som körde den till sina föräldrars gård. De skräckslagna föräldrarna vägrade att hysa cykeln, varpå motståndsmannen körde den till en släktings ödegård i norra Frankrike där han gömde den i en lada.

Där stod den bortglömd från 1939 till 2009 då den återsåg dagens ljus sedan en storm ödelagt ladan. Tidens tand hade satt sina spår, den var jätterostig men nästan komplett. Genom en vän fick Olivier möjlighet att köpa den av sonen till den forna motståndsmannen.

Renoveringen tog några år, men nu strålar Saroléan i sin forna glans. Olivier är till professionen båtbyggare och renoverare, med de italienska Rivabåtarna som specialitet, vilket gjort honom erkänd och berömd i den exklusiva båtvärlden.



Det skiftande underlaget krävde sin tribut för Saroléan som saknar bakfjädring. Men skam den som ger sig, bakhjulet ekrades om under natten och hojen klarade veckan.

Fyndskicket.
Foto: Olivier
Cambiers

