



Gilera Touring 50

"Der er ingen blå tilbage"

Frank Donslund fra Grindsted gjorde et kup, da han fandt en af de allerførste og enormt sjældne Gilera knallerter med under 2.000 kilometer på speedometeret.

AF JENS JESSEN

Så sjælden som hønsætænder

Ejeren af klenodiet er tydeligvis stolt, og det med god grund, for her er der tale om én af de første Gilera knallerter, der kom til landet. Ofte refererer kendere blot til dem som "de blå". Dermed er det også er sagt, at det er én af dem, som kan gå særligt stærkt, og i kraft af det fik den hurtigt et forbud mod at blive solgt, da myndighederne kort tid efter lanceringen, trak typegodkendelsen tilbage. Når man som Frank Donslund selv har haft en Gilera, var der et ønske om at få fat i én igen, men han havde ikke regnet med at finde en næsten ny Gilera, og da slet ikke en af de blå!

Skal forblive urestaureret

Gilera knallerter er fra 1973, og udover den er blå, har den ikke rustfriskærme men derimod malede skærme. Den befinder sig i urestaureret tilstand, og det skal den vedblive at være, bedyrer Frank Donslund.

- Jeg fandt den i Den blå Avis, og da jeg så annoncen tænkte jeg: "Der er ingen blå

tilbage", men der stod, den var blå og fra 1973. Jeg ringede omgående, og talte med ejeren Det var sønnen til cykel- og knallerterforhandler Osvald Rasmussen i Gl. Sogn ved Ringkøbing, der nu havde den, da faderen var død i 1990.

- Da jeg så den, var jeg bogstaveligt solgt, og sønnen Henning Rasmussen var glad for, at den gik til én, der var vild med Gilera. Historien var, at den ganske enkelt ikke blev solgt dengang i halvfyerdserne. Og en del år senere tænkte knallerthandleren, at den kunne han jo lige så godt bruge. Men det blev ikke til mange kilometer - kun små 2.000 blev det til. Siden stod den blot, fortæller Frank Donslund.

Original overalt bortset fra luften i baghjulet

En tur på den viste, at slanger fra 1973 ikke altid kan holde luft. Derfor er slangen det nyeste på knallerter og luften i slangen er også af ny dato.

- Jeg synes det er lidt sjovt jeg har en knallerter som stadig har original italiensk luft fra 1973 i forhjulet. At værktøjssættet også er der, er næsten endnu mere fantastisk. Selv det ekstra tændrør er det - ja, jeg troede ikke at jeg nogensinde skulle være så heldig, udbryder Frank Donslund.

Den 4 gears Gilera knallerter er en af de mere sjældne fugle fra 70'erne. De kom ikke til Danmark i stort antal, derfor er der ikke ret mange der kender historien. Dem der have en af disse meget specielle knallerter, husker dem helt sikkert, for nærmere en motorcykel kunne man ikke komme. Selv om Gilera knallerter også kom til vore nabolande Norge og Sverige, var den heller ikke her ret udbredt. Gilera Touring modellen skal ikke forveksles med Garelli knallerter, selv om de kunne minde en smule om hinanden.

Modellen blev vist for første gang i efteråret 1971, to år efter af Piaggio havde købt den verdensberømte italienske Gilera motorcykel fabrik i byen Arcore. Dermed er den lille



Hastigheden var god, for den gik langt mere end det tilladte.

knallert i familie med de berømte 4 cylindrede Gilera racere, som var så dominerende i halvtredserne. Piaggio valgte dog kun at bruge navnet på knallerter og små motorcykler. Knallerten kom til Danmark i 1973. De første som kom hertil var alle metalblå med rødt dekor. De var typegodkendt under TUM 262, og godkendelsesnummeret var stempet ind på motorblok og cylinder som loven foreskrev. De første modeller som kom hertil havde stelnumre mellem 13000 og 16000.

Sent til Danmark

De danske Gilera knallerter kom først til Danmark i 1973, og de var lidt af en blanding af de modeller der fandtes. Selv om modellen her til lands blev kaldt Touring, var stellet mere Trail end Touring og dermed også uden stræberarme til de bagerste fodhvilere. Den oplagte scrambler udstødning og det korte sæde var ligeledes fra Trail modellen, mens resten var fra Touring modellen.

Modellen fandtes i en række udgaver i det store udland som Touring, Trail og den sjældne Enduro model. Alle med samme motor med en ydelse fra 2,5 til 6,25 hk, om med enten 4 eller 5 gear. I Danmark blev den behørigt droset ned til 1 hk, men det var en sandhed med modifikationer, for den var langtfra droset nok ned. Typegodkendelsen blev derfor hurtigt kaldt tilbage da knallerterne kunne løbe alt for stærkt. Dert var der en grund til for der var ingen plombe i cylinderen og den havde også skyllekanaler af anseelige dimensioner. Hastighedsbegrænsningen bestod mest af alt af en prop i udstødningen. Men selv med et 13 tands kædehjul og en 9 millimeter Dellorto SHA 14.9. karburator kunne hastigheden godt nå op på omkring 50 km/t.

Godkendelsen blev trukket tilbage

Der gik selvfølgelig ikke lang tid før myndighederne blev klar over at der var noget galt med tilladelsen, så den blev derfor trukket tilbage i løbet af sommeren 1974, men nogle få heldige unge mennesker, som havde dog nået at købe de hurtige Gilera knallerter.

Så der gik fra midten af 1974 og frem til 1975, før man igen kunne købe Gilera i Danmark. Da den nye typegodkendelse kom,

var der støbt en plombe i cylinderens indsugningshul, og samtidig var den i en meget smuk metalrød og sølvgrå farvekombination. Modellen som sådan gik ud af produktion i 1978, men TS modellen som fulgte, var næsten identisk, bortset fra lidt kosmetiske ændringer på motor, sideskjolde og en ændret tank. De sidste Gilera knallerter blev solgt i 1979 hvor den nye knallertlovgivning trådte i kraft.

Meget lokal

Det var langt fra alle knallert forhandlere i Danmark som tog Gilera hjem, og derfor er den ikke kendt overalt. Der blev så vidt des solgt omkring 500 styk i Danmark. Størst udbredelse havde Gilera i Randers og Århus området og på Bornholm. Generelt havde Gilera knallerterne rigtig meget til fælles med Gilera motorcykler på 125 og 150 kubik, som sideløbende blev produceret Tank og stel var identisk, blot en smule større. Derfor kom Gilera knallerten også til at køre som en rigtig motorcykel. Rørstellet og afjedring var af høj klasse og de andre knallerter kom nær de køre- og bremsers genskaber den tilbød.

Spørd krom

Et systemet var på 6 volt uden batteri og mildt sagt basalt. Det samme kan siges om lak og krom, som ikke holdt længe, og det virkede som om alle penge var gået til motor og stel. Dens brede 2,75 x 17" hjul med Pirelli dæk og den dramatiske cylinder og topstykke gav modellen et motorcykelagtigt udseende. Store bremsetromler, et rigtig gummiophængt kædehjul i bag var ting man lærte at sætte pris på når det gik over stok og sten. Motoren var forsynet med store kugle- og nålelejer overalt og den havde hårdforkromet cylinder med store køleribber. Motoren fik en let opdatering i 1973, hvorved cylinderen fik lidt længere afstand mellem støttebolte og et lidt ændret topstykke, undertiden benævnt A og B motor. Også koblingsdækslet blev ændret en smule, idet oliepanden blev flyttet lidt tilbage på B modellen. En tidlig cylinder og topstykke passer således ikke på den nyere type motor. Her i landet var det den opdaterede motortype som kom til Danmark



Navnet Gilera var synonymt med store sejre på Grand prix banerne i halvtredserne.

Motoren var bygget til høj ydelse.

Alt der skulle til for at få den til at gå rigtig stærkt var at ændre forrøret, planslibe topstykket, montere en 14 eller 17 mm karburator og montere passende kædehjul. Dreved ydede den omkring 5 hk og kunne på en god dag gå 70-80 km/t. Købte man en 6,25 hk cylinder og det højt komprimerede komprimerede topstykke, var 80 km/t. indenfor rækkevidde. En 4 gears Gilera var ikke noget for dem, der ikke kunne skruer selv. Den kunne være svær at starte, da karburatoren kunne løbe over og drukne motoren. Kørte man Gilera måtte man derfor nogle gange finde sig i at løbe den i gang i andet gear. Platinen, kondensator og tændrør skulle skiftes ofte. Man skulle også være over skruer og bolte, da motoren ikke var helt uden vibrationer.

Motoren havde en tendens til at blive utæt ved skifteakselen, og derfor var oliepletter under en Gilera ikke et særsyn. Oleibåndkoblingen derimod var både stor og kraftig. Men anvendte man ikke den rigtige olie begyndte ret hurtigt at glide hvis olien var for tynd, og omvendt kunne den ikke koble helt fri hvis olien var for tyk. Anderledes var det med gearskiftet, for det var noget af det bedste man kunne finde på en knallert. Faktisk var det så godt at man ikke behøvede at bruge koblingen. Bageste kædehjul var tilmed udstyret med en kraftig chokkobling som virkede som en effektiv dæmper mod ryk og stød ved igangsætning og gearskift.

Som på alle andre knallerter var det vigtigt at kæden var strammet korrekt op. Hvis ikke kunne den finde på at hoppe af det forreste kædehjul og beskadige svinghjulsdæksel og nogen gange kunne motorblok også blive beskadiget.

Anstrengt reservedelsituation

Dengang som nu er det en yderst sjælden knallert og reservedele til dem er der langt imellem. Mange af dem der er tilbage står nu renoveret af én der selv havde en Gilera engang. Bedste håb for at finde dele er http://www.bobwright-motorcycles.co.uk/1970_Gilera_Parts.htm som har det meste i siddele. Alternativt kan man søge på eBay og vente på delen eller en reservedelsmaskine skule dukke op.

Vær opmærksom

Det er især dele som udstødning, cylinder og stempler der i dag er sjældne. Man skal være opmærksom på cylinder og stempel skal passe sammen. Stemplerne er mærket med et bogstav fra A og opfejer. Et stempel mærket A er 38,37 millimeter og derefter er der 0,5 hundrededels millimeters spring til næste størrelse. Ved renovering og køb af dele skal man være opmærksom på Gilera GOL stemplerne, som sad i eurocilindere Gilera trim cylindrene, da de har en anden klassificeringstabel end de originalt monterede Gilera stempler fra Asso werke. Desuden skal man være opmærksom på at pilen i toppen af stemplet skal følge luftens vej gennem cylinderen, ellers kommer stempelringene komme i klemme i udstødningsporten, og det resulterer som bekendt i et hurtigt motorhavari.

Tun – en stor salgsvare

Tuningssættene var nemme at få fat på, hvis man havde pengene. Hjemmetuning som udboering, gearing og et hakket stempel var selvfølgelig langt det billigste, men et fabriks-tunsæt var i mange tilfælde det bedste, for her var alt afstemt efter hinanden. O.E. Andersen lagerførte tunsæt til alle to- og tre-gears modeller. Et 5,5 hestes tunsæt til Puch MS K3 kostede i 1975 808 kroner. Til model VZ var prisen 782 kroner, og til et Flagskib 742 kroner. Sættene var komplette med cylinder, topstykke, koblingsplader, karburator med indsugningsrør og luftfilter, afstemt udstødning, et forkromet forrør, og til MS var der en anden hjulaksel. En af de billigste måder at tune en Puch på var ved at montere et Tomos stempel, som var lidt kortere. Det gav en bedre ydelse, uden at det var alt for kostbart i reservedele, hvis man skulle blive taget.

Everton knallerten var populær at tune, og fordelten ved den var, at et tunsæt var ganske billigt. Et 5,3 hestes tunsæt blev solgt for 550 kroner. Også her bestod sættet af de sædvanlige dele som cylinder, stempel, top, karburator, kobling og en afstemt udstødning.

Yamaha hørte også til i den billige ende, for her fik man hele 8,5 heste for 970 kroner. Men man kunne for færre penge også få mindre sæt på 3, 4 og 5,3 heste. Et 3 hestes tunsæt var meget billigt med bare 60 kroner, et 4 hestes kostede 223 kroner, og endelig kostede et 5,3 hestes tun 545 kroner. Det store sæt bestod af et forandhjul, en udstødning, cylinder og topstykke, karburator og en anden indsugningsbøsning.

Tomos tilbød 3,5 heste for 435 kroner i 1975, men ville man op på 6 heste, kostede det 985 kroner. Igen bestod det af de vanlige ting som cylinder, top, stempel, udstødning og et andet kædehjul. Kreidler var dyrest med 6,2 heste for omkring 1.800 kroner, så her kunne det altså godt betale sig at køre til Tyskland for at købe et tunsæt - eller hvis man havde modet købe en 5 gears, der gik stærkt fra starten. Suzuki var datidens letteste knallert at tune. Her handlede det blot om at skifte sidedækslet ud og montere en anden karburator på studs, der havde en langt større lysning end 30 kilometers modellen. Udover dem, der er nævnt her, var det også muligt at købe fabrikstuningssæt til Garelli, Gilera, KTM og Casal.

Tun værre end narko

Mange af de store knallertimportører havde en ganske god forretning ud af at sælge tunsæt. Ofte var fortjenesten større på et tunsæt end på en hel knallert, og når politiet konfiskerede delene, skulle der i reglen et nyt til. Dengang kunne man nemlig blive stoppet lige så tit, det skulle være, uden at knallerten blev konfiskeret, som den jo bliver i dag. Forretningen med salg af tundele blev effektivt stoppet, da Justitsministeriets bekendtgørelse nr. 142 af 14. april 1977 indførte et forbud mod salg af den slags. I § 1 stod der: *Ved tuningsdele forstås udstyr, der kan anvendes i motorer eller udveksling på en knallert, således at køretøjet kan yde større hastighed, end det er typegodkendt til.* Det, der for alvor slog hovedet på sømmet, var §

Årgangsbogstaverne

Årgangsbestemmelse af knallerter er forholdsvis nemt ud fra et bogstavsystem efter stelnummeret, som angiver både fremstillings- og importåret:

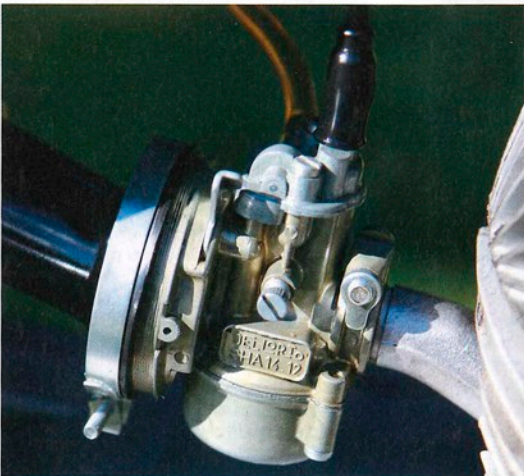
M 1953, N 1954, P 1955, Q 1956, R 1957, S 1958, T 1959, U 1960, V 1961, X 1962, Z 1963, A 1964, B 1965, C 1966, D 1967, E 1968, F 1969, G 1970, H 1971, J 1972, K 1973, L 1974, M 1975, N 1976, P 1977, Q 1978, R 1979 og S for 1980. Bogstaverne I, O, W, Y, Æ, Ø og Å blev ikke brugt.

2, som lød: *Forhandling af tuningsdele som nævnt i § 1 er forbudt.*

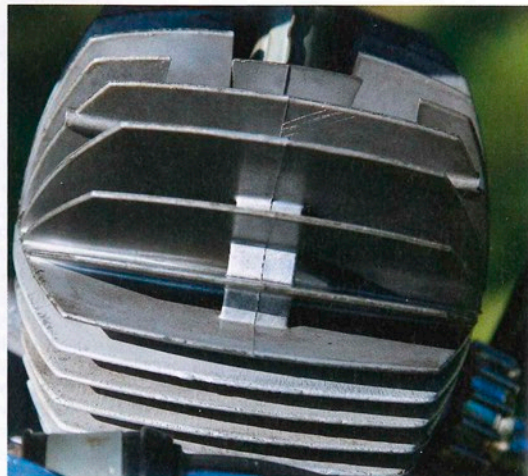
De knallertkørere, der havde hang til mere end 30 km/t, smed nu i stedet pengene ud af landet og ned i lommerne på indehaverne af de tyske grænsebutikker, der gladeligt solgte den slags grej. Men ve den formastelige danske cykelhandler, der solgte den slags. Her var straffen næsten højere end for salg af narko! Den 11. juli 1980 faldt dommen over en cykelhandler i Nordjylland for salg af karburatorer, cylindre, udstødningsrør, indsugningsplader, 12-, 13- og 15-tands kædehjul til såkaldte uidentificerede personer, som det hed i dommen. Straffen var en bøde på 10.000 kroner, konfiskation af dele til en værdi af 15.000 kroner, og så skulle den formastelige også betale sagens omkostninger på 6.000 kroner - i alt 30.000 i runde tal.

Tallene

Der var i de store år tale om import af vandvittigt mange knallerter. Det var altid Puch, der førte an, som det tydeligt ses af tallene fra 1970-1971, som er opdelt efter de lande, knallerterne kom fra. Dog repræsenterer tallene fra Østrig ikke udelukkende Puch knallerter, da KTM også kom fra Østrig. Men da det var forholdsvis få, der valgte KTM, stod Puch det år alligevel for et salg hinsides de



Som så godt som alt muligt andet var også Gilera knallerten udstyret med en Dellorto karburator.



Overalt fremgår det at her er tale om noget der ikke har været skruet i.



Knallerten har kun meget lidt patina.



De små detaljer er der.



2.200 kilometer fra ny i 1973.



Tændrøret er specielt ved, at det har en indvendig sideelektrode.



Til venstre ses den droslede og til højre den udroslede, som de første var forsynede med.



TU-M godkendelsesnummeret var 206.



På 1973 cylinderen var det et stort hul.

40.000 enheder. At Danmark var eksport land nummer 1, var der ingen tvivl om, når man nærleste tallene. Eksempelvis fremstillede Puch i 1970 149.172 knallerter, hvoraf langt over 40.000 blev afsat i lille Danmark!

Importen fra 1/10- 1970 til 30/9 1971 fordelt på importlande.

Østrig	42.610 stk.
Frankrig	13.524 stk.
Sverige	3.896 stk.
Vesttyskland	3.090 stk.
Japan	2.421 stk.
Holland	2.420 stk.
Jugoslavien	1.360 stk.
Norge	145 stk.
Totalt	69.466 stk.

Astronomiske salgstal

I 1974 blev der totalt solgt 73.839 knallerter i Danmark, og af dem var ikke mindre end 41.192 fra Østrig. Fra Japan kom der nu

4.262 knallerter – en fremgang på næsten 100 % på tre år. Italien, som slet ikke var med i begyndelsen af halvfjerdserne, var nu repræsenteret med 11.890 knallerter. De store tabere var Vesttyskland, Frankrig og Sverige, som gik ned til henholdsvis 3.610, 9.071 og 980 enheder.

I 1975 droppede det totale salg til 60.225 stk., og her var den store vindernation igen Japan, hvor i alt 5.666 knallerter kom fra, svarende til en markedsandel på knap 10 %. Tjekkosllovakiet kom ind fra sidelinjen med 1.826 enheder, og den fejlslagne import af de ubrugelige bulgarske Derby knallerter var at se med nøjagtig 1.002 enheder. Japan fortsatte sin sejrsgang i 1976, hvor ikke mindre end 13.854 stk. var produceret i Den Opgående Sols Land. Østrig måtte nøjes med at notere sig for 37.333 knallerter, og Frankrig droppede til 2.817 solgte knallerter. Det totale salg endte på 70.915 knallerter – det sidste gode år.

Op på cyklen

Da salget blev gjort op i 1977, var det en katastrofe for cykelhandlerne, for det var faldet med næsten 40 %, til 43.397 enheder. Selv gjorde cykelbranchen tabet af salget op til 120 millioner kroner - de nye love med at en knallert kun måtte veje 60 kilogram og have maksimalt to gear, havde gjort deres indtog, og knægtene begyndte at sadle om til ti gears racercyklar. Salget af nye knallerter i 1978 viste en ny tilbagegang, der procentvis var den største i Danmarkshistorien med 19.719 solgte knallerter i absolutte tal. I 1979 var der en kortvarig bedring, fordi de, der ville have en stor knallert købte dem, inden de blev forbudt. Det år endte salget på 29.291 stk. Var 1979 en kortvarig bedring, så blev 1980 en katastrofe med kun 13.193 solgte knallerter, og vi skulle helt frem til 1994, hvor EU scootterne begyndte at komme, før der igen blev solgt nye knallerter i betydeligt omfang.