



Inge P-C fann sig väl tillrätta på Hejiran med sina mer traditionella mått och karaktär.

BJÖRN HELLÉN på Svenska Helag har handlat med österrikiska Rotax-Bombardier motorer sedan 1976. De första åren var det uteslutande 2-taktsracers men 1982 kom firmans 4-taktsstamp ut på marknaden. Den kom att bilda skola när det gäller moderna stånkor. Listan över små och medelstora motorcykeltillverkare som under årens lopp satt Rotaxstånkor i sina skapelser kan göras mycket lång. En av de mer oväntade är Harley-Davidson som i Short Track och TT i amerikanska AMA-serien kör med Rotax (motorer köpta av legendariska importören/trimmaren i Amerika: Ron Wood), om än med Harley-logga på tanken.

Hellén & Kent satar igen

SoS-racing var en given jaktmark för Rotaxförsedda maskiner redan från början. Björn Hellén byggde den första svenska Rotax-Hejiran samma år som enkelkamsmotorn kom, inspirerad av Ingvar Johanssons Hagon-Honda som importerats året innan. Eftersom Hellén kände vår hittills enda svenska världsmästare i road racing, Kent Andersson, var idén given: "Jag bygger och står för cykeln och du kör". Sagt och gjort. Säsongerna 82-83 gasade man tillsammans med 4-5 SoS-hojar. Eftersom de inte var fler åkte det lilla men entusiastiska gänget i dåvarande Super Production klassen (En byggarklass där det mesta var OK så länge det var 4-takt). Kent njöt av att gasa ifrån 1000 cc-fyrmotorn med den lilla nättan Hejiran. Han var på pallen på knixiga Knutstorp (3:a) som passade stamparna perfekt. Han kom allt som oftast i mål som 4-5



Snabb, prisvärd och ready-to-race!

HEJIRA-ROTAX

bland de supertrimmade radfyrrarna, ett bevis på att gamla taktar satt i och att encylindriga fyrtaktare inte bara var museiföremål.

Efter två säsonger avsmnade SoS:en, ja egentligen blev det aldrig något annat än ett udda inslag i en annan klass. Man hade visserligen egen pokal och poängberäkning men egen klass var det inte.

Ny 600:a motor

I det närmaste tio år senare var det dags för ett nytt SoS-projekt med samma finansier och samma gamla världsmästare. Samma ram och motortillverkare som förra gången blev det också men nu med nya konstruktioner.

Rotax nya racermotor fanns

tillgänglig till säsongen -91 och togs fram efter det att klassen blivit mäktig poppis i stort sett världens över. Populariteten under senare år hade accelererat utvecklingen och den gamla luftkylda enkelkamsmotorn började komma på efterkälken jämfört med alla läckra italienare och japaner. Nya motorer är också ett ordentligt kliv framåt. De stora nyheterna sitter i de övre regionerna, men även block och vevaxellagring är förstärkt. Visserligen går det att köpa ett nytt dubbelkammat toppkit och sätta på ett gammalt block, men med ny cylinder, kolv och stake blir det knappast billigt.

Typ 605-motorns dubbla överliggande kammar drivs med rem,

som på den gamla modellen. Andningen sker givetvis med fyra ventiler. Matningen med 2 st 36 mm Dellorto (de olika längderna på insugen är ingen genialiskt uträknad supertrimning utan nödvändigt för att få plats).

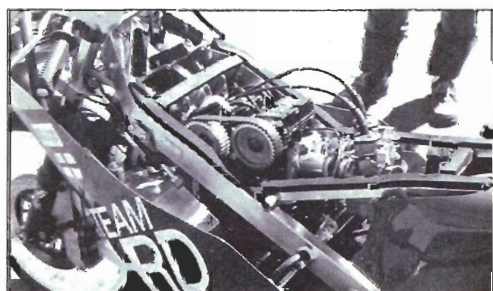
Toppen är vattenkyld medan cylindern får klara sig med luft. Gnistan kommer från TRE tändstift. Skillnaden i förbränning med den gamla motorn kan illustreras av tändförställningen. Med det nya förbränningsrummet kan förtändningen sänkas till 23 grader mot 29 i den gamla! Volymen är nu uppe på 600 cc och lådan har sex lägen.

Lång tradition - utprovat

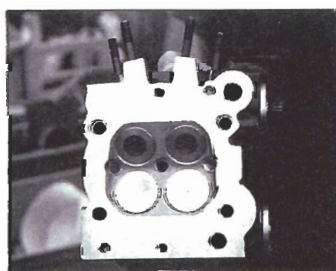
Chassiet kommer från engelska entusiastfirman Hejira. Ramen är från deras tredje generation och gjord i stål. Jämfört med Harrisen är det lite "bonnsmede" över det hela, och det märks, men framförallt på priset (ram och sving ca 15 000:- inkl moms, med karossdelar cirka 26 000:- inkl moms) och inte alls särskilt påtagligt ute på banan.

Jämfört med Harrischassiet är Hejiran en budgethoj, men i gengäld väl utprovad och injusterad. Detta trots att Kent endast kört ett par BoT-rejs under året ("kom väl en sexa-sjua tror jag") känns den genomarbetad. Erfarenheterna från den gamla SoS-hojen finns naturligtvis inbyggda i nya cykeln. Det hela blir också enklare då motorn fungerar problemfritt utan experiment och modifikationer. Förutom att balanseringen har korrekt faktor drar man nytta av balansaxel. Motorn är tagen "direkt ur lådan" och skall ge runt 65 hästar på bakhjulet innan finliret börjar. Komplet med tändning och förgasare kostar den i år 25 000:-, vilket får betraktas som prisvärt och knappast dyrare än att börja trimma en standardmotor till samma effekttutt (om det nu är möjligt).

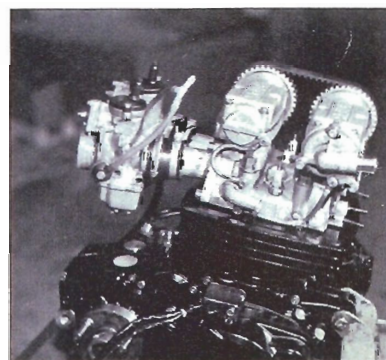
Hellén menar att den nya motorn helt standard ger lika mycket effekt på topp som en maximalt utvecklad och trimmad enkelkammar, i botten och mellanregister är den bättre. Själv skall han till



Hejirachassiet är David Chittendens tredje generation. Materialet är stål och den är mycket förutsägbar och lättkörd. Bara att hoppa på och ge fullt.



Förbränningsrummet i Rotax nya 600:a toppas av 4 ventiler och inte mindre än tre tändstift över den 97 mm stora kolven.



Typ 605-motorn går imponerande mjukt och utan svackor eller effektpucklar. Kraften finns hela tiden tillgänglig. Toppen med dubbla överliggande kammar och dubbla Dellortoförgasare vattenkyls. Vann tyska SoS-serien 1991.

-92 börja fila för att locka ur ytterligare effekt även på toppvarv.

Att den nya motorn fungerar visade Rotax genom att vinna årets tyska mästerskap i SoS. Den tyska serien är förmodligen tuffast i världen med flera mer eller mindre fabriksstödda ekipage. Till sista rejset för året var det 140 man som försökte kvala in!

På chassiesidan finner vi på Hejiran en enkel Forcella Italia-gaffel (Ceriani) men liksom Harrisen har den ISR-hejdare. Men i stället för en sexkolvsare har man monterat två fyrkolvsor på dubbla 270 mm Bremboskivor. Bakfjädringen sköts av en Spax-studsare. Inga värstingbitar men grejor som fungerade utan konstigheter och som ingav förtroende och bjöd på körglädje till en mycket attraktiv kostnad.

Hejirachassiet är mer ålderdomligt till sina mått än Harrisen. Det märks i såväl körställning som geometri. På Hejiran ligger man mer utsträckt över tanken som på till exempel en Metisse, varför den passade Inge strålände men Björn något mindre som är van med modernare doningar. Ute på banan märks skillnaden. Den är inte alls lika snabb och lättstyrd som Harrisen. Den är mer traditionell, kräver lite mer för att svänga, känns tyngre och större. Visst är fjädringen mindre sofistikerad än Harrisen men den är just inställd även om brister som kraftigt dyk vid inbromsningar inte går att råda bot på. Hejiran är extremt lättkörd. Det är lätt att få förtroende för cykeln och det krävs inte många varv innan det går att åka hyfsat fort med den.

Snabbare än du tror

Ute på banan upplevdes motorn odelat positivt med härligt klipp. Björn fick erkänna att Kent, under BoT-reiset på Knutstorp, tuffat förbi på Rotaxen. Stampen gick helt enkelt fortare än 750-Duccen! Chassiet upplevs som neutralt om än något sävligt jämfört med Harrisen, bromsarna är fina och hela paketet är ytterst prisvärt. Efter som Andersson/Hellén satsar på ytterligare ett Rotaxbygge är testcykeln din för 55 000:-.



SoS-mentorn i Sverige Björn Hellén. Sponsrar Kent Andersson på 600 Rotax och säljer de österrikiska stamparna genom Svenska Helag AB.

KOMMENTARER

Lätt att hitta rytmen med en förlåtande motor som drar på alla varv och en låda som har 6 användbara lägen. Traditionell känsla.

INGE PERSSON-CARLESON

Körställningen passade inte mig, alldeles för utsträckt, hela cykeln känns för övrigt lång. Stadig men lite trög. Bra bromsar, acceptabel fjädring. Jämn och fin effektkurva, varvar långt.

BJÖRN ANDERSSON

KALLA FAKTA

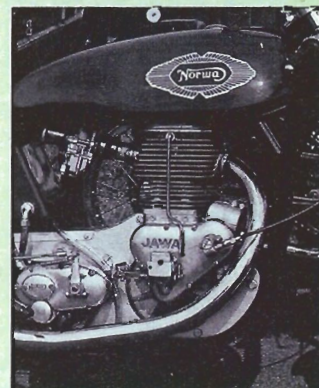
Motor: Rotax typ 605.1 cyl vatske/tuftkyld 4-takt, torrsump, DOHC.
Pris: 25 000:- inkl. moms med förgasare och tändning.
Borr X slag: 97 X 81 mm.
Volym: 598 cc.
Komp: 13,0:1.
Förgasare: 2 st 36 mm Dellorto.
Effekt: 61-67 Hk, beroende på kamaxlar och komp.
Växellåda: 6 växlar.
Chassie: Hejira fyrkant stål. Justerbar gaffelvinkel.
Axellavstånd: 134-136 cm.
Vikt torr: 117 kg.
Framgaffel: Forcella Italia.
Bakfjädring: Spax.
Frambroms: Dubbla ISR 4-kolv på 270 mm Bremboskivor.
Bakbroms: 2-kolvs Brembo på 210 mm ESW-skiva.
Hjul: Marvic fram och Dymag bak, 17".
Däck fram: 120 X 17.
Däck bak: 160 X 17.
Importör Rotax / Hejira: Svenska Helag AB, tel: 033-1509.

JAWA-SPRAYSON



BJÖRN ANDERSSON d.ä. har med sin "Hyssna-Manx" en garanterat originell maskin. Motorn är 500 cc speedway-rova från Jawa och ramen en one-off från legendariska Ken Sprayson på Reynolds i England. Många menar att det är omöjligt att få en speedwaymotor att fungera bra i runt-i-runt men Björn körde hela säsongen -91 (i classic) helt utan motorstrul. Den går utmärkt, menar han, men slog sig blå då nya Quaifelådan tvärskar och slängde honom handfäst i marken på Anderstorp. Osäkert hur gammal ramen är och till vilken stamp den från början bockats ihop till. Björn satsar stenhårt på SoS -92.

Även Bengt Melander har konverterat en Jawamotor för RR. Två ting som brukar åtgär-



das är förlustsmörjningen och kompressionen som måste sänkas för bensindrift. Ibland brukar cylindern anses ge för dålig kylning då kylarean är förhållandevis liten. Inget problem på dessa båda Jawor dock. Bengt har satt motorn i ett Norton-Fetherbed chassie.

ESW-Svenska aluramar

I EKSJÖ FINNS ESW (Eksjö Specialsvets) och Erik Lundin. Känd inom svensk road racing främst för att ha byggt rammar åt tvåtaktsstjärnor som Håkan Olsson och hans gelikar. Firman sysslar i huvudsak med sinmekaniskt arbete i rostfritt och aluminium och bygger bland annat alla svingarna till Husabergs hojar.

Under senare tid har det även blivit en del annorlunda projekt. Inför förra säsongen hjälpte Erik supertwinföraren Stefan Juneryd med en aluminiumram till dragrace-Harley'n. Nyligen har Thomas Gustavsson som jobbar på ESW byggt två Qvarna-SoS-roadracingrammar åt Marc Bezzina, före detta tekniker på Husqvarna. Dessutom ska Erik bygga en ram åt Sven-



Erik Lundin med nybyggd SoS-ram till HVA.

ska Helag AB, Rotaximportören. ESW bygger naturligtvis till vilken stamp som helst.

För cirka 20 000:- får köparen en ram med sving och svinglagring. Ett synnerligen konkurrenskraftigt pris. För den intresserade är telefonnumret till ESW 0381/103 70.

Hejira-Rotax är en av de vanligast kombinationerna i SoS världen över, och en av de mest framgångsrika.

