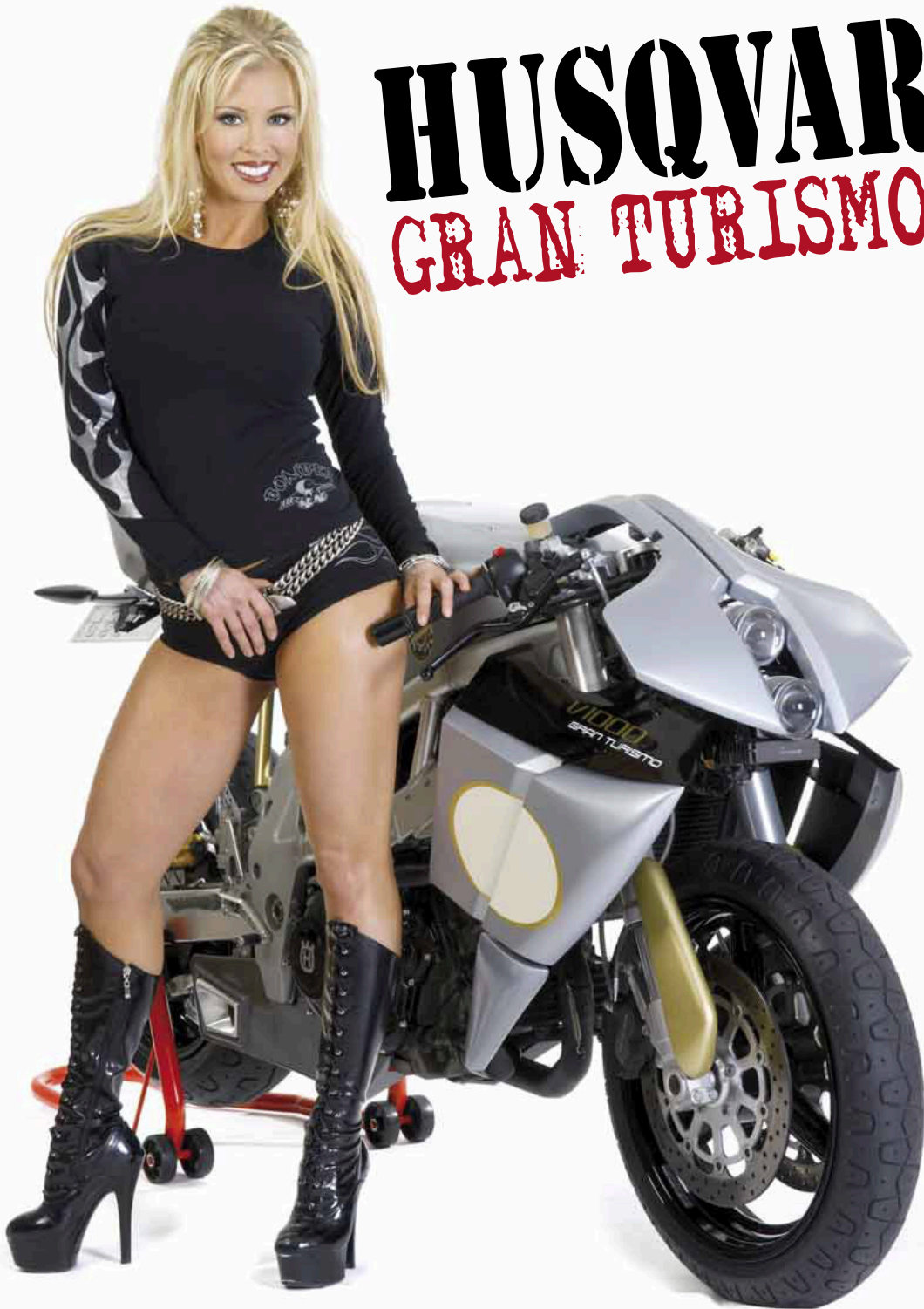


HUSQVARNA V1000

GRAN TURISMO

Text och Foto:
Johan Söderström
Modell:
Amina Axelsson



VI TAR OSS TILLBAKA LITE DRYGT 70 ÅR I TIDEN. DET ÄR MITTEN AV 30-TALET OCH DET SVENSKA MÄRKET HUSQVARNA SKÖRDAR FRAMGÅNGAR I TT-RACEN RUNT OM I EUROPA. TEAMET "SCUDERIA HUSQVARNA" ÄR SPONSORAT MED CYKLAR OCH RESERVDELAR FRÅN FABRIKEN HAR SEX STYCKEN FÖRARE. UNDER EN TÄVLING 1935 PÅ SAXTORP DELTAR HUSQVARNA FABRIKEN MED NÅGRA FÖRARE, BL.A. STANLEY WOODS PÅ EN V-TWIN PÅ 500 CC. WOODS VINNER RACET TROTS ATT HAN STÅTT DRYGT EN KVART I DEPÅ FÖR VÅXELLÄDSREPARATION.

Nuförtiden är Husqvarna ett mycket starkt varumärke och tillverkar allt från symaskiner till gräsklippare och givetvis motorcyklar. Det är dock få som förknippar namnet med just road racing nu på 2000-talet, däremot är de stora på cross, enduro och supermoto. Husqvarna har vunnit flera guld de senaste åren med bl.a. namn som Anders Eriksson och Eddie Seel. Husqvarna ägs nu av BMW.

Marcus Carlsson jobbar till vardags på SonyEricssons mekanikavdelning och han tyckte det var dags för Husqvarna att komma med något nytt. Nu hade tillverkaren inga större planer själva så vitt han visste så vad gör man? Bygger något själv givetvis! För cirka fyra år sedan så inhandlades en Suzuki TL1000s som skulle bli grundmaterialet.

- En perfekt cykel för ändamålet: Snygg ram och en V-twin motor – precis som på Husqvarnas racingmaskiner från 30-talet. Sen är det ju bara kul att bygga något snyggt av något som ser för jäkligt ut från början, säger Marcus med ett leende på läpparna.

I slutet av september i år så var cykeln i stort sett körklar. Visst, den har varit med på lite utställningar och sådant under sommaren men nu antligen kan man använda cykeln också, något som också Marcus har tänkt göra. Cykeln kördes till och med till fotograferingen och väl inne i värmen så fick vi börja med att torka av cykeln och se till att däckerna var någorlunda rena. Han hade till och med med sig egen pulsduk i rygsäcken. På rygsäcken stod det

Husaberg med stora bokstäver. Cykeln är som sagt körklar men därmed inte sagt att hela elsystemet är inkopplat än. Svensk Bilprovning har inte heller tagit sig en titt på cykeln än men det ska nog inte vara några problem att få cykeln godkänd där.

- Jag har ju kvar alla originaldelar och de är bara att bulta på de och glida igenom besiktningen i värsta fall, berättar han.

Hela cykeln går tydligen enkelt att bygga om till original igen och alla kåpor och delar går med lite pyssel att reproducera. Tanken är att om det finns stort intresse för det så ska det i framtiden byggas ett kit som är bolt-on till Suzuki TL1000s.

Det finns en tanke med i stort sett allt på cykeln och väldigt mycket är en tillbakatitt på 30-talets Husqvarnor. Till och med däckerna är noga utvalda för att passa retro stilen. Pirelli Phantom Sportscomp heter de som sitter på plats nu och de sitter original på Ducatis SportsClassic serie. Det är ingen slump att byggherren kan det här med design och motorcyklar heller då han har hunnit med att både plugga design i Milano i Italien och göra ett examensarbete på Husaberg fabriken på den tiden företaget fanns i Sverige. Jobbet på Husaberg gick ut på att försöka få ner ljudet på deras större modeller. Att Marcus jobbat med något så löjligt som att få NER ljudnivån märks sån tur är inte när man ser, eller framförallt hör hans nya bygge. Jag skulle gissa på att efter att examensarbetet var klart så brände han det på bål.

HUSQVARNA V1000

GRAN TURISMO



Även avgassystemet Huskyn har sina rötter i 30-talet men är rejält uppdaterat. Den tidens race-maskiner hade pipan från den bakre cylindern utstickade långt bakom cykeln och röret från den främre gick ut på andra sidan och var betydligt kortare, det slutade ungefär vid bakhjulet. Med detta i huvudet så började han skissa på hur han skulle lösa detta och det blev på liknande sätt fast i 2000-talets version.

- Även här så är röret från den främre cylindern betydligt kortare och den slutar precis där bakhjulet börjar. Det andra röret går ut under sadeln, något som inte var speciellt vanligt när jag började bygga på cykeln men nu har ju var och varannan det. Båda rören är exakt lika långa så motståndet blir detsamma för båda cylindrarna, säger han och pekar.

Att det blev riktigt snyggt råder det ingen tvekan om. Det varken ser ut eller låter som om han fick plats med någon större ljuddämpare men vad gör väl det? Han har också gjort hål i underdelen på bakpartiet sedan också gjort små hål som fungerar ungefär som skorstenar på ovsidan för att leda bort värmen från ljuddämparen. Ballt.

I bak har han fått dit en Öhlinsdämpare vilket förbättrar köregenskaperna avsevärt. Längst fram sitter det framlampor som är lånade av Ducati 916. Marcus hade en polare som jobbar på ducati och han hade flera innanmäten till lampor då de har en tendens att klara sig när han får in en kraschad duce. Från strålkastarna går en linje över hela cykeln som fortsätter bak till baklampan där den delar upp sig igen. Nedanför baklampan sitter ena utblåset som är kilformat, det blir en naturlig fortsättning.

Samtidigt som jag står och fotograferar motorcykeln och Amina poserar vant framför kameran så börjar jag fundera på vart han har instrumenteringen. Marcus förklarar att det behövs minsann inte, det bästa är om man bara följer rytmen. Han har helt rätt i det!

Detta var första gången Marcus gav sig på att göra helt egna kåpor eller liknande och allt är verkligen otroligt snyggt gjort.

- Man klarar av mycket mer än vad man tror, säger han skrattande.

Hela tanken är helt unik och han ville ha en tank som var bred på ovsidan men sedan riktigt smal och smidig över benen. Detta är inget som på något sätt är praktiskt, framförallt inte om man har tänkt använda cykeln att tourea med men det har ju aldrig varit planerat. Tanken rymmer endast ca. tio liter bränsle men vad gör väl det? Det gör bara att man lite oftare får ta fram lädret och betala för soppan på tapparna. Det kan nog också vara skönt att sträcka på sig ibland och vila arslät, någon stoppning eller liknande i sadeln finns nämligen inte.





HUSQVARNA V1000

GRAN TURISMO



**- GRAN
TURISMO
LÅTER COOLT
OCH BLEV
SNYGGT PÅ
DEKALERNA,
DESSUTOM
PASSAR
DET BRA DÅ
CYKELN ÄR
TILL FÖR
ATT KÖRAS
OCH SMISKA
LITE SLING-
RIGA VÄGAR
PÅ SÄGER
MARCUS.**

Att han har ett genuint intresse märks också när vi står och pratar. Han läser MC-tidningar från hela världen och får inspiration samtidigt som flera tidningar utomlands också fått upp ögonen för hans bygge. Att hitta nya tidningar brukar som han inte läst brukar inte vara något problem då han flyger en del i jobbet och på alla flygplatser han stannar i så går han igenom tidningshyllorna efter nya tidningar.

Namnet på bygget blev bestämt ganska tidigt. Att det skulle bli Husqvarna var ju givet efter all inspiration som kommer därifrån. V1000 kommer givetvis från att det är en 1000 cc v-twin motor. Gran Turismo då?

- Gran Turismo låter coolt och blev snyggt på dekalerna, dessutom passar det bra då cykeln är till för att köras och smiska lite slingriga vägar på säger Marcus.

Hela den gamla bakramen är skrotad och i stället sitter en helt ny rörkonstruktion i stål. Bakpartiet är rejält mycket mindre och smidigare än original och tillsammans med den smala tanken, snygga framkåpan, det läckra avgassystemet och allt annat så ser cykeln ungefär 1000 gånger smidigare ut än en original TL1000.

När sedan den sista lacken skulle på cykeln så var det inga problem att välja färger. Det var bara att ta en titt på 500 kubikaren från 30-talet och sedan fixa färgen så var saken bif. Cirklarna i fram på bäggesidorna för tankarna återigen 70 år bakåt i tiden. De symboliserar formen på nummerplåtarna där siffrorna satt på den tidens roadracinghojor.



HUSQVARNA V1000

GRAN TURISMO

**DET VAR JU
INTE SPECIELLT
LÄTT ATT SMYGA
FÖRBI HELLER
DÅ CYKELN
LÅTER RIKTIGT
SKÖNT (OCH
HÖGT...)**



När plåtningen var klar så skulle cykeln bara köras hem till garaget igen. Det var ju det där med elsystemet... Inga lampor... Inga problem! Det var bara att undertecknad och Mange från Bomber fick lotsa honom. En bil framför och en bakom. Hur stor är risken att Harry Haffa är ute och åker en måndagskväll? Ganska stor visade det sig då hela staden vimplade av snutar. Det hade tydligen varit fotbollsderby (något som gått mig helt förbi...) mellan AIK och Djurgården den kvällen men piketsnutarna hade annat för sig än att jaga bäger utan lampor. Det var ju inte speciellt lätt att smyga förbi heller då cykeln låter riktigt skönt (och högt...)

Marcus berättade att han hade tanken när han började bygga att det inte skulle se ut som ett hemma-bygge eller liknande utan mer likna en concepthoj som skulle kunna komma direkt från Husqvarna. Att ha fått en gammal Suzuki TL 1000 att se ut som en ny Husqvarna med mycket inspiration från de äldre cyklarna är inte dåligt. Nästan 1200 timmar är nedlagt på cykeln men pengamässigt så har det inte varit så farligt dyrt.

Nu när det första projektet är avslutat så tror ni kanske att Marcus kommer att få en massa fritid nu i vinter, det kan ni glömma. Han har nämligen skaffat sig en kraschad Ducati som är nästa projekt att sätta tänderna i och vi kan nog räkna med ett minst lika bra resultat!

Avslutningsvis vill jag bara ge en uppmärksamhet till både Husqvarna och Suzuki. Se och lär!

Ett stort tack till:
Sambon Malin
Matte på Bromma Autoritör för lack

Mer info om Marcus, kit för att bygga om din cykel och hans nya projekt finns på:

WWW.MARCUSMOTODESIGN.COM