

MOTO GUZZI CLUB

Vad är det som gör en s.k. märkesklubb intressant? En klubb där alla medlemmarna åker samma maskinmärke och inte kan tänka sig att byta fordon på de närmaste tjugo åren av någon anledning, världskrig och jordbävningar inräknade. Oftast brukar sådana fullblods-entusiaster samlas kring något obskyrt märke som kollapsade i depressionen och sedan har det bara överlevt ett tjugotal exemplar. Varje vinter samlas alla tjugo och gillar varandra.

Det är en version. Den andra versionen är en intresseförening. En sammanslutning som bildats för att upprätthålla en fast kontakt med generalagent och återförsäljare. Där man genom att hålla en kontaktväg öppen förser tillverkaren med ständigt återkommande information.

På senare tid har gjorts försök i de flesta länder att bilda klubbar för modernare märken, men i många fall har de misslyckats. Ofta byter man till ett annat märke och vill inte engagera sig på det sättet som ett enrollerande i en klubb för ett speciellt märke innebär.

I alla fall så finns det flera exempel på sådana klubbar och förutom Honda Owners' Club och H-D-klubben så har ganska nyligen också tillkommit Moto Guzzi Club of Sweden. Under 1970 gick Lars Alvgrip och Lennart Henriksson och funderade

på att bilda en klubb för Guzzi-entusiaster, eller helt enkelt bara för Guzziägare. Så småningom fick den ene höra talas om den andres planer och till slut beslöt de att Lennart tillsviare skulle hålla i trädarna. En stor annonskampanj och litet extra publicitet vid Troll-rallyt inbringade en första klump om tio medlemmar. Inte mycket kanske, men så dags fanns inte så förfärligt många Guzzi heller.

Redan innan klubben ens fanns på papper hade generalagenten Kurt Grahn kontaktats och lovade ge det stöd som var möjligt. Anmälningsblanketter, brevpapper och medlemskort trycktes upp och man gjorde till och med en liten röd-vit dekal. Som extra medlemsförmån utlovades också tio procents rabatt till medlemmar vid köp av tillbehör och reservdelar. Givetvis blev Kurt då hedersmedlem i klubben. Inte helt obefogat heller eftersom han är ägare till en 1937 års Falcone i perfekt skick.

Nu har medlemsantalet stigit till cirka fyrtio och alla landsändar är representerade: Malmö, Ljusdal, Hudiksvall, Stockholm, Göteborg. Maskinmaterialet är nästan enbart V7, med någon enstaka Stornello som undantaget.

I början av oktober samlades man till sin första träff i en stuga som lånats ut av Motalas motorcyklister. Det var en helt oprentiös tillställning, planerad en-

dast för att deltagarna skulle lära känna varandra. Sexton ekipage anlände och kvällen fördes med korrgrillning och öl-drickning. Hur var det? Gick det där på representationskontot?

Sexton kanske inte låter så överdrivet mycket, men det är i alla fall en tredjedel av klubben! Och förresten skulle inte mc-träffar vara större! Inte flera än att man hinner att samtala med alla. Inbjudan kunde ju ske genom ett personligt telefonsamtal, så kom det ju bara trevliga människor?

Nej, kanske är det inte en så bra idé i alla fall, men visst var det trevligt i Motala, ingen satt uppe och sjöng när man skulle gå och lägga sig. Det är sådant där man uppskattar efter en hektisk träffsäsong!

På söndagen skulle man så åka in till Motala för ett besök hos Kurt Grahn.

Det var meningen att det första exemplaret av sportmodellen skulle ha kommit, men tyvärr hade det skickats försent från fabriken. Foton fanns det i alla fall och visst är den snygg! En tredje och en sjätte placering i ett tjugofyratimmarslopp i ett av sina första engagemang är heller inget dåligt resultat prestandamässigt och det är ett fordon som främst talar till de prestandaintresserade av mc-köparna. Det verkar som om man på fabriken försöker vidga marknaden som hittills mest inriktat sig på

rena touringprodukter, med sina V-modeller. Man har ju i alla fall ett racingförflutet att bygga på, så det går inte att påstå att Moto Guzzi nu skulle ha bitits av någon fluga. Visst kommer de gamla modellerna att gå kvar. Oförändrade höll vi på att säga, men det stämmer nästan. Vissa förändringar har gjorts, bland annat kommer blinkers på de nya modellerna, en förändring som länge varit efterfrågad. Redan nu finns det på de allra senaste sjuttiorna relä och kablar utlagda för den som själv vill montera in blinkerssystem. Det nya systemet är Lucas av samma modell som sitter på Triumph! Hela ombyggnadssetsen kommer att gå på ungefär 250:— och är rimligtvis en god investering.

Några direkta sensationskundar inte presenteras på mc-sidan, men som en nyhet framstod den nya Telex-anläggningen för snabb kontakt med fabriken i Italien. Kommunikationerna mellan Grahns Motor och Moto Guzzi-fabriken har i stort sett fungerat bra, och enda problemet har visat sig härstamma från de fall då fabriken i sin tur är beroende av underleverantörer, som med instrument och elsystem. Utan att överdriva kan man påstå att Moto Guzzi är ett av de bäst representerade märkena på reservdelsmarknaden. Totalt har ca 120 700 cc-maskiner sålts medan sjufemtiorna levererats i 150 ex. Den nya "lätta" regeln har sålt 200 Stornello. Den minst populära modellen är den nyligen introducerade 500 Falcone. Priset kommer troligen att hindra dess spridning i några större kretsar. Det är ungefär lika högt som på Hondas skivbromsade fyrfemtiorna.

Deltagarna enades om att den första sammankomsten varit lyckad och skildes åt för att åka hem i regnet. Och man ska ses igen, antingen tidigt i vår eller senare på hösten. Har Du lust att vara med då, kan du höra av dig till Lennart Henriksson, Lejonaldal, 190 51 Bro, så ska väl det alltid kunna ordna sig.

Jan Leek



Norton



- Ny treliters oljetank
- Ryckutjämnare i bakhjulet
- Ny typ av stickaxel
- 4.10x19" framdäck
- Nytt el-system
- Ny styrgeometri
- Nya reglage
- Nya stöd
- Nya siddynor
- Nya instrumenttavlor
- Nya ljuddämpare

Generalagent:

RÅDHES MOTOR

• NYKÖPING

HOSPITALSGATAN 15
TELEFON 0155/133 01
RESERVDELAR 133 24