

**Bike nr.8-1984**  
**Peter Lindén**  
**VF1000R**



**Skannet av [honda-v4.com](http://honda-v4.com) 2023**

# RaceBike

KOMMENTARER OCH BAKGRUND



FOTO: BJÖRN RENVALL, ESSO GUNNARSSON.

## TT-tävlingarna på Isle of Man: Peter Lindéns vecka

Peter Lindén lägger ner genom Creg ny Baa, Kate's Cottage i bakgrunden. Klassiska platser på Isle of Man.

Det är tunt med svenskt deltagande på tävlingarna på Isle of Man. Den dryga 6 mil långa slingan har inte det bästa ryktet när det gäller säkerheten eftersom den går på allmän landsväg, genom byar och städer med allt vad det innebär av staket, trottoarkanter och lyktstolpar.

Men några svenskar antar ändå utmaningen och en del av dem har bevisat att de klarar motorcykelracing i denna utdöende form.

Grand Prix-gänget tackade nej till Isle of Man och fick FIM med sig, som tog bort VM-värdigheten för några år sedan.

Lennart Bäckström blev bäste utländske nykomling det första året han körde och samma bravad stod Peter Lindén för i årets tävling. Han startade i fyra klasser med tre olika Hondor och gjorde verkligen bra ifrån sig. Så bra att han fick en plats i Hondas märkeslag i Production, race för standardmaskiner i tre olika klasser. Peter tackade för förtroendet genom att bli trea (!) i största klassen på en VF 1000 R och överlägset bästa Hondaförare.

Man vädrade en sensation redan under torsdagens morgonträning veckan före tävlingarna, då The Swedish Deathpilot hade andra snabbaste tid efter Roger Marshall men före sådana TT-specialister som Mick Grant och Joey Dunlop.

Många röster höjdes efter den insatsen:

— Hur kan han ha lärt sig banan så snabbt?

— 18 sekunder före Mick Grant! Tidtagningsfel!

— Han måste köra helt hänsynslöst!

Peter Lindén är orädd, han kan koncentrera sig helt på körningen och strunta i vad som finns utanför banan.

I sitt jobb som Flygvapenpilot har han tränat hjärnan att memorera och hade nytta av det när sexmilaslungan skulle läras in.

— Hur tar du Gooseneck, kunde Esso Gunnarsson som verkligen känner banan väl undra i taktiksnacket med Peter

— Jag kan inte namnen på alla ställen, svarade han då. Men om du

menar den där skarpa högern med den gamla Morrisen i häcken så Peter lärde sig bit för bit av banan enligt ett eget system.

— När jag kommer till den där Morrisen vet jag exakt hur banan ser ut till nästa memoreringspunkt som kan bestå av nästan vad som helst ett antal kilometer längre bort.

Hans maskin var garanterat standard enligt brittenas regler, den VF 1000 R han kör Superbike hemma med, men ostrypt. Något tidtagningsfel var det inte fråga om, det bevisade Viggenspiloten med tävlingsresultatet och att han körde hårt ja, men inte hänsynslöst, det kunde medtävlare och åskådare inte se.

— Det största problemet är att den ojämna banan orsakar framhjulsludder i höga farter med standardhojarna. Det känns som om handflatorna skall slitas bort när man kämpar för att inte tappa kontrollen på hojen.

— Det går inte att få plats med en styrdämpare på den där modellen, kommenterade Peter efter att ha kört in som sextonde man, överraskande oberörd efter de sex varven. 364 kilometer i full fart på vä-



36 mil på en smal, kurvig och gropig landsväg med nästan 170 i snitt är garanterat svettigt. Peter Lindéns ofodrade ställ sätter sina spår

gar av måttlig standard med framhjulsladdar när det går undan!

Peters nästa framträdande blev i 500-klassen som kallas Senior på ön. Efter viss tvekan hade han plockat fram sin exklusiva Honda RS 500 tidigare och tränat på den.

— Fjädringen är åt helsike för hård på den här ojämna banan, klagade han.

Chris Guy och hans team ryckte in, justerade om fjädringen och trots att Peter knappt hunnit träna på 500-racern placerade han sig sedan som tolvva bland nästan 100 startande.

I Classic, som är öppen för tvåtaktare till 500 kubik och fyrtaktare till 1300 kubik, valde Peter VF 1000 R istället för RS 500:an.

— Det är dyrt att köra racerbåge i så här långa lopp, förklarade han. De är extrema och har ganska begränsad livslängd innan det är dags att byta vevparti för kanske 25.000 kronor

Hans 21:a plats var med hänsyn till maskinvalet näst intill sensation bara den.

För de andra svenskarna gick det dåligt. Sidvagnsparet Lars-Gösta Schwartz och Leif Gustafsson lyckades förstöra två framdäck mot något vasst som dolt sig under karossen och Affe Carlsson brände på träningen en kolv i sin 750 ISR Suzuki. När han så småningom lyckats ragga en ny och kom till start i Classic, fumlade hans tankningspersonal så han fick soppastopp mitt ute på banan.

— Vi får betrakta det som ett läroår ursäktar han sig.

Även Hondas brittiska team hade problem med bränsleservicen. Joey Dunlop blev stående i två klasser och lämnade fältet fritt för Rob McElnea på Suzuki som därmed tog avsked från racing på Isle of Man på ett värdigt sätt med dubbla segrar. Rob skall i framtiden bara ägna sig åt GP-racing.

När Classic Bike Historic TT kördes var det inte långt till tårar britternas ögon. Scenerna med de mullrande encylindriga Norton-, Matchless- och AJS-maskinerna för att nämna några märken, påminde om fornstora dar. På något vis fick alla de gamla traditionella inslagen sin rätta framtoning när de körde. Scouterna som satte upp skyltarna med varvtider på de urgamla resultatavslagen framför huvudläktarna vid start och mål och den vitklädde mannen som handmålade de inbördes placeringarna av de snabbaste förarna.

Det är svårt för den oinvigde att förstå vilken atmosfär som råder under The International Tourist Trophy Race Meeting och vilken betydelse den har för de traditionsbundna engelsmännen liksom hela TT Week.

*Superbike Cup efter sex heat:*

## Vädrets makter avgör

Superbike Cup 1984 blev äntligen det år av förändringar i toppen som vi har väntat på en tid. Visserligen finns de gamla pålitliga namnen kvar i stor utsträckning, med undantag för skadade Peter Sköld, men nya namn har etablerat sig på allvar, och nya märken.

Så har till exempel Kawasaki tagit sin första superbikeseger sedan Agne Carlsson vann på Kinnekulle 1977 med en Z 1000, men nu heter modellen GPz 900 R och så länge det rör sig om torrföre på banorna verkar faktiskt de andra märkena lite parkerade när Kaworna kommer flygande förbi på rakorna.

Efter Karlskogas regntävling, där Peter Lindén, Per Jansson och Åke Grahn hade tagit grepp om tabellledningen kom superbikecirkusen till Falkenberg där det skulle bli torrt och varmt — Kawasakiäder sade man. Importörens officiella Kawasaki-pilot är lika rutinerad som snabb, det är 1978 års superbike-mästare Lennart Bäckström som snurrade mycket kvickt på träningarna. Men han gjorde en ganska elak vurpa som bröt av flera fingrar och tår med sin superproduction — GPz 900 R med slicks. Sorti Bäckis, och in kom istället forne Hondakörande Göran Tunhage som nu kör Kawa och noterades för snabbaste träningstid med sin vanliga mjuka körstil. Lite mer förvånade Per-Olov Ogeborn, göteborgare med förfiutet superbike som kraschkung och nu på plats en comeback som ser lovande ut. Sedan staplade fler snabba Kawasakis upp sig på startlinjen med nya namn i sadlarna. Örebroaren Claes Lindén hade tredje tid och göteborgaren Tony Högström femte, däremellan fanns Åke Grahn på sin Yamaha. Fler utropstecken fanns i startledet, till exempel Michael Lundwall, Yamaha, på sjunde position och Mats Wetterling på nionde. Längre ner i fältet, på 13-14-15:e position fanns hederliga men frångasade namn som Per Jansson, Anders Andersson (bägge Suzuki) och Vesa Kulta-lahti, Yamaha.

Med så många nya heta viljor låg kanske en krasch i faggorna och farhågorna besannades när Claes Lindén och Eje Watz försvann av banan tillsammans med Peter Lindén. Bara den regerande superbike-mästaren kunde köra vidare, försinkad med ett varv, och Göran-Tunhage och Per-Olov Ogeborn kunde fortsätta i ett glest par, helt ohotade i mål.

Åke Grahn hade länge skott på tredjeplatsen men fick på slutvarven lite sensationellt ge sig för uppkomlingarna Wetterling och

Lundvall som här verkligen visade framfötterna. Efter den femteplacerade Grahn rasade sedan uppkörande Per Jansson, Vesa Kulta-lahti och på besök varande Arto Nyqvist in i nämnd ordning.

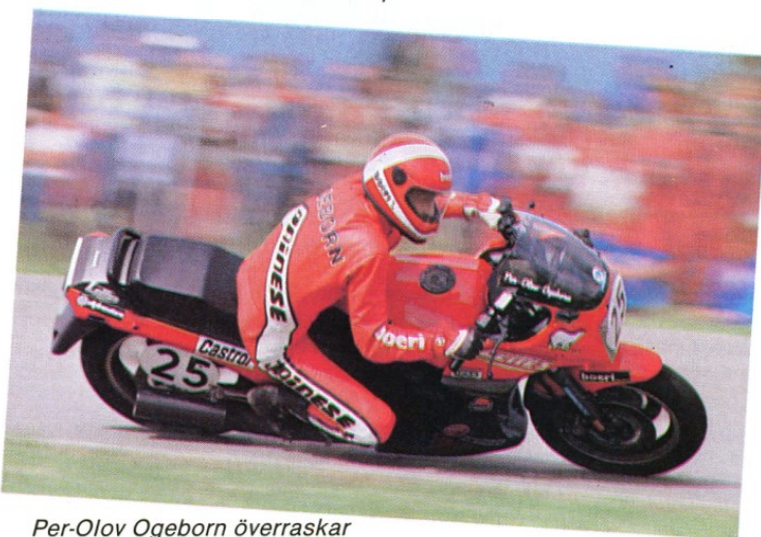
Det andra heatet skulle i stort sett bli en upprepning av det första, utslut kraschen. Tunhage körde med stor lucka till Ogeborn medan Grahn denna dag lyckades hålla sig kvar på tredjeplatsen före Peter Lindén. Tre Kawasaki ramlade

de in efter de fyra täten, med chaufförerna Högström, Nyqvist och Eje Watz som hade lyckats pussla ihop sin 900:a sedan smälten dagen innan.

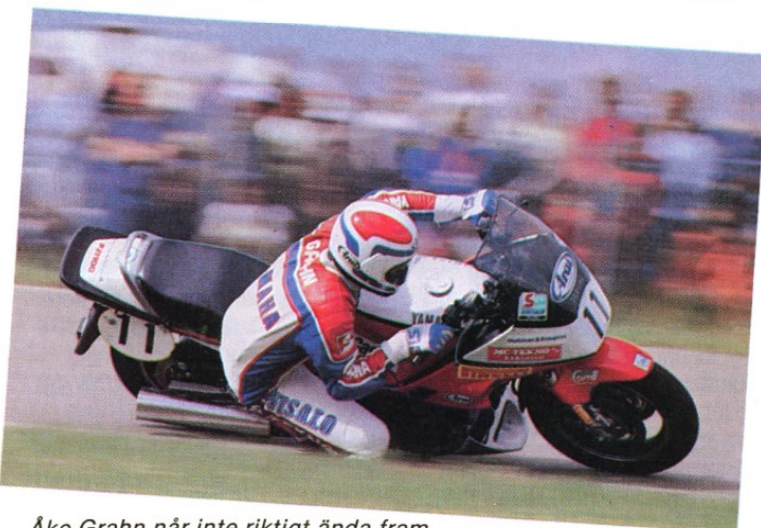
Och så drog man till Linköping och Sviestadsbanan med en glädjestrålände och tabellerande Åke Grahn i täten. Suzukiparet Andersson/Jansson var lite missmodiga med sin nya GSX 1100 EF eftersom de verkligen var i toppform i år, vilket om inte annat syntes i racing-



*Peter Lindén leder superbike cup.*



*Per-Olov Ogeborn överraskar*



*Åke Grahn når inte riktigt ända fram.*

## Roadracing-VM: Tillförlitliga Eddie

Klasserna där Anders kom att leda 500 SM och Pelle 250 SM efter två deltävlingar.

Man vet inte om de gjorde regndanser inför tävlingen i Linköping, men regn kom och det rika mängder Paret drog iväg i stora vattenkaskader och ingen var speciellt nära att komma ifatt heller, utom möjligen nytände Ogeborn som högg Andersson svansen in på mållinjen.

Åke Grahn var ute och plöjde utanför banan och det var också FJ 1100-körande Micke Lundwall som drog på sig en bruten tumme på köpet. Peter Lindén är inte rädd för regn och kom in som fyra före Tony Högström och Pether Lundin från Östersund, som här tog sina första poäng i superbike på en Honda VF 1000 F.

Under söndagens heat hjälpte inga regndanser och Kawasakidominansen kom igång igen på allvar, nu anförd av den allt snabbare Per-Olov Ogeborn. Göran Tunhage fick göra en liten sväng utanför banan för att väja för ett par varvade som föll framför honom och kunde aldrig komma i närheten av Ogeborn utan fick istället koncentrera sig på att hålla en mycket inspirerad Tony Högström bakom sig. Det såg inte lätt ut, men lyckades till slut ändå med någon sekunds marginal.

Peter Lindén tog sin tredje raka fjärdeplats trots en Honda VF 1000 R som ser allt annat än snabb ut, medan Åke Grahn fortfarande är snabbaste Yamahaförare före Eje Watz, Micke Palander och en Vesa Kultalahti utan den där sista inspirationsgnistan. Jansson och Andersson var nia och tia, det var ju torrt och de långa Suzukimaskinerna mådde inte bra i svängarna.

Alla är nu övertygade om att en Kawasaki står som vinnare av Superbike Cup 84, frågan är bara om det blir Tunhage eller Ogeborn som drar det längsta strået. Och blir sommaren regnig håller vi en slant på Per Jansson, eller Peter Lindén

Hondas kompakta anstormning roadracing-VM:s 500-klass ger bättre och bättre utdelning. VM-ledande Yamahaföraren Eddie Lawson har fått det synnerligen hett under fötterna.

Inför Frankrikes GP på Paul Ricard hade han en till synes betryggande ledning med 27 poäng. Om han bara släppte Freddie Spencer framför sig i de återstående sju deltävlingarna och kunde hålla de övriga Hondaförarna bakom sig skulle han klara titeln med en marginal på sex poäng.

I Frankrike höll taktiken, men veckan senare i Jugoslaviska Rijeka sprack den. Det behövs så lite, så lite när man kör på elitförarnas små marginaler. Den här gången var det Eddies Dunlopäck som inte klarar den speciella Rijekaslingan. Förutom Fast Freddie lyckades Randy Mamola och Raymond Roche, den senare med viss möda, pressa sig före Lawson och beröva honom värdefulla poäng.

Plötsligt hade Eddies försprång sjunkit till 17 poäng och taktiken att köra på säkerhet var i uppenbar fara. Marginalen hade krympt till två poäng enligt den här teorin.

I detta pressade läge engagerade Yamaha i all hast den japanske 500-mästaren Tadahiko Taira vilken som främsta merit noterat en femteplats på Daytona i år. Den satsningen verkar inte helt fel, japanen blev sexa i Hollands GP på Assen.

Nu behövde inte Eddie Lawson Tairas hjälp för att öka poängförsprånget till Fast Freddie. Efter Assen hade han åter 27 poängs försprång, men bara fyra omgångar kvar att köra.

På träningen hade Eddie Lawson varit snabbast sedan Hondas nya fyra åter tappat effekt. Freddie ville byta till den väsentligt pålitligare trecylindriga modellen, men holländarnas speciella regler säger att man måste träna och tävla på samma maskin.

I racet ville det sig sedan inte bättre än att Freddie fick kontaktfel på en stiftanslutning, ett fel som inte kunde åtgärdas på den varma motorn vid depåstoppet.

Under tiden gjorde ledande Randy Mamola och Raymond Roche allt för att hindra Eddie Lawson att ta täten. När tempot blivit så uppskruvat att Eddie fann för gott att bara bevaka sin tredjeplats utvecklades tättstriden till en bitter kamp mellan de två Hondaförarna.

— Det var härresande att se vilka risker de tog, kommenterade Eddie Lawson deras körning efter loppet. Randy var så förbannad att han skakade näven åt Roche när de



Eddie Lawson kör mot sitt första VM-tecken. Freddie Spencer är visserligen snabbare men Lawson är säkrare och tar sig alltid i mål.

passerade mållinjen. Om jag dessutom attackerat, hade vi troligen legat i en hög alla tre. Det gick okontrollerat fort.

I Hollands GP spelade turen Eddie Lawson i händerna. Frågan är hur mycket han och hans Yamaha kan ge om det verkligen gäller. Hitills har han inte tagit någon seger i ärlig kamp med Fast Freddie. Spencer i sin tur får se upp med Mamola och Roche som bara ligger tre respektive sju poäng efter i sammandraget.

I 250-klassen håller läget på att bli mycket skärpt. Före Assen hade fransmannen Christian Sarron en till synes betryggande ledning med 26 poäng till en klunga ledd av tyskarna Anton Mang, 46 och Manfred Herweh, 45 samt spanjoren Sito Pons, 41 poäng.

Sarrons taktik var klar, köra på säkerhet men plocka poäng varje av de fem återstående loppet inklud-

250-klassen i årets VM är hårdare än på länge. Manfred Herweh, Rotax (7), vann Jugoslaviens GP i hård kamp mot VM-ledande Christian Sarron, Yamaha.

sive Holland. Men fransmannen blev helt poänglös och ledningen krympte till 17 poäng före Herweh som blev trea. Före sig hade tysken regerande mästaren Carlos Lavado från Venezuela och Jacques Cornu, Schweiz. Cornu hade tillsammans med Anton Mang gjort en dålig start med kört upp sig genom fältet. Mang kom dock inte om Herweh före mål utan slutade fyra.

Kvartsliterklassen påminner efter Hollands GP mycket om sammandraget för 500. En man i klar ledning med ett gäng på tre förare klump därefter

Det verkar upplagt för täta race på Anderstorp den 11–12 augusti då vår svenska VM-omgång avgörs.

### VM-ställning, 500 cm<sup>3</sup>, efter åtta deltävlingar, fyra återstår:

1. Lawson/Yamaha .....	99 p
2. Spencer/Honda .....	72 p
3. Mamola/Honda .....	69 p
4. Roche/Honda .....	65 p
5. Haslam/Honda .....	51 p

### VM-ställning, 250 cm<sup>3</sup>, efter åtta deltävlingar, fyra återstår:

1. Sarron/Yamaha .....	72 p
2. Herweh/Rotax .....	55 p
3. Mang/Yamaha .....	54 p
4. Lavado/Yamaha .....	51 p
5. Pons/Rotax .....	41 p

### Superbike Cup efter sex heat, fem återstår

1. Lindén/Honda	51 p
2. Ogeborn/Kawasaki	49 p
3. Jansson/Suzuki	46 p
4. Tunhage/Kawasaki	44 p
5. Grahn/Yamaha	42 p
6. Andersson/Suzuki	31 p
7. Högström/Kawasaki	22 p
8. Watz/Kawasaki	21 p
9. Suhonen/Honda	13 p
10. Kultalahti/Yamaha	11 p
Lundwall/Yamaha	11 p
Wetterling/Yamaha	11 p

