… men vi skippade Nordslingan –
en septembersväng till Eifelbergen och Moseldalen

Sedan 2004 har jag varje år gjort en Norgeresa, men i år lades fokus på två veckor i Pyrenéerna i början av juni. Mer om det vid annat tillfälle. När höstplaneringen var klar noterades, att andra veckan i september möjliggjorde en resa. Norge, trots allt? Svågern Thomas levererade ett intressant alternativ – Moseldalen och Nürburgring. Flera var sugna på att hänga med, men den ende, som faktiskt kunde, var gamle medresenären Olle Rosin.

Dag 1, Linköping – Göteborg: Sigurd är lite halvlortig och får en omgång med svamp och borstar på garageplanen 6 september. Söndagförmiddagen är mulen men väderprognosen gynnsam, och lagom tills jag svänger iväg mot Snoddas och Vallarondellen vid elvatiden, klarnar det. Olle är redan där. Körsbärsmetallicen på hans Honda VFR VTEC skimrar i solen, medan Sigurd tankas full. Så bär det iväg.

Dagens tema blir växlande väder – mulet och några stänk redan i Vikingstad. Vid Mjölby giras söderut mot Tranås och en allt svartare himmel. Efter någon mil kommer regnet, och lite senare vräker det ned, så det bli regnställ på under OK-mackens tak i Boxholm. Där fick jag för en tvätt före avfärd!

Inte oväntat lättar det rätt snart under vidare färd mot Gränna, och när vi når Tabergstoppen för traditionellt viltskav, skiner solen. Dock kommer ny skur, redan innan vi hunnit äta färdigt, så kaffet på maten dricks inomhus – varvid solen hinner komma fram, och nästa skur sedan vräker ned, innan vi ger oss av! Omväxling var det.

Inom en kvart regnade det – igen! Tabergstoppen.

Det blir min vanliga rutt till Göteborg – söder om väg 40, långsammare men roligare. Resan blir problemfri, ända tills jag skall välja fil en knapp kilometer före Stenaterminalen. Då har

jag låst på skylten ”Hamnar” (och missat färjesymbolen!), varför vi plötsligt finner oss på väg ut över Älvsborgsbron – till oljehamnarna! Jag muttrar i hjälmen, men det går snabbt att vända på Hisingen, så vi är snart tillbaka.

Reservtankslampan har lyst de senaste fem milen, så Preem-macken vid terminalen får besök. Soppan är dyrare i Tyskland, så det är bra att komma dit fulladdad.

Medan vi väntar, kör en biltransportbil upp vid sidan – lastad med tre Ferraris, tre Porschar och en Lotus. Dessa måste ju beskådas närmare. Breda däck, jättelika bromsok och kolfiber-skivor – landsvägsregistrerade, men tydligen preparerade för bankörning. Några av dem har Nürburgrings klassiska Nordslinga i dekal på sidan.

Fler än vi är på väg till Nürburgring.

Thomas morrar in på sin Yamaha FJR 1300 A och deltar i denna beskådan, varpå vi strax kör ombord och surrar hojarna. När det är klart, åser vi förvånat, hur en Porsche trixas upp genom att backas ombord! Tydligen är den sänkt och har så dålig markfrigång, att den hela tiden riskerar att skrapa i någon del av underredet. Till slut är den dock på plats i färjan, omgiven av ett kraftigt os av brända lameller.

En fyrbäddshytt på tre hojåkare ger bra utrymme. Efter behövlig dusch är det snart dags för kvällsbuffén – och vi blir inte besvikna.
Snart därefter sover vi gott.

Dag 2, Kiel – Altenahr: Vädret är sådär, och Thomas’ GPS verkar morgontrött, för den lurar ut oss i någon villastadsdel, innan den till slut börjar göra sitt jobb. Vi har valt bort Autobahn i början för en rutt längre västerut – med färja över Elbe mellan Glückstadt och Wischhafen. Detta för oss genom Itzehoe, där jag senast var 1966, under en körresa. Vädret murrar till sig, regnställ på.

Rutten är roligare än Autobahn, men det går inte fort, och vi har bara kommit till Bremens utkant, när klockan närmar sig 14. Det blir lunch på ett snabbmatshak, men deras panerade laxfilé är förvånansvärt god. (Senare får vi reda på, att Autobahn mellan Hamburg och Bre-

men är ett enda stort vägbygge, så vårt vägval kanske inte var så dumt – men det vet vi inte under lunchen.)

Nu får det i alla fall bli Autobahn för åtminstone 35 av dagens resterande 40 mil – och jag blir först förvirrad, när skyltarna anger, att vi är på väg mot Hamburg! Det rör sig dock om en ringväg, och snart talar solen om, att vi är på väg åt rätt håll – söderut. Vädret är vackert, och tempot blir Autobahnmässigt; sådär 120 – 150 km/h, med lite snabbare toppar då och då. Än en gång imponeras jag av tyska bilister. Det går snabbt, men de har koll och lämnar alltid plats, om man vill byta fil. Kombinationen av högt tempo och låg aggressivitetsgrad är ovan men trevlig.

Hojarna visar sig också från en annan sida, än man är van vid hemifrån. Vid dessa hastigheter är draget på högsta växeln så kraftigt, att man aldrig ens behöver fundera på att växla ned för att accelerera. Det är bara att vrida till, så skjuter cykeln ordentlig fart – utan tillstymmelse till tvekan. Ingen fyrhjuling hänger med.

När köer uppstår, så att trafiken rullar mycket långsamt, är bilisterna lika vänliga. Då kan en hojåkare köra LITE snabbare mellan köerna, och nästan alla bereder plats, när man dyker upp i backspegeln. Enstaka fåntrattar försöker spärra ens framfart, men dem kommer man i regel förbi – om inte annat så genom att byta fil. Tyskarna verkar vara så vana trafikanter att de inser, att en hoj längre fram i kön ”inte tar någon plats alls”, eftersom den hela tiden fortsätter framåt och ”försvinner”.

Kort paus för att tanka oss själva och cyklarna, så iväg igen – och mindre än tre timmar efter Bremen har vi drygt 35 mil i ryggen, när Kreutz Meckenheim och avfarten till väg 257 nås. På den behöver vi bara åka några hundra meter, så börjar det roliga; mindre landsväg i svepande kurvor genom ett kuperat landskap, som för ned i en dal med branta sidor – och hela tiden perfekt asfalt. Javisst, ja, det var ju detta vi kommit för att uppleva – men tänk, att det bara behövdes en avfart från Autobahn för att plötsligt vara där! Vi är långt ifrån de enda och möter några ducatister med knäpuckarna i asfalten. De ofta förekommande varningsskyltarna – ”Rasen ist out” – verkar inte beaktas av alla.

Ingen seriös hojåkare i Sverige kan väl ha undgått att någon gång läsa Jan Leek? Förra året hade jag en del mailkontakt med honom, följd av en slumpartad sammanträffning under 43-årsracet på Sviestad, där vi blev sittande i depåfiket i tre kvart. Jan bor sedan decennier i Leimbach, någon mil från Adenau, Nürburgrings ”huvudstad”, och det han inte känner till om Ringen och vägarna där nere, är nog inte värt att veta. Naturligtvis hade jag frågat om ruttförslag, varpå vi välkomnats att besöka honom för att få förslagen över köksbordet.

Jan möter utanför huset, och den påse med Västerbottenost och Grovsnus, som jag haft insvept i ett klädbylte, till den nytta det kan ha gjort för att bevara svalka, överlämnas. Han är lite dämpad efter en arbetsam helg med en Superbike-VM-deltävling på Nürburgring, där han varit engagerad av BMW Motorrad. Dessutom har han bitit loss en plomb, så tandläkaren har högsta prioritet följande dag. Men lite att dricka och en del prat på altanen med honom och familjen blir det, innan vi kränger på ställen för att åka till hotellet.

Klassiska *Blaue Ecke* i Adenau var fullbokat redan för två månader sedan, men Thomas hittade snabbt ett bra alternativ. I Altenahr, halvannan mil bort, ligger lilla *Hotell zur Traube* med tillhörande Gästehaus tvärs över gatan. Att hojåkare är välkomna markeras t.o.m. med, att fasaden har en relief med en sporthojsåkare i fullt nedlägg. Vi kan ställa cyklarna på låst

innergård och sitter efter duschen snart i den lilla restaurangen med var sin sejdel Bitburger – staden Bitburg med bryggeriet ligger i närheten – medan maten tillreds; Zigenarschnitzel till de andra två och vildsvinsstek till mig. Gott – förstås.

Hojåkare välkomna!

Dag 3, besök vid Ringen och en vända i omgivningarna: Jan har bjudit oss åter vid 12-tiden, så förmiddagen är fri. Vädret är strålande. Kosan ställs förstås genom Adenau, upp till Breidscheid, där det är lätt att parkera hojarna och via ett par trappor få utsikt över en liten del av den berömda banan. Idag är den hyrd av AMG – gissningsvis en förarkurs för deras kunder, för med mycket få undantag är AMG-Mercedesar de enda fordon, som ses på banan. De dyker upp i den branta utförslöpan, däcken tjuter vid ingången till kurvan före bron (undrar, hur många kilo gummi, som ligger där) – och så försvinner de snabbt i den branta, krökta uppförslöpan.

Nürburgring byggdes som arbetsmarknadsprojekt(!) (tips till dagens svenska politiker) 1925 – 27, och det var INTE på Adolf Hitlers initiativ. Enligt Jan Leek var en kraftigt bidragande orsak, att franska racerförare tidigt hade stora framgångar beroende på, att de hade bättre banor. Detta kändes förstås i den tyska nationaläran, och som vanligt, när man bestämt sig för att åtgärda något, gjorde man det ordentligt. Den ursprungliga banan blev sålunda närmare 23 km lång och byggdes i ett mycket vackert område kring den gamla ruinen Nürburg – så kuperat, att höjdskillnaden under ett varv är 300 meter. Även i övrigt är banan fylld med krön och dolda kurvor, så att en förare verkligen måste *lära* sig banan för att kunna köra fullt. Banans partier har särpräglade namn. ”Schwedenkreutz” heter så, för att ett stenkors, som en del tror sattes upp av svenskar under trettioåriga kriget, står inne i skogen vid sidan av banan. ”Schwalbenschwanz” har formen av en svalstjärt. ”Karusell” är en velodromkurva med betongplattor, som måste fresta oerhört på förare och fordon, och ”Fuchsröhre” – utförslöpan där de snabbaste bilarna nådde 320 km/h – fick sitt namn av, att en rävhona hade sitt gryt där, när banan byggdes.

Så länge banan var i bruk för racing, gav en seger på Ringen föraren högre status än en seger någon annan stans i världen. Skotten Jackie Stewart, flerfaldig F1-världsmästare för några

decennier sedan, kallade Nürburgring ”Det gröna helvetet” – vilket idag används som reklamslogan!

Breidscheid – en mycket liten de av ”Det gröna helvetet” – Nürburgring.

Sista F1-deltävlingen kördes 1976, men sportvagns- och motorcykelracing kördes in på 1980-talet. Trots att ett varv alltså tar avsevärt tid, och man bara ser några hundra meter av banan från publikplats, var tävlingarna gigantiska folkfester. Publikrekordet är 350 000 personer!

Banrekordet – 6.11,13 – sattes av Stefan Bellof 1983 i en Porsche 956. Snabbast på två hjul är Helmut Dähne, som 1993 körde 7.49,71 på en Honda RC 30. Inför lanseringen av BMW K 1200 S för några år sedan körde fabrikens förare på 7.57.

Idag tävlas inte längre på ”die Nordschleife”, och när man står där, är det inte konstigt. Banan är smal och avåkningszonerna stundtals obefintliga. Det är stålbarriären direkt på flera ställen! Dessutom kräver naturligtvis säkerheten på en bana som denna oerhört många flaggvakter, räddningsbilar etc – så många, att det med dagens krav inte är möjligt att köra racing där. Alltså har man byggt en ny, toppmodern bana för dagens behov.

Nordslingan lever dock i högönsklig välmåga på förarkurser (Jan Leek var tidigare en av deras instruktörer) och ”Touristenfahrt”. Ett varv på hoj kostar 22 euro, och fyra någonstans kring 75. För dryga 1 000 euro får man ett årskort.

Efter att ha beskådat framfarten i Breidscheid ett tag åker vi vidare upp till nya banan, vars ankomstväg närmast ger associationer till en toppmodern internationell flygplats. Stora, futuristiskt designade läktarbyggnader dominerar – och här finns ett nöjesfält med berg- och dalbana! Investeringarna måste vara enorma! Vi snirklar in – och befinner oss snart i den öppna bandepån. Det är fri körning, mot avgift, i tjugominuterspass för hojåkare i tre olika grupper – långsam, medel och snabb. Eftersom detta är dagen efter en Superbike-tävling, har åtskilliga dröjt sig kvar för att dra några varv, och högtrimmade fyror ylar omkring, interpunkterade av en och annan Ducati med de obligatoriska Termignonipiporna. Själva avstår vi dock och nöjer oss med att titta på.

I depån håller man dessutom på med några vackra 60-talsracers – eller om det är kopior? Hur som helst låter de härligt.

En liten del av nya Nürburgring – full fart för hugade.

Ifall man tröttnar på racing.

Kl. 12 är vi som avtalat tillbaka hos Jan Leek, vars röda Ducati Multistrada 1000 DS står och lyser i solen – redo. Tandläkaren har gjort ett bra jobb, och samtalet böljar fram och tillbaka – om hoj- och racingkuriosa då och nu. Jan har bland mycket annat en fantastisk tavla med *Nürburg Ring* – skriven så, med två ord – från tiden för banans tillkomst. Den är så skickligt målad, att såväl bansträckning som höjdskillnader framgår mycket tydligt.

Redan i Sverige har vi blivit varnade för att köra Touristenfahrt på Ringen – och Jan har samma åsikt. Efter att BBC haft ett program om Nürburgring, kör fler än någonsin på den, och det är inte riskfritt att köra hoj där. Det känns dystert, men eftersom ingen av oss har lust att lämna detta jordeliv som kylarprydnader på någon rik pappas gosses BMW eller utsmetade över nosen på en Porsche, beslutar vi oss för att låta Nordslingan vara för denna gång.
Hmmm – någon gång skall jag nog åka ner hit igen och ta en förarkurs – för nybörjare – bara för att ha kört några varv.

Så småningom går Jan och Thomas in i datorn för att lägga upp en rutt, som sedan kan tankas över i GPS-navigatorn.

Därefter tas farväl för denna dag. Jan har berättat, att hela Eifelområdet kom till vid ett gigantiskt vulkanutbrott för 10 000 år sedan. Aska från detta utbrott kan fortfarande hittas i Schweiz – och i Skåne! Idag betyder det två saker: 1. Att landskapet är en högslätt, genomskuren av djupa, smala dalgångar – vilket vi redan märkt. 2. Att en del av området – Vulkaneifel – gör skäl för sitt namn. Sålunda finns några ställen, där man kan tappa naturligt kolsy-

rat mineralvatten direkt ut marken. Det mest kända är Gerolstein – där vi två timmar senare äter lunch. Vattnet är mycket gott.

Ruttplanering – med expertguide.

Manderscheid.

Jan har också märkt av skalv några gånger – oftast som långdraget muller, då huset och möblemanget kan gunga, men en gång som ett gevärsskott i källaren. Han trodde, att något kortslutit, men allt var helt. Seismologisk expertis berättade senare för honom, att ”gevärsskottet” berodde på, att skalvet var en sättning rakt under Leimbach – alltså samma effekt, som att knallen blir kort, när blixten slår ned alldeles nära.

Eftermiddagen bjuder fortsatt vackra ringelvägar – upp och ned, hela tiden – och den märkliga vyn i Manderscheid. På var sin klippa i denna djupa, smala dal finns två borgar – den äldsta från 900-talet och den andra två sekler yngre. Mellan dem ringlar en liten flod, som var dåvarande gräns mellan Luxemburg och biskopsdömet Trier – och här krigade man i århundraden. Nutida betraktare frågar sig genast om vad och reflekterar över antalet spillda liv – men man hade måhända andra prioriteringar då.

Mosel.

Många kurvor och backar senare öppnar sig plötsligt ett makalöst panorama över Moseldalen. På floden stävar pråmar och kryssningsfartyg, och kring den ligger vingårdarna – kvadratmil-avis. Vi landar så småningom i den lilla orten Alf nere vid floden för en eftermiddagsfika med glass – och noterar, att paret vid bordet bredvid är svenskar.

Paus i Alf.

Jan Leek har berättat, att Altenahr är ett populärt resmål för nordtyska och holländska turister, som gärna reser hit, när det är vinfest – och sådana är det gott om. Eftersom en hel del av dessa pensionerade turister inte tänker sig för, dricker de stundom vin som de brukar dricka öl hemma – vilket resulterar i, att man kan få se rejält packade sjuttioåringar sitta och gråta, sentimentalt och övergivet, på trottoarkanten före klockan 20. Under vår vistelse där kan dock alla på gatorna gå rakt.

Färden ringlar vidare längs Mosel ned till Cochem, med det mäktiga slottet uppe på sin klippa, och därifrån blir det sista läggen hem till hotellet. Denna kväll tar de andra vildsvin och öl, medan jag vill ha pasta med skaldjur och Moselvin till. Över huvud taget gör vi inte Mosels vingårdar rättvisa. Vädret är varmt, och öl är en bättre törstsläckare än vin, när man kommer fram, så det har mest blivit det senare. Och var lugn för, att tyskar kan brygga öl. Husets vin är förträffligt – nästan helt torrt, kryddigt i smaken och lite spritsigt!

Altenahr – litet och gästvänligt.

Dag 4 – Belgien och Luxemburg: Även denna morgon tillbringar vi hos Jan Leek, som drar upp en rutt genom Belgien och Luxemburg – två länder, som ingen av oss varit i förr. Därefter tackar vi för denna gång och drar iväg.

Färden går genom Ardennerna, där Nazityskland i december 1944 satte in sin sista stora offensiv. I början hade de stora framgångar, men dessa var kortlivade, och i slutet av januari 1945 var de sista av Tysklands rörliga förband knäckta.

Det vackert skogiga landskapet ger en svensk något av hemkänsla. Snart är vi i Belgien, men det märks inte på ortnamnen, som här fortfarande är tyska. Någon timma senare fikar vi i Malmedy, känt dels från första världskriget och dels för sin närhet till den racerbana, vars namn givit upphov till en hel företeelse – Spa. (Ja, det finns en kuranstalt i Spa.) Den är något av en ”Lill-Nürburgring”, men till skillnad från den tyska banan är den inte öppen för turister. Synd, för jag skulle ha velat prova på den berömda chikansvackan Eau Rouge och dess därpå följande krön med kurva.

I Malmedy verkar en veteranhojsträff gå av stapeln, för gamla femtio- och sextiotalare stånkar förbi hela tiden. En grupp med sådana maskiner står samlad på den parkeringsplats, där vi stannar – och närmare kan studera en vacker BSA från tiden, när det begav sig.

Stilfull veteran i Malmedy.

Färden går vidare via Stavelot – också känt från såväl första världskriget som från racerbanan, vars sydpunkt det utgör. Landskapet är fortsatt kuperat, och plötsligt dyker skylten Fawlty Towers upp! Thomas vill undersöka detta närmare, men jag har svårt att tro, att John Cleese släpade iväg ett helt filmteam till Belgien för den serien!

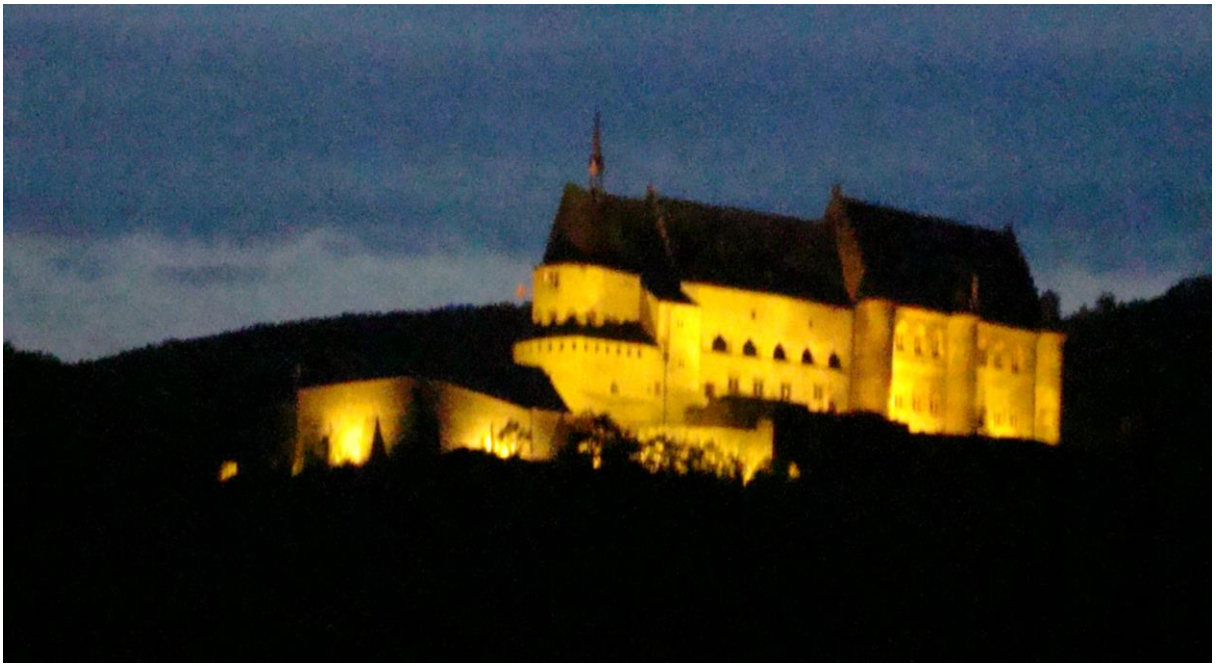
Snart är vi i Luxemburgs nordligaste hörn och hamnar lite senare på den vackra vägen längs gränsfloden Our, som ringlar vackert i sin djupa dalgång. Dagens mål är staden Vianden – som snart ger vid handen, att i Luxemburg må bensin (som vi alla vill ha och tankar fullt) och tobak (som ingen är intresserad av) vara billigt, men hotellen kostar flis och verkar ha bildat kartell. Till slut accepterar vi ett de-luxe-rum med fyra bäddar, sänkt från 160 till 130 euro. OK – garage ingår.

Enligt Jan Leek bodde författaren Victor Hugo (”Ringaren i Notre Dame”, ”Les Miserables”) en tid i Vianden. Tvärtemot de flestas utveckling var Hugo påtagligt konservativ i unga år men blev alltmer radikal, vartefter åren gick. Han drabbades så småningom av paranoia och trodde, att franske kejsaren hade mördare ute efter honom, varför han flydde till grannlandet – ett slott i Vianden. Mycket riktigt domineras staden av ett stort slott uppe på en klippa, men huruvida det var där Hugo bodde, får vi inte klarhet i.

Vianden har byggt ett något udda vattenkraftverk. Nere i floden Our finns en primärbassäng. Från den pumpas vatten nattetid, när el är billig och finns i överskott, upp till en konstgjord sjö på en bergstopp högt ovanför. Dagtid, när el är en dyr bristvara, släpps vattnet på genom grova tunnlar ned till turbiner, som återvinner energin.
Vägen upp till sjön är en sann fröjd att köra – och den är inte mycket sämre utför.

Kraftverksdammen i Vianden.

Vianden by day …



… och by night.

Dag 5, Vianden – Höxter: Morgonen är mulen – första gången sedan vi kom ned till dessa breddgrader. Dagens rutt för snabbt tillbaka till Tyskland, via Trier längs Moseldalen – med lite avstickare över trivsamma höjd- och serpentinpartier. Titt som oftast syns ortnamn, som man känner igen från Systembolaget; Trittenheim, Piesport, Bernkastel-Kues – idel välsmakande associationer. Efter Piesport får vi en sagolik uppförsserpentin och hamnar snart i en by, där en hel klosterbyggnad är till salu.

Kloster till salu! ”Olika utvecklingsmöjligheter.”

I Koblenz rinner Mosel ut i Rhen – och vi hamnar på Autobahn österut ända till Limburg, känd för sina osande ostar. Därefter är det snabb väg ända till Wetzlar, där Leitzfabriken tillverkar optiska instrument i världsklass – inklusive Leicakameror.

Även resten av denna dag ger vägskyltarna ideliga associationer åt olika håll. I Marburg upptäcktes ett virus, som är nästan lika otäckt som Ebola. Någon gång har jag sjungit ett gammalt körarrangemang ur Paderborner Gesangbuch. Finns det råttor – eller barn! – i Hameln idag? (Sagan om råttfångaren från Hameln är verkligen inte lättsmält!)

Jan Leek har tipsat oss om ett hotell i Höxter, några mil söder om Hannover, väl känt bland tyska hojåkare. Det hittar vi inte, men väl ett vackert, flera hundra år gammalt korsvirkeshus, centralt i samma stad. 85 euro för ett trebäddsrum känns betydligt bättre än förra nattens pris, och snart sitter vi i restaurangen. Matsedeln innehåller tysk husmanskost, och sådan är såväl stadig som riklig. Olle blir nyfiken på ”Sülte” med remouladsås, och vi tror, att det är någon sorts plattfisk. Det visar sig – föga överraskande, när man tänker efter – vara sylta, men den går ned, den också.

Dag 6, Höxter – Kiel: Notan för denna övernattning – inklusive tre stadiga rätter till kvällen, tre öl vardera och lika stadig frukost – går på drygt 128 euro; viss skillnad mot föregående kväll.

Vädret är fint, och Thomas’ GPS har tydligen blivit på gott humör, för den leder oss snällt på fina Landstrassen i en båge öster om Hannover och vidare norrut över Lüneburger Heide – genom själva Lüneburg. När magarna börjar signalera behov av lunch, spanar vi ivrigt efter skyltar. Krogar brukar ju finnas i varenda by – men inte i dem vi just nu kör igenom! Därefter passeras en krog, vars infart låg 500 meter tidigare! Uselt skyltat! Lite senare finns en skylt med ”Gasthaus die Eiche 800 m” – men efter halvannan kilometer och ytterligare en skylt har detta ställe fortfarande inte uppenbarat sig! Dock finns en krog, inrymd i en gammal kvarn, nära inpå, och där blir det salladslunch, som smakar utmärkt men är dåligt sköljd. Ovanligt knaprigt, alltså.

Ett av få genomgående kritiska omdömen om BMW K 1200 RS är, att den har för liten tank. 21 liter på detta Autobahnlok ger en total körsträcka på 37 – 38 mil, vilket är klart kortare än konkurrenterna i klassen, vars tankar i regel är några liter större. Jag har aldrig haft problem med det, eftersom jag aldrig kör så långa sträckor utan paus, men under denna resa har det konsekvent varit jag, som signalerat till de andra med en gest mot tanken. Vi bräddade tankarna denna morgon, men reservtanklampan tänds och indikerar, att jag med en portion tur kan nå hela vägen till Kiel. Sådant chansar man inte med, utan några mil dessförinnan slår jag i exakt fem liter för att se, hur mycket, som går i, efter att jag sedan kört i land i Göteborg.

Kiel nås i god tid. En österrikisk bilist, bosatt i Sverige och med ett hjärta för hojar, börjar genast prata med oss i färjekön. Som så ofta skapar hojar intresse – kanske särskilt i samband med långresor – och det är alltid trivsamt att fördriva tid under vänligt småpratande, när man ändå inte har något annat att göra än att vänta.

Hemåt från Kiel.

Det är fredagkväll, och bildäck blir väl stuvat. Uppe i färjan noteras också mycket mer folk än på nedvägen – många grupper, som nog skall äta, dricka och dansa loss denna kväll.
Efter en snabb dusch sitter vi åter i buffématsalen och stillar eftertryckligt såväl hunger som törst vid ett fönsterbord akterut, där en stor del av utfärden kan avnjutas från parkett.

Hade vi åkt bil, skulle bagageutrymmet naturligtvis vara laddat med viner, men nu får det bli ett par liter whisky vardera till packväskorna. ”Pocenten, Helge!”

Dag 7, Göteborg – Linköping: Morgonen är vacker och varm nere på plattan, där det snabbt blir kö, eftersom Polisen avkräver alla förare alkotest. Jag har kört här förr, och då slapp motorcyklister att blåsa, så vi kör förbi kön – men idag gäller det även oss. Inga som helst problem, och vi får ett vänligt: ”Kör försiktigt” till avsked. Olle och jag har tagit avsked av Thomas redan på färjan, och han försvinner som en avlöning upp över Älvsborgsbron, medan vi åker direkt till macken några hundra meter bort. Jag får i 15,96 liter – dvs om jag inte hade slagit i de fem litrarna igår, skulle jag ha haft *4 centiliter* bensin kvar! Tja – det kanske hade gått.

Ovanför förkastningsbranten öster om Göteborg är det kyligare, och på sina ställen ligger morgondimma kvar. Olle noterar 11 grader. Hans sommarhandskar med nät över ryggsidan klarar inte kylan ens med full effekt på värmehandtagen, så det blir en fika i Bollebygd, där hojåkare hela tiden passerar åt ena eller andra hållet. Lördag förmiddag och vackert väder i september = hojåka.

Det mulnar lite över Taberg, och denna dag tar vi rejäla mackor, innan det bär vidare mot Tranås via Huskvarna, Lekeryd och Linderås. I Huskvarnaserpentinerna väljer jag ett lite knasigt spår och skrapar höger fotpinne, strax efter att vi passerats lekande lätt av en kille på motardhoj. Han vänder uppe i en rondell och möter oss snart igen. Undras, om han ligger på pass nedanför serpentinerna för att rejsa med passerande hojåkare?

Vid McDonald’s i Mjölby tar vi en kort paus för farväl och följs sedan åt till Vikingstad, där jag svänger in för att tanka, medan Olle kör direkt hem.

På garageplanen anger trippmätaren 273 mil – varav alltså 200 är färden till och från Eifel och Moseldalen. Endast 73 mil är själva vändorna där nere – men vilka mil!

I början av min hojåkarkarriär läste jag några rader av en touringentusiast, som hävdade, att en fin helg – eller vecka – i september ger den finaste hojåkning som går att få. Sommarens svettdrivande hetta är borta, vägarna är fria från lösgrus, semestrarnas täta trafik är ett minne blott och bilisterna är vana vid hojar (nåja). Dessutom har man en säsongs inarbetade reflexer fräscha och aktiva. Vår resa bekräftade detta påstående rakt igenom.

Att i text detaljerat redogöra för, hur vi körde där nere, är omöjligt, men den, som vill, kan få GPS-rutterna som PDF-filer. Det är bara att höra av sig.

Bror Gårdelöf