

Märkesklubben där färgerna diskuteras

TALA ÄR SILVER MEN TIGA ÄR GULD

Suzuki Cavalcade Club Sweden bildades 1992 och har idag 60 medlemmar. Allt om MC besökte klubbens årsmöte på Tyllsnäs Udde strax utanför Borlänge i somras. Vi träffade där ett färgglatt gäng som bara är oense om kulören.

Av Peter Törnqvist (text & foto)

En av tjuvningarna med motorcykellivet är att man i regel har något att prata om med andra knuttrar. Att slänga käft med kamraterna om vem som har den förträffligaste bägen har genom åren utvecklats till rena folkporten.

Det gäller att vara väl förberedd med argument och en stor trut. Annars kan man bli fullständigt över-

körd och förnedrad vid en närkamp. Den kanske dessutom övervakas av en stor publik.

Just denna fritidsaktivitet har de svårt att få fart på i "Suzuki Cavalcade Club Sweden". Även om medlemmarna gör ett gott försök...

Modellen Cavalcade GV 1400LX såldes bara i Sverige 1986-1988. Utöver några smådetaljer är det bara färgerna som skiljer

de tre årsmodellerna åt. Första året var den guldfärgad och 1987-1988 blev kulören silver. Det är detta faktum som delat klubben i två läger. Smaken spelar nog inte så stor roll. Ågarna tycker helt enkelt att den egna hojen råkar ha snyggaste lacken.

Rikligt utrustad

Inte heller extra tillbehör kan

orsaka några större diskussioner eller göra någon kompis avundsjuk. Cavalcade var nämligen rikligt utrustad redan i standardutförande. Någon pryllhysteri har alltså därmed inte utbrutit.

LX-modellen, som såldes i Sverige, levererades till kunden med bland annat pneumatiskt reglerbar sadelhöjd och svankstöd för passagerare, justerbart styre, farthållare,

stereoanläggning, urtagbara innerbagar i topp- och sidoväskor, samt belyst makeup-spegel i topboxen.

Det finns också en LXE-modell. Den såldes i USA, Kanada och av någon anledning också i Norge. Den har de extra tillbehör som fanns möjlighet att skaffa till LX: kromat skydd för bromsskivorna, nackstöd till passageraren, bredare störbåge, vindavvisare

och diverse kosmetiska attribut. LXE fanns också i andra färger. De flesta "norska" LXE-Cavalcader är rödbruna.

Samarbete över gränsen

Med den norska Cavalcadeklubben har man för övrigt ett mycket intimt samarbete.

Klubbtidning gör till exempel de båda klubbarna tillsammans. ▶

KLUBB
SPECIAL



ORDFÖRANDE
Bo Alvenmark är ordförande i svenska Cavalcadeklubben. Han var också med att starta klubben 1992. Själva åker han en 86:a, där sonen Emil gärna åker med bakom. Hustrun Aza kör hellre själv sin Yamaha TR1-81.



SMÅLANDSK DELEGATION
På en Cavalcade-86 sitter Erik Hesselman och Ingrid Peterman från Jönköping. Till höger om dem har vi Leon Johansson från Almhult. Leon har en fullt utrustad LXE från 1988. Den ägdes tidigare av Christel Abrahamsson på C/S MC i Jönköping, som på 80-talet sålde flera Cavalcader. Till C/S vänder sig idag flera av klubbens medlemmar då de behöver reservdelar.

TALA ÄR SILVER MEN TIGA ÄR GULD

Norska och svenska texter blandas friskt beroende på vem som skrivit. Tidningen kommer två till tre gånger om året.

Svenska klubben som har två träffar varje år, förligger alltid den ena i västlänsska Charlottenberg — av den anledningen att de norska vännerna inte ska behöva åka så långt. Svenska klubbens årsmöte däremot flyttas runt i landet. Förra året hölls det i Skåne.

De två klubbarna ordnar också gemensamma resor. Sommaren '98 åkte de tillsammans på en långtur i Skottland.

Alla känner alla

Till årsmötet utanför Borlänge kom en tredjedel av klubbens cyklister, som är spridda från Ystad till Kiruna. Ett tjugotal med andra siffror. Men ändå, vilken annan klubb har ett så stort procentuellt deltagande på sina möten?

Anmärkningsvärt är att klubbens ordförande, Bo Alveberg, kunde namnen på alla som anlände till träffen. Det rädde en mycket personlig stämning och alla nyanlända gick runt för att skaka hand och hälsa på alla gamla och eventuellt nya ansikten på campingen.

Den speciella och gemyttiga atmosfären där "alla känner alla" var påtaglig. I stora klubbar där medlemsantalet stigit över 100, eller som i några fall över 1.000 existerar inte denna gemenskap.

Att denna klubben ska bli för stor är dock ingen risk, eftersom höjbeståndet är begränsat. Men man vet ju aldrig... Om Venture-klubben trodde man ju samma sak. Men 1999 finns en ny Yamaha Venture. Vem vet, kanske kommer Suzuki också igen...

Kräver viss standard

Medelåldern på klubbens medlemmar ligger på den nivån att stugorna på campingen rök direkt. De andra fick tälta, vare sig de ville eller inte.

Men tältgänget verkade dock inte deppa för det. Klubbens kassör, Timo Wiklund, hade släp efter sin

86:a. Ur detta kom det fram ett fyrmannatält plus ett förtält. När "bostaden" stod uppfärd satte han på Cavalcaden kompressor och drog en slang till den största luftmadrass vi någonsin skådat. Under tiden dubbelsängen pumpades, lyfte Timo ut en kylväska, slog sig ner i en bekväm campingstol och blandade till någon lämplig dryck. Cavalcade-ägare är helt klart bortskämda med en lyxig tillvaro i allmänhet. Inte bara bakom styret...

Frid och fröjd...

Utöver att träffas, ha trevligt och ha årsmöte fanns det flera aktiviteter planerade för helgen. De flesta anlände under fredagen och på lördagen åkte alla i karavan till Rättvik för att åka rodel (på hjul). Nästan alla klarade sig helskinnade från detta äventyr, vilket troligtvis berodde på mc-utrustning. Någon brände sig på armbågen.

Träffens höjdpunkt blev sedan en ångbåtsfärd på Dalälven.

I denna stund hade säkert allt varit frid och fröjd — om det inte hade varit för att det finns tre privatimporterade Cavalcader i landet. Två av dessa är blå.

En fanns på plats och ägaren förklarade hur det egentligen ligger till med färgerna:

— De i silver är olackerade. De med guldnys är grundlackerade. Den blå är däremot färdiglackerad!

Då tyckte säkert alla medlemmarna i klubben att tala är silver men tiga är guld.



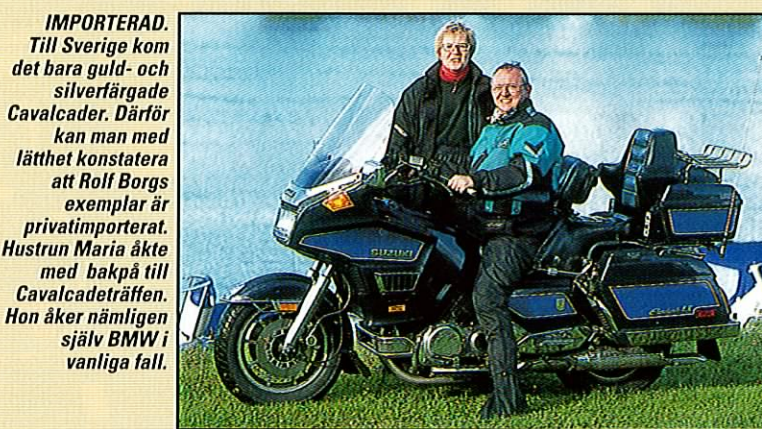
RIDDARE PÅ HAST. Slår man i ordböcker på Cavalcade och kavalckad står förklaringar som till exempel: ryyrtåg, festligt följe, lång rad, kavaljer, riddare och eskortera.



TJÄNSTECYKEL. Detta är Tette Ceihagens tjänstecykel. Han är nämligen mc-skolelärare och hans Cavalcade rullar sommartid 7-19 hos ett tiotal skolor i Skåne. Mätaren står nu på 17.000 mil. På träffen hade han med sig Lotta och Kia.



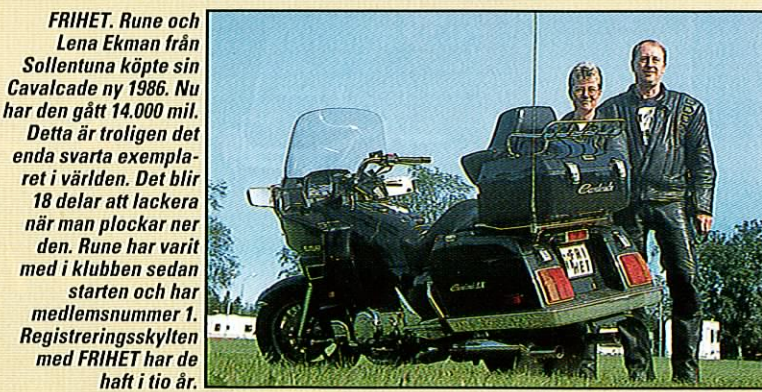
RESERVDUNK. Bengt Sundberg, från Falkenberg, är sekreterare i klubben. Han åker en extrautrustad 87:a. Själva har han på ett snyggt sätt monterat en femliters Jeepdunk baktill.



IMPORTERAD. Till Sverige kom det bara guld- och silverfärgade Cavalcader. Därför kan man med lätthet konstatera att Rolf Borgs exemplar är privatimporterat. Hustrun Maria åkte med bakpå till Cavalcaderträffen. Hon åker nämligen själv BMW i vanliga fall.



DE SKA VA SIDVAGN. Familjen Nilsson bor några mil norr om Falun. De åker en 87:a med vagn. Ett perfekt ekipage för barnfamiljer. Från vänster: Martina, Terese, Berndt och Lilian.



FRIHET. Rune och Lena Ekman från Sollentuna köpte sin Cavalcade ny 1986. Nu har den gått 14.000 mil. Detta är troligen det enda svarta exemplaret i världen. Det blir 18 delar att lackera när man plockar ner den. Rune har varit med i klubben sedan starten och har medlemsnummer 1. Registreringsskylten med FRIHET har de haft i tio år.



LYXKRYSSAREN SOM FÖRSVANN



VÄL RUSTAD. Timo Wiklund är kassör i klubben. Själva åker han 86:a som gått 10.800 mil. I släpvagnen får han plats med det mesta en campare kan önska.

Liksom Titanic var Suzukis Cavalcade en fulländad lyxkryssare. Den kända båten sjönk efter att ha gått på ett isberg. Cavalcaden stötte på en annan bumling — Honda GoldWing.

Av Peter Törnqvist

När Cavalcade kom 1986 var Guldvingen etablerad på marknaden sedan elva år. GoldWing var först och störst. I alla fall bland de japanska märkena. Det fick dessutom både Yamaha och Kawasaki erfara. Det står idag helt klart med facit i hand att det på 80-talet inte fanns plats för mer än en japansk "King of the Road" i mc-butikerna.

Första årsmodellen av Cavalcade är 1986. Sista produktionsdatum var i maj 1990. I Sverige såldes det bara Cavalcade GV 1400LX med årsmodellerna 1986, 1987 och 1988.

Totalt tillverkades det 8.500 enheter. Av dessa såldes 7.500 i USA och 700 gick till Kanada. I Europa fördelades cyklarna enligt följande: Belgien 120 stycken, Norge 77, Sverige 67, Finland 10, Holland 10.

Suzuki förstod förstås att det skulle bli svårt att sno åt sig en marknadsandel från Honda. Därför satsade man på att bygga en fulländad lyxkryssare som skulle gå hem på den viktiga, amerikanska marknaden.

Stor kåpa, rymliga väskor och topbox var självklart. Fullmatad instrumentpanel likaså. Behagligt och underhållsfritt är den amerikanska filosofin. Därför fick Cavalcade farthållare, automatisk blinkersretur, pneumatiskt reglerbar sadelhöjd och svankstöd för passagerare, fotplattor, justerbart styre och stereoanläggning.

Fjädringen baktill är hydrauliskt luftassisterad med automatisk nivåkontroll. Det innebär att cykeln inte sjunker ihop med passagerare och tung packning, vilket gör att vägegenskaperna inte ändras dramatiskt.

Hela härligheten väger cirka 385 kilo fulltankad och drivs med en vätskekyld V4 på 112 hk.

Underhållsfria hydrauliska ventilyftare, automatisk kamkedjesträckning, brytarlöst tändsystem och kardan har bidragit till att det enda ägarna egentligen behöver bekymra sig om är att byta olja, filter och tändstift.

Det är bara beklagligt att produktionen lades ned!

FAKTA
 Modell: Suzuki Cavalcade GV 1400LX.
 Motor: V4, vätskekyld, 1360 cc, DOHC, hydrauliska ventilyftare.
 Borr x slag: 81x66 mm.
 Kompression: 9,5:1.
 Vridmoment: 123,6 Nm/5.500 rpm.
 Effekt: 82 kW (112 hk)/5.700 rpm.
 Bränslesystem: förgasare, 4 x Mikuni BDS33SS.
 Transmission: 5-växlad, flerskivig vätkoppling. Sekundärdrivning: kardan.
 Fjädring: Fram: oljedämpad teleskopgaffel. Bak: hydrauliskt luftassisterad dämpare med nivåreglering.
 Bromsar: Fram: dubbla skivor, tvåkolvsok. Bak: skiva, tvåkolvsok.
 Däck: Fram: 130/90-16. Bak: 150/90-15.
 Mått: Längd: 2.530 mm. Bredd: 935 mm.
 Höjd: 1.550 mm. Hjulbas: 1.670 mm.
 Sitthöjd: 780 mm. Markfrigång: 130 mm.
 Vikt: 349 kg torr och cirka 385 kg fulltankad.
 Tankrymd: 23 liter.
 Försäkringsklass: 5 (medlemmar i Cavalcade-klubben kan genom Holmia försäkra i 4:an).
 Pris: Kostade ny 1986: 93.500.-



På den här dynan sitter både förare och passagerare utmärkt. Dyna och svankstöd är dessutom pneumatiskt reglerbart.



Både väskor och topbox är standard på Cavalcade. I dessa packar man hela 158 liter.



Kromade skydd till bromsskivorna är extra tillbehör på modellen LX.



Föraren till en Cavalcade saknar ingenting i instrumenteringen. Här finns allt man kan önska på en motorcykel. Här är luckan till stereoanläggningen öppen.