

RESEBERÄTTELSE

Indigobyte juni-juli 2009

av

Bengt Lidmalm

2009-07-20

Kapitel 1, Göteborg – Marbella

Det är alltid roligt att få köra lite bil. Inte minst genom ett vackert Europa. Det tycker i alla fall jag. Då gäller det ju att hitta goda ursäkter för det. I det här fallet var det så att jag hade min Indigo 3000 i Arvika medan hustru Bibis var hemma i Marbella. Min var nybesiktigad medan hustruns borde bli det. Beslutet var enkelt, jag kör ner min och tar Bibis tillbaka till Sverige. Så skulle jag ju få en liten tur på köpet. Dessutom har vi sedan några år ledsnat på midsomrarna i Sverige i regn och kyla och därför skulle vi vara ett par veckor i Marbella istället.

Hustrun tyckte inte att resan lockade särskilt, efter att vi för några veckor sedan kommit till Sverige från Marbella per husbil. En mycket fin resa längs atlantkusten hela vägen via Portugal men det är en annan historia... Jag skulle dessutom passa på att besöka en mäsas i Stuttgart som inte var intressant för henne, dvs jag skulle åka ensam.

Jag hade ett par dagar innan avfärd kört bilen till Askim, vår andra svenska bas. Den var tvättad, oljan kollad och vindrutan hade fått sin puts. Suffletten packad men utan avsikt att användas. Avfärden från Göteborg var den 15/6 med Stena Germanica. Inte så billigt men en bekväm start. Man får dock passa sig lite för kranarna med öl och vin i buffématsalen...

Jag hade också ett professionellt uppdrag på båten. Jag har i styrelsearbetet för Westmatic Corp (gör tvättar för tunga fordon, lastbilar, bussar och tåg) fått ett uppdrag att se över marknadspotentialen utanför fordonstvättbranschen för deras patenterade vattenreningsanläggning. En sådan marknadspotential är fartyg. Jag skulle kika på anläggningen på Stena Germanica och prata lite om kraven mm.

Via Informationen får jag kontakt med Chiefen, dvs maskinchefen, en glad östgöte, som bjuder ner mig till maskinrummet. Dit var det inte raka vägen precis. Genom en massa dörrar, eller vad det nu heter ombord, och nerför trappor här och var. Dörrarna hade automatisk stängning för att bilda täta skott så man inte skulle sjunka som Titanic gjorde. Intensiva ringsignaler talade om att man skulle hålla sig undan för dörrarna som inte hade några klämskydd precis och därför skulle kunna kapa en människa hur lätt som helst. Jag klarade mig.

Det var mycket intressant att få se detta. Det var inte ett maskinrum precis utan flera stycken. I ett fanns i alla fall motorerna. 4 stycken Sultzer V16, licensbyggda i Polen. Båten byggdes ju där tillsammans med systerfartyget Stena Scandinavica. Lech Walensa (eller hur han nu stavar...) hade dragit elen.

Hans signatur fanns någonstans. Snacka om kablage! Skulle lätt räcka jorden runt enligt Chiefen. Motorernas slagvolym var 60 liter, per cylinder! 10.000 hästar per styck. Kopplade 2 och 2 till växellådor som drev varsin propelleraxel, dvs 2 st. Man kan köra på valfritt antal motorer beroende på behovet. 3 när jag var nere och då startades också den fjärde, med tryckluft på fartygsvis. Intressant men ganska ljudligt där nere och jag undrar hur det känns vid sjögång och utan någon som helst synlig kontakt med omvärlden.

Resan gick bra, gott om folk ombord och bildäcket (i alla fall det övre jag kunde se) helt fullt. Smörgåsbordet var helt OK liksom dryckerna. Utsövd, nöjd och glad anlände jag Kiel på morgonen och 9.15 var vi, Indigon och jag, på landbacken. I stället för att som vanligt svänga höger från gatan längs kajerna strax före järnvägsstationen fortsatte jag i stället rakt för att komma på den 4-filiga vägen som går runt Kiel på sydsidan. Det var ingen bra idé. Man fick åka ganska långt österut innan man kom på den. En klar omväg jag avråder från.

Planen för denna dag 1 var att anlända Stuttgart i kvällningen. Som vanligt försöker jag köra andra vägar än Autobahn när det går och man har tid. Man ser så mycket mer när man kör vanliga vägar. Autobahn är ju i regel kantad av höga träd eller bullerplank så man ser ingenting av det ofta vackra landskapet. Att åka genom vackra byar är ju också fint. Dessutom är bensinen betydligt billigare utanför Autobahn.

Jag ville i alla fall komma loss lite så jag tog Autobahn till Hamburg och hoppades på att det inte skulle vara "Stau" före tunneln under Elbe. Mulet men inget regn i luften. Det rullade på bra, ingen propp före Elbe men däremot söder om Hamburg, vid Hamburger Berge. Vägärbete just där vägen delar sig mot Bremen. Det lossar precis vid Maschener Kreuz där jag tog av mot Lüneburg. Därifrån Bundesstrasse 4 rakt söderut över Lüneburger Heide, där man i maj med fördel köper sparris och lufttorkad skinka längs vägen och nu potatis. Enligt en tysk god vän vi har är just "Heidekartoffeln" de bästa man kan äta.

Över heden via Uelzen, Gifhorn och Braunschweig. Efter att ha korsat Hannover – Berlin Autobahn blev det en bit motorväg mot Hartz, Tysklands stolta berg. Sedan vanlig, vacker väg från Bad Hartzberg uppför bergets nordsluttning. Fin Indigo-väg. Ett annat skäl att undvika Autobahn är att med en Indigo är det så mycket roligare att köra där det svänger!

På toppen av Hartz ligger det ett gäng restauranger och planen var att stanna där för en lätt lunch. 100 meter före restaurangerna börjar det regna... Taklös tyckte jag att det var lämpligt att köra vidare. Håller jag bara över 60-70 km/tim är det torrt och bra bortsett från en del dropp från A-stolpens topp. Men det tål man, det är ju bara vatten.

Passerar en bro över Övre Oder som tydligen har sin källa här. Kom att tänka på ramsan: "Ob der ober über Ober-Oder oder ob der Ober.....". Nu bär det utför på sydslutningen med dragning åt väster. Regnet fortsätter och när jag kommer ifatt en sopbil har jag svårt att hålla rätt fart för att ha det torrt så det fick bli en omkörning. Kommer till en liten stad och nu har regnet avtagit så att det är uthärdligt även vid rödljusen och bakom bussar. Planen är nu att köra mot Göttingen för att där ta Autobahn en bit i riktning Kassel.

Regnet upphör och jag får syn på en Imbiss med Wurst som specialitet. Kan det bli bättre? Stannar och får mig Bratwurst mit Kartoffelsallat till livs. Det har torkat upp så man kunde sitta ute. Trevligt!

In i bilen igen och vidare mot Göttingen. Hade en tanke att kanske ta väg 27 i Friedland mot Fulda. Nu blev det inte så för regnet återkom. Då är det bättre att vara på motorvägen, i alla fall så länge man inte hamnar i en Stau. Den här Autobahn är faktiskt den trevligaste, tycker jag. Backigt och kurvigt. Men oftast tät trafik så man måste vara mycket uppmärksam, inte minst bakåt.

Nu vräker regnet ner, det åskar och blixtrar. Torkarna fick jobba för fullt. Som om inte det var nog kom en så rejäl hagelskur att vägbanan var alldeles vit och bilarna fick ta det rejält lugnt. Folk man kör om ser nog lite förvånade ut när dom ser att man kör nercabbat i det här vädret. Men det gick bra, lite på "akvaplaningens brant", en blöt fläck på jeansen på vänster lår och våt vänster handled från A-stolpsdroppet. Backspegeln är också immig och min bakvända keps något fuktig på skulten.

Förbi Kassel vräker det ner. Uppför de s k Kasselbackarna där svenskarna förr alltid fick problem Något vi märkte av på serviceavdelningen på Volvo. Svenskarna på väg söderut med sina bilar som i Sverige "fiskörts" i låg fart kom här till dom första riktiga påfrestningarna i motluten. Här började sotet lossna i cylindrarna och motorer började skära. Inte så bra.

Mera regn så jag fortsätter på Autobahn. Tar av mot Würzburg. Passerar Bad Kissingen där min syster och jag övernattade en gång på en annan Indigo-resa till Marbella. En gammaldags kurort med brunnsorkester och allt. Regnet avtar men klockan har gått så det får bli Autobahn till Stuttgart. Passerar Heilbronn där förr de tyskbyggda Fiat:arna gjordes. Granne med Neckarsulm där NSU-fabriken låg. Numera är den en Audi-fabrik där aluminiumkarosserna görs, även Gallardo-karosserna till Lamborghini.

Här är verkligen biltrakter! Passerar Zuffenhausener Kreuz nordost Stuttgart. Tar man till vänster kommer man till Porsches huvudkontor och produktion, tar

man till höger kommer man till deras provbana och utvecklingscentrum i Weissach. Inte långt från Boschs forskningsavdelning. Nästa avfart är bl a mot Feuerbach, där Bosch ligger sedan urminnes tider. Jag minns att vi gärna åkte dit i maj för då serverades det sparris. Genom tunneln i Leonberg mot korsningen med A8, Karlsruhe – München. En bit innanför den korsningen till vänster ligger en gammal legendarisk tävlingsbana, Solitude. En bana på allmänna vägar intill slottet, Schloss Solitude. Mycket vacker och kurvig bana, 11,5 km. Tittade på tävlingar där 1960 och 1961. Man körde då Formel 2 och 3 förutom en massa motorcyklar. Jag träffade här bl a Jocke Bonnier som körde Porsche F2, Yngve Rosqvist (då gift med rallyåkarskan Evy) och finnen Rauno Aaltonen som båda körde F3. På den tiden var det inte så märkvärdigt med depåer utan man bara knallade in och pratade med den man tyckte. John Surtees körde motorcykel och det var första gången jag såg någon glida ner på insidan av cykeln i böjarna men utan puckar på knäna. Något alla gör idag. Stirling Moss var också här.

Det var inte bara en som strök med en sådan tävlingshelg på den tiden. I synnerhet var det en sträcka med kurvor fram och tillbaka där vägen kantades av träd som skördade offer. Då fanns inga räcken, bara lite halmbalar. Många tävlande var heller inte särskilt erfarna, många engelska entusiaster som åkte från tävling till tävling hela sommaren och bodde i tält. Läste fö nyligen en mycket fin bok som beskrev lite av detta (bland oerhört mycket annat intressant från motorsportens värld) skriven av journalisten Dennis Jenkinson som blev världskändis sedan han åkte med Stirling Moss på Mille Miglia som dom vann.

Då jag inte varit i de alldeles nya mässhalarna i Stuttgart tidigare ville jag reka lite för att veta hur jag skulle ta mig dit och parkera för att inte tappa tid följande morgon. Mässhallarna ligger nu alldeles vid Autobahn (parkeringshuset t o m över) vid flygplatsen. Efter att ha orienterat mig där bestämde jag mig för att övernatta i Esslingen, en liten, gammal stad, som ligger närmare flygplatsen än Stuttgart.

Jag har lite relation till Esslingen utan att egentligen varit inne i den gamla stadskärnan tidigare så det var vad jag ville. Jag hade egentligen 4 olika relationer med just den staden:

- Mina farföräldrar i Sunne hade ett s k krigsbarn just från Esslingen. Han heter Frieder och jag träffade honom och även hans äldre syster Berbel i Sunne. 1960-61 när jag sommarjobbade här nere (Porsche först och sedan Mercedes) hälsade jag på dom
- Eberspächer ligger här och jag har besökt dom på Volvo-tiden
- Festo (verktygstillverkaren) ligger här och jag besökte dom på Tetra Pak-tiden
- Jag övernattade i utkanten då jag besökte Mercedes i Canstatt (granne) med Alvar Engine-bilen

Lång kö in till Esslingen. Rödljus som har för korta intervall. Kommer i alla fall fram till ringvägen (gatan?) runt Altstadt. Esslingen har en mycket karakteristisk borg på sluttningen ovanför centrum (f ö mycket vin på sluttningarna här ner mot Neckar som flyter genom staden) med ett tjockt torn, Dicke Turm. Hittar hotell längs kringfarten på behagligt gångavstånd från absoluta centrum. Bilen parkerar jag utanför entrén under uppsikt från receptionen. Man får ju vara lite försiktig.

Dusch, ombyte och promenad genom smala gränder in i centrum. Mysigt. Man undrar hur många såna här fina städer det finns i Tyskland. På det stora torget med Rathaus mm finns ett flertal uteserveringar. Först en öl, under rekande, och sedan till den som har flest gäster. Soppa först, förstås, och sedan en "Geschnetzeltes mit Curry und Reis". Den ena av 2 dagens. Utmärkt tysk husmanskost för 9€. Med ölen blev det lite till, förstås... Efter en espresso och en liten Himbeergeist (hallonbrännvin) på hotellet blev det en god natts sömn. Mässan skulle inte öppna förrän kl 10.

Frukost och sedan iväg någon halvmil till mässan. Parkering i parkeringshuset och kort promenad till mässentrén. Lite väntan då jag var tidig. Sedan in enkelt, jag hade nämligen fått entrébiljetten (namnbricka med företagets namn på också plus streckkod så man i montrarna kunde registrera vilka som besökt dom) hemskickad till Askim. Praktiskt.

Mässan, eller rättare sagt de 5 mässorna, var till för företag inte för allmänheten. Det var Engine Expo (där bl a "Engine of the Year" koras), Vehicle Dynamics Expo, European Components Expo, Automotive Testing Expo, Crashtest Expo. Ett årligt evenemang. Jag var i förfjol på den mässan i de gamla mässhallarna i Stuttgart och för kanske 8-10 år sedan då man började i Hamburg. Jag tycker det är intressanta mässor. "Alla" underleverantörer av varor och tjänster brukar vara där. Man träffar också mycket folk, sådan man redan känner och nya bekantskaper.

I år var det väl lite avslaget, tyckte jag. I krisens spår var det mindre besökare än då jag var där för 2 år sedan. När jag var i FEV:s monter (det var alltså mässans andra dag av tre) sade personen jag pratade med att jag var den förste skandinav han fått besök av. Dom som kom, sade han, var från inom en 200-kilometers radie. Våra vänner från Cool Engineering ställde som vanligt ut där och hade en manstark delegation. Luleå Tekniska högskola var där med sin bil från Shell-tävlingen där man skall köra så långt som möjligt på 1 liter bensin. Man ställde ut ihop med klustret av biltestare i Norrland.

Kinesiska underleverantörsföretag fanns där i stor mängd. Jag är övertygad om att man kunde sätta ihop en hel bil av de komponenter man visade upp. Flera länder hade gemensamma montrar, Mexico, Ungern, Singapore för att nämna några.

Jag var egentligen nyfiken på de nya komponenterna för elfordon. Till min förvåning och besvikelse lyste de med sin frånvaro. Ingenting! Det enda i den riktningen var kompletta "range extenders" som visades av AVL och FEV. Båda hade en wankelmotor som drivkälla. AVL hade gjort en egen medan FEV hade tagit en Honda-motor. I synnerhet AVL:s var snyggt hopkommen med hög grad av integration vilket gjorde den kompakt.

Klockan 17 stängde mässan och strax innan drog jag vidare. Autobahn Karlsruhe, vänster riktning Basel via Baden-Baden. Vid Mühlhausen, dvs Mülhouse, höger och in i Frankrike. Här kan jag förekommendera ett bilmuseum. Fd bröderna Schlumpfs (eller hur dom nu stavade) och numera ett statligt bilmuseum. Här finns en oerhört fin samling av Bugatti-bilar av i princip alla modeller. Detta i en fin gammal fabriksmiljö. Förmodligen en fabriksbyggnad i bröderna Schlumpfs textilfabriksimperium som körde i konkan för att dom blev besatta av att köpa på sig Bugatti-bilar. Personalen gick i strejk och ockuperade fabriken som sedan Staten tog hand om.

Dags att fundera på ställe för övernattning. Dôle ligger bra till så jag svänger dit. Vid foten av Jurabergen som ligger på gränsen mellan Schweiz och Frankrike. Är det inte i kanten av Bourgogne så är det i alla fall nära. Har passerat där många gånger förr eftersom det ligger på vägen mellan Genève och Paris men aldrig övernattat. Dags nu. Kommer till centrum och följer skyltar mot ett hotell. Tyvärr slutar den skyltningen och annan tar vid utan att jag någonsin kommer till hotellen. Till slut ser jag ett som det inte skyltats till vid en korsning nära centrum. 2-stjärnigt, men det får duga. Det i Esslingen var inte billigt så det är läge för utjämning. Ledig parkering utanför så jag går in. Jodå, ledigt rum finns. Det visar sig ha en tapet som är ett jättefoto av Manhattan från Chrysler Building på kvällen med World Trade Center i fonden. Ja, varför inte?

Patronen ser min bil och erbjuder sig genast, trots att han innan sagt att gatan är mycket lugn, att köra ut sin bil från innergården för att byta plats med mig. Sagt och gjort. Får också nyckel till ytterdörren eftersom han stänger 21.30.

Tar en öl med patronen som borde fundera lite mer på deodoranter kanske. Ölen var god och han rekommenderar en restaurang inne i stan, La Demi Lune, halvmånen, vid kanalen. Vid titt på kartan senare visar det sig att det inte är något mindre än en kanal mellan Rhône och Rhen. Restaurangen skulle ligga vid Rue de Louis Pasteur. Han föddes i Dôle och födelsehuset ligger på denna gata.

Det var han, som du ju vet, som tog fram processen att avgifta mjölk genom upphettning till ca 70° för att döda de flesta baggarna som via spenarnas något orena miljö kommer med i mjölken. Pastörisering som processen heter. Vill man döda alla baggarna måste man upp i 135° och då kallas det UHT (Ultra High Temperature).

Nåväl, jag hittade restaurangen, gick genom den och kom ut på en terrass ut mot kanalen. Egentligen var det en lång trottoar längs husväggarna som här var lite breddad ut över vattnet. Här sam ånder och tiggde bröd. Utsökt måltid, Pastis först, sniglar sen, förstås i dessa trakter, och sedan lammkotletter och till det lokalt rödvin. Inte så dumt om man säger så. Kaffe och en lokal avec från Jura som jag tyvärr (var den så stark?) inte minns namnet på. God och närande var den i alla fall. Jag försöker alltid äta och dricka det man gör lokalt.

Promenad till hotellet längs lugna gator. När jag kommer fram klart efter 21.30 bär patronen in utemöblerna från trottoaren. Läge för en kvällsöl och en pratstund om svåra tider och förhoppningar om fler bokningar när turistsäsongen drar igång. Indigon var väl också på tapeten. Har du svårt med samtalsämnen, köp en Indigo!

Frukost 7.30 på trottoaren. Riktig juice(!), baguettebit, croissant, smör, marmelad, kaffe. Vad annars, vi är ju i Frankrike!

Sedan iväg riktning Lyon. Sist jag passerade kringfarten runt Lyon hamnade jag mitt i lastbilsförarprotest mot höga dieselpriiser. 5 km/timmen bland tutande lastbilar! I 2 timmar innan dom gav sig! Jag ringde då upp Bibi så hon fick höra kakafonin! Jag vet inte om jag efter det gillade franska truckers särskilt... Nu gick det bättre.

Indigo-bilarna är alla personliga. En av personligheterna syns på bensinmätaren. Man måste lära sig den. Köra till soppatorsk och sedan komma ihåg var på mätaren den inträffade. Nu har jag kört flera och kom naturligtvis inte ihåg när just min vill ha mera bensin. Eftersom jag har Shell-kort siktar man på sådana mackar och det skulle snart komma en sådan. Men tanken var tom innan dess. Som tur är märker man det genom att man tappar lite kraft, att motorn sedan hackar till, får ny fart så man har nog en km att hitta lämplig plats att stanna på. Tur var ju det för det började på en lång bro längs Rhône utan avkörningsfil, vi hackade oss fram till lämpligare ställe. Med detta problem känt har alla Indigo-ägare en 5-litersdunk med sig. I med den och sedan någon mil till Shell-macken, en pratstund med en MC-polis som undrade över bilen och vi var på god väg igen.

Nu var det alltså torsdag. Onsdagen ”förlorad” på mässan i Stuttgart och dagen efter fredag och inte bara det, Midsommarafton och den skulle ju firas hemma i Marbella med hustru Bibi. Alltså ingen tid att förlora här! Nu gällde alltså snabbaste vägen, det var nog bortåt 200 mil kvar...

Mot Montpellier! Lite lunch längs vägen, en enkel steak hache (hackebiff) nära Narbonne (en så'n katedral man kan se från motorvägen, f ö målad i guld (tavla) av Arvika-konstnären Tore Andersson!). Förbi Perpignan, uppför backen över Pyrenéerna. Förbi Barcelona innan rusningen hinner börja. Uppför backarna förbi Monserrat och Penedes (där Cavan, den spanska ”champagnen”, och Torres-vinerna kommer från) mot Tarragona vid kusten. Sedan vidare över Ebro-deltat mot apelsindistriktet vid Valencia. Der rullar på bra och jag siktar in mig på övernattning i Benidorm. Bra mycket längre än jag hade trott på morgonen vid start även om den var tidig. Vackra trakter med bördiga slätter mellan berg som av och till når kusten.

Benidorm ligger norr om Alicante just i ett område där bergen når kusten. Det är egentligen en otrolig ort. Massor av höga hus i alla de former. Jag har aldrig sett någon liknande ort. Torremolinos t ex är liksom bara en procent av detta. Vi har övernattat här tidigare med husbilen längs strandpromenaden. Så perfekt! Närmare vattnet än det dyraste hotellet! Lysande utsikt. Nu behövde jag dock ett hotell. Jag körde ner huvudgatan rakt mot vattnet. Massor med människor ute. Varmt och gott! Bara shorts. När jag kommer ner till strandpromenaden är den helt uppgrävd och jag kan bara svänga höger, söderut. Efter ett tag ser jag ett hotell (”99%” av husen är lägenheter), Poseidon och svänger upp. Har ni rum för en person och en natt? Jodå. Pris 63€, med frukost och middag! För 7€ till får jag en bevakad parkering. Rummet på 10e våningen med balkong mot stranden. Modernt, fräscht, badrum med alla tillbehör, hårtork, mm. Lysande!

Dusch, omklädnad och sedan middag i en jättematsal. Buffé. Nåja, men det fanns massor att välja mellan efter ingången med desinficeringsstation för händerna (många engelsmän på hotellet med svininfluensaskräck). Ut på trottoaren längs den uppgrävda strandpromenaden. När Bibi och jag var här för några år sedan stod vi med husbilen just här. Det är en fin bukt med sandstrand som i båda ändarna slutar i en udde med klippor. I vattnet rakt ut sticker också en klippa upp. Fint! Då promenerade vi åt vänster, norrut mot det som såg ut som en äldre del av staden vilket visade sig vara rätt. Massor med smala gränder fulla med restauranger och tapas-barer. Det här var nu målet för min promenad. Otroligt mycket människor ute. Ålder definitivt 50++. Längre fram var strandpromenaden intakt och där var det svårt att komma fram bland alla dessa människor. Hela muren mot stranden såg ut som telefonrådar ibland med fåglar tätt ihop medan det här var tanter. Tanter så lång ögat nådde! Tanter i blommiga känningar med gubbar i shorts stående bredvid. Framme vid udden med alla

barer och restauranger gick jag ut på udden. Där kunde jag konstatera att det på andra sidan fortsatte med en likadan strand till som mynnade i en ny neonbelyst udde! Stannade på en bar med utsikt över havet och fick en café solo och en brandy för hälsan. Promenerade sedan runt i gränderna i folkvimlet och fick lite tapas med räkor och lite vitt vin. När jag gick tillbaka mot hotellet vid midnatt hade tantvöldet delvis ersatts av uppklädda ungdomar som nu var på väg ut för att festa. Det fanns alltså sådana här också, inte bra 50++.

Jag pratade lite med ett skotskt par som är här 2 veckor varje år. Då det tycks vara time-sharing som gäller här kan man förstå folkvimlet. Det är inte som i Marbella att kanske 10% av bostäderna har folk i sig utan att de flesta är bebodda. Det blir ju så i time-sharing att man nyttjar sina veckor. Och mängden höga hus med massor av lägenheter gör naturligtvis att det är mycket folk på gatorna.

En god natts sömn, upp tidigt för att hinna hem till midsommaraftonen. Enorm frukostbuffé med allt en engelsman kan tänkas vilja ha förutom en massa frukt. Plockade med mig lite plommon och persikor som färdkost. Betala (verkligen prisvärt!!) och iväg. Ny fin väg runt Alicante. Inte för att det var något fel på den gamla 4-filiga....Sedan förbi Murcia och in i ökenområdet söder därom.

Här kan man välja mellan att köra över Granada (motorväg hela vägen) eller kustvägen via Almeria där det fortfarande är en del sträckor som inte är utbyggda. Nåja, jämfört med när min vän Klas och jag körde förbi här sommaren '63 i min Amazon är det verkligen utbyggt men nu skall det bli 4-filigt. Då var det bitvis svårt att mötas plus att man körde ner i plötsliga svackor, "dips", som fanns där pga det myckna vattnet uppifrån bergen ibland. Nu är allt sådant kulverterat.

Jag valde i alla fall kustvägen. Troligen någon timma längre men så mycket vackrare. Ja, det är ju väldigt vackert genom bergstrakter mot Granada också men här kommer man intill havet ordentlig på klipphyllor. Det finns dock ett parti av sträckan som väl inte vinner skönhetspriser, den som börjar en halvmil efter Almeria som för ö har en spektakulär förbifart. Den mindre vackra sträckan passerar ett delta, det var där Klas och jag upplevde "dipsen", dvs flög ur dom, fram till Adra. Det är tydligen mycket bördigt och man tror först man blickar ut över havet men det är ett konstgjort hav - odlingar täckta av plast. Oändligt! Det är härifrån vi får våra grönsaker. Någon berättade att varje tomatplanta bär ungefär 50 kg tomater och ger 5 skördar per år! Inte dåligt på en enda planta och jag tror dom har ett flertal. Fyrfiligt till en bit bortom Adra. Utsikten blev det inte så mycket bevänt med här då dimma hänger över sluttningen ner mot havet. Otroligt vägbygge här utefter kusten, bro-tunnel-bro-tunnel-, osv. Inte undra på att det tar tid att få det klart. Vacker väg, verkligen.

Inga sensationer längs sträckan via Málaga fram till Marbella dit jag anländer 15.00 till den restaurang, Magna Café med fantastisk utsikt mot Gibraltar och Afrika, där hustrun och en väninna påbörjat sin Midsommaraftonslunch. Jag ansluter och äter ”dagens” som är en utsökt sallad med lax före och sedan en fin grillad fisk, San Pedro, vad den nu kan heta i Sverige. San Pedro är fö grannstaden som vi blickar ut över. Sedan en kort tur hem till vårt hus och i och med det är den här resan slut. 395 mil med ”omvägen” över Stuttgart. 369 mil är det kortaste vi klarat hitintills.

Kapitel 2, Ascaribanan

Tidigt i maj månad när jag hade Indigon inne på Speedman, vår lokala verkstad, för rengöring av bakre servoaggregat (sitter lite illa till miljömässigt) berättade chefen, José som är gammal roadracingförare, att det den 4 juli skulle vara en körning på Ascari-banan och undrade om inte jag ville vara med.

Lite bakgrund. Dom som var med förr, som jag, kanske minns att det fanns ett företag i Gunnilse utanför Göteborg som hette Speedman. Dom sålde framförallt trimningsgrejer till Volvo. Själva tävlade dom i Grupp 5 med en extrem PV, Speedman PV:n, och körde från Porschar och andra liknande simpla bilar. Ägare var Charles Mörbäck och hans kompis vad han nu hette mer än Andersson som varit verkmästare hos Elleman-Jacobsen i Partille och lärt sig trimma Volvo-motorer. B18 på den tiden. Av någon anledning lades firman raskt ner och Charles, ”Tjalle”, drog till solkusten med, vad som sades, fogden i hälarna. Tjalle öppnade en verkstad i La Campana, helt nära där vi bor, som heter Speedman, samma logga som i Sverige. Tjalle kände jag fö sedan tidigt 60-tal då han i sin verkstad i Kallebäck lackade min Opel Kadett (!).

Tjalle lyckades på något sätt bli officiell Saab-verkstad. Bertil Krook, som några läsare kanske känner, hade (ev har) bostad i La Campana och han och Tjalle träffades, hur otroligt det nu än kan låta för en som känner båda. Har träffat dom tillsammans på en restaurang utan att tro mina ögon. Tjalle är en lirare med rejäl snuspaj under överläppen, medan Bertil är en elegant herre i kostym och slips. Tjalle blev också lite känd i pressen då Håkan Matson, då Expressens motorjournalist, vid introduktionsprovkörning i Marbella av Saab 9-3 lyckades krocka i ett gathörn. Där råkade Tjalle stå och kunde ta hand om bilen och Håkan och hamnade så i Expressen. Han har fått serva våra bilar med det jag inte velat göra själv. Tyvärr blev han lite sjuk och fick ögonproblem så sen några år hyr han ut verksamheten till ovan nämnde José. José har lagt av med roadracing men har farten i blodet och har en Toyota Supra som han preppat. 700 hästar och lite annat smått och gott. Den skulle han köra med på banan. Han

ingår i ett gäng som kallar sig 103 Octan och man hyr in sig på 4 banor i trakten, Ascari, Jerez, Guadix och Almeria.

Nu var det Ascari-banans tur. Det är klart jag ville vara med där. Ett av flera skäl till varför jag körde ner min bil. José hjälpte till med anmälan och scanning av bankkvittot. 09.00 skulle man vara där. Efter genomgång av flaggsignaler mm praktiska detaljer skulle det vara körning från 10 till 17 med en timmes lunchpaus.

Ascari-banan byggdes för 6 år sedan och ägs av en holländare. Det är en hel anläggning med drygt 5,4 km bana av F1-standard, elegant klubbhus med restaurang, bar, pool, mm, möteslokaler, boxar vid pit-lane, stora verkstadslokaler där teamen kan husera. Jag tror också man har övernattningsmöjligheter i klubbhuset. Allt i natursten på det sätt man gör i Spanien utan synliga cementfogar. Mycket elegant. Man hävdar att detta är världens första "Race Resort".

Jag vet inte att man här haft regelrätta officiella tävlingar ännu, bara klubb tävlingar. Man hyr ut anläggningen med all infrastruktur till olika organisationer, som nu 103 Octan. Audi använde anläggningen för introduktionen av R8:an i fjol. Top Gear har använt den många gånger. Har sett en DVD med galningen Jeremy Clarkson när han där testade ett antal exklusiva sportbilar. Han satte en i räcket, en Porsche 911, och sade några sanningens ord om den bilens uppbyggnad vilket gör att han inte får låna någon mer av dom. Deras presstjänst tillåter bara positiva omdömen. Auto Motor och Sport fick i början av Indigo-projektet låna vår provbil för en match mot Porsche Boxter på Anderstorp. Båda hade 204 hästar så det skulle bli intressant. Av någon anledning, "fotona blev inte bra" påstod tidningen, men vi anar att Porschen med sin höga vikt generades ordentligt.

De bedriver också förarutbildning på banan. Bland fordonen finns ett par Benetton F1:or, några Ascari (den egna bilen), 3 Radical (en extremt lätt racersportbil som på många banor är den snabbaste överhuvudtaget), ett antal BMW 3-seriebilar, mm.

Man har också en klubb på banan som man kan bli medlem i. Man har 50 medlemmar nu och skall upp till 300. Det finns olika sätt att bli medlem. Budgetalternativet är 15.000 € per år. Då får man 15 tillfällen att disponera banan en heldag inklusive förtäring, open bar, mm. Sen finns andra alternativ upp till livstids medlemskap som inte är helt gratis... För den intresserade kan jag rekommendera en Googling på "Ascari Track" för bansträckning och bilder, även rörliga från bilar som kör runt.

Jag kör hemifrån 8.15 för att köra de drygt 5 milen upp till Ronda och sedan 8 km österut i dalen däruppe till banan. När jag kommer fram till Ronda-vägens påfartsrondell svänger 2 bilar in i den, en röd Ferrari 360 Modena och en silverfärgad Aston Martin Vantage med kurs mot Ronda. Dom har Gibraltar-skyltar med många nollor på slutet i numren (man kan tydligen om man är tätt få välja lite). Jag hakar naturligtvis på. Gissningen är att dom skall till samma ställe och eftersom jag aldrig varit där kan det vara bra med en vägledare. Vägen upp till Ronda är oerhört kurvig, rolig och vacker. Det stiger bra till upp över trädgränsen och med vackra utsikter i bergen. Till höger när man kommer upp ligger t ex naturreservatet Sierra de las Nieves (snöberget). Ödemarker, ytterst få hus när man väl lämnat kustremsan. Allra högst upp ligger några restauranger. Ferrarin är lite på hugget medan Aston Martin-föraren verkar lite ovan vid högre tempo. Av hans vägval att döma i kurvorna kan man se att han aldrig varit i närheten av racing. Körde bara mitt i vägen, ingen tendens att hålla ut vid ingången till kurvorna eller att tangera apex. Ingen match att hänga med här inte, trots hans många hästar. Han höll på att råka illa ut när han trodde vägen var fri framåt och gjorde en omkörning. Nu var lyckligtvis vägen fri men det såg han inte. Det han såg var en avtagsväg åt höger och inte den vi körde på som svängde brant vänster i en skymd kurva. "I made one mistake" sade han efteråt när vi talades vid. Jo, jag förstod precis hur han tänkte men jag visste att det var ett avtag och inte "vår väg" sedan flera turer till Ronda.

Vi kom fram till banan strax efter 9 och kön började redan ute på stora vägen. En mycket elegant portal med "grindstuga" ledde in mot banan. För att komma förbi bommen behövde man visa vem man var och bockas av på en lista. En lista som visade sig innehålla 90 ekipage. Sedan in i depåområdet där jag fick en plats bakom en friskt trimmad VW Beetle RSi. Sedan till en ny kontroll där man fick ett kulört armband för att få köra in på banan. Dessutom fick man en transponder för att få tillgång till den automatiska tidtagningen. Därefter informationsmöte, först på spanska och sedan engelska om praktiska regler, flaggsignaler mm. Då jag inte hade min hjälm i Spanien fick jag låna en sådan. 25 bilar i taget på banan. Der var bara att ställa upp och i takt med att bilar lämnade banan släpptes nya på.

Indigon väckte fö berättigat uppseende. Många kom fram och ville se och prata. Annars var det ett brett sortiment av bilar, de flesta med störtbågar, breda fälgar med racingdäck. Här skulle det bli åka av! Förutom tidigare nämnda bl a breda 911-or, Golfar av alla de slag, många Clio och Meganer, många bilar var tävlingsbilar med reklam och förarnamn i rutan, norrmän med en sportvagnsprototyp av okänt märke (men engelsk) och med enorm vinge bak, Mustang, Nissan 300ZX, en ny Nissan Skyline GTX men den såg jag aldrig ute på banan, Hyundai Coupé V6 i racestuk, några Lotus Super 7, ett otal Mitsubishi Evolution och Subaru WRC (eller vad dom värsta nu heter), små Peugeotter,

Seatar, mm. En brokig samling där jag tyckte Golfar och Renaulter utmärkte sig positivt.

Då jag inte var säker på att jag egentligen ville vara kvar hela dagen då jag behövde packa och göra huset klart för avfärd tidigt på söndag såg jag till att komma ut i första gänget. Bakom Beeteln. Planen var naturligtvis att ta det lugnt i början för att sedan successivt öka tempot när jag lärt känna banan. Det är inte alltid så lätt med bilar runt omkring där förarna uppenbart kört här tidigare. Jag fick hänga på för att lära mig banan. Man hade också satt ut koner vid ungefärlig bromspunkt, instyrningspunkt, apex och tangeringspunkt vid utgången ur kurvorna. Det var en bra hjälp men i många kurvor var dom skymda varför man var tvungen att lära sig var man skulle ligga på banan. Ett par ställen var också så lika varandra att jag tog fel. I ena fallet var det en långsam kurva och i andra fallet en mycket snabb. Det kunde trassla till sig.

En mycket trevlig bana, kul när den är så pass lång. Dessutom lite backar. Bra avkörningszoner, egentligen bara 2 ställen där man vid misstag kunde hamna i räcket. Vid båda dessa ställen kunde man köra mycket fortare än man från början trodde. Det var nämligen så att man här kom uppifrån och svängen samtidigt var en kompression, dvs bilen trycktes ner i banan och därmed hade man väldigt bra grepp att nyttja för högre fart.

Jag hade ett ganska långt körpass första vändan. Jag ville lära mig banan. En liten incident då jag, innan jag lärt mig den, kom in fel i en kurva som var skymd och när jag då skulle korrigera kursen då jag fick syn på apex-konan blev det lite för tvärt så det blev en rejäl sladd med påföljande returer men hela tiden på den breda banan. Varvade fö Aston Martinen ett flertal gånger, han var inte så snabb. Jag släppte vid tillfälle ett rejält rökmoln bakom mig. Dom bakom trodde säkert att jag sprängt motorn men så var det inte. Det hade hänt mig innan på Nürburgring, det är "bara" styrservopumpen som med ökande oljetemperatur och därmed utrymmesbehov gör sig av med överskottet över en het motor.

Plötsligt kände jag en stark bensinlukt. Då jag av någon anledning sedan urminnes tider fått för mig att jag känt bensindoft strax innan man får bensinstopp tittade jag omedelbart på bränslemätaren som visade långt från tom. Emellertid tappade jag så koncentrationen på körningen så jag for av banan vid utgången av en kurva men där var det slätt och bra så det var bara att styra "ombord" igen efter några konor.

Bränsleaset gjorde dock att jag saktade ner och åkte in i depå. Upp med huven men inget synligt läckage. Så förstod jag vad det var. Temperaturen var 35-36° och med ytterligare uppvärmning av bensinen i form av returbränslet som passerat en het motor så kokade naturligtvis bränslet i tanken. Jag öppnade

tanklocket och mycket riktigt var där ett massivt övertryck. Detta gjorde förstås att kolkastern blivit full och nu ventilerade ut i fria luften. Som tur var valde vi i Indigon att inte ha den placerad i motorrummet som alla andra jag känner till utan vi satte den i ett svalt utrymme bakom kupéväggen framför bakaxeln. Bensinångor och heta motordetaljer är inte den bästa kombinationen även om bensinen är märkligt svårantändbar då. Vilket var tur för oss på Volvo då vi hade läckande bränslespridare från Bosch som spred bränslet inte bara i insugningsröret utan också i motorrummet. En hotande recall avväjdes genom att inför NHTSA hålla bensin på avgasgrenröret utan att det tog eld. Jag lät i alla fall bilen stå lite och for sedan ut till en BP-mack nära banan och fyllde upp med kall bensin.

Sedan ut på banan igen. Det var aldrig någon kö igen efter första körningen, det var alltid mindre än 25 bilar ute så tillgängligheten var väldigt bra. Börjar nu kunna banan så att det blir en njutning att köra. Kortare pass nu för att inte koka soppan igen. Vi lunchpauser till macken igen för att köpa en macka och dricka. Avnjöt detta vid klubbhuset. Man kunde ätit där men jag tyckte 70 € för lunch plus frukost och "open bar" under hela sejouren var lite överdrivet.

Min vän från Speedman, José, hade tyvärr problem med sin Supra. Han hade tappat turbostrycket redan under färden upp till banan. Det visade sig vara en slang i insuget som bränts av. Inte så konstigt, hela installationen av den stora turbon gjorde att det var trångt och nära till heta delar. Han fick skicka ner en av sina killar till verkstaden för att leta upp en lämplig rörkrök i metall för att få igång det hela. Att åka Ronda-vägen tur och retur för detta i värmen var ett dåd i sig...

Norrmannen med den extrema racersportbilen med vingen av okänt märke var ute några gånger i lågtempo. Jag pratade med dom och man hade bromsproblem. Man borde bytt bromsvätskan innan sade man och försökte nu göra det. Man hade tydligen bilen i Alicante så man hade inte kört ner från Norge och tur var väl det. Man sade att man inte kört bilen sedan man varit på Spa 2007. Av dekalerna på bilen att döma hade man varit på Spa många gånger med bilen. Undrar om man har några trevliga möjligheter att köra där? Värt att kolla för den skall vara mycket fin, snabb, kurvig och backig.

Jag avnjöt 2 körpass till efter lunch. Ett särskilt spännande parti på banan var efter en tvär vänster på 2:ans växel, full acceleration genom växlarna upp till 5:an genom 2 fullfartsböjar till en kraftig inbromsning till en höger på 3:an och sedan något som nästan var som en chikan för en brant vänster. Här gick det att åka riktigt fort! Det sista avbröts med rödflagg. Det betyder på den här banan att man skall sakta in, vara beredd att stanna men om det går, köra till depån. Det var ingen olycka utan det hade i hettan börjat brinna i det torra gräset på

innerplan. Först trodde jag en bil kört av och antänt gräset med heta avgaser eller avgasrör men det verkade ha självantänt. Banans brandbil var där och släckte raskt.

Min bil gick klart ”bredare” än andra eftersom jag kör på vanliga gatdäck (Pirelli P7000 som väl i och med detta gjort sitt), en körstil jag gillar. Min bil har ingen bromsservo vilket gör bromsarna ganska tungtrampade och kan sätta skräck i ovana förare om jag glömt förvarna. Även om man alltid kan få ABS:en att gripa in, dvs man kan åstadkomma hjullåsning. Men på bana, när bromsarna blivit varma, är pedalkrafterna helt acceptabla. Man tänker helt enkelt inte på det längre, det bara fungerar.

Jag lämnade tillbaka hjälmen och transpondern. Tyvärr hade min inte fungerat så några varvtider blev det inte. Kunde varit intressant men det var ju egentligen inte syftet med min körning. Kul kan man ha utan varvtider!

Jag pratade en del med en tjej som hörde till banans organisation. Det var hon som berättade om klubben och kostnader för medlemskap. När jag skulle åka vid 16.30 kom hon fram och ville veta hur jag tyckt bana var mm. Jag passade då på att fråga om ägaren, holländaren, var där. Hon hade tidigare berättat att ägarens bilfabrik i England (Ascari heter bilarna) stängts och skulle byggas upp på nytt på övre parkeringen. Ägaren hade bestämt sig för att sluta försöka göra gatbilar p g a alla certkrav och skulle koncentrera sig på GT-bilar för bana. Tydligt finns det ett stall idag som kör med 2 bilar. Transportfordonen stod i depån. Jag hade en liten baktanke att ägaren (har tappat hans namn...) skulle kunna behöva lite hjälp från någon som kan bilar för gata och racing och som dessutom till stor del av året bor i trakten. Nu var han tyvärr inte där utan på semester i Frankrike. Hon lovade dock att informera honom om min existens. Sedan hem via den vackra, kurviga Ronda-vägen igen.

Kapitel 3, Marbella – Göteborg

Upp tidigt för frukost, fixa det sista med huset, tömma kylan på färskvaror, mm. Hustrun hade redan dagen innan flugit till Göteborg. Jag hade också packat det mesta i bilen dagen innan, bl a de 4 lådor Champagne en god vän behövde få fraktat för kalas i Sverige. Vid 8-tiden rullade jag norröver. Det finns många vägar att välja på. Nu hade jag inte så bråttom så jag tänkte mig en mer ”scenic route”. Det var söndag morgon och jag behövde vara i Göteborg senast torsdag kväll eftersom jag hade ett möte i Trollhättan fredag morgon. Resan började som dagen innan, de fem milen superkurvig backe upp mot Ronda. Det betalade sig bra, nu fick jag för första gången se ut över havet från vägen högt upp mot Ronda. Betagande att därifrån kunna se Gibraltar och den afrikanska

nordkusten! Mäktigt! Alla gånger jag har åkt den här vägen innan har det varit disigt så man har inte ens förstått att det är fri sikt mellan bergssidorna ner mot havet. Men nu! Sedan ser man flera vita bergsbyar som klänger längs bergssidorna. Vål värt ansträngningen med alla kurvor och problemen med att komma om långsamma ekipage på de obefintliga raksträckorna. Man måste titta förbi de öppna kurvor som finns in mot bergsskrevorna och köra om på innern mitt i kurvorna.

Sedan förbi Ronda på den ganska nya kringfarten. Ronda ligger högst upp på ett berg som har en djup klyfta som delar staden i 2 delar, en mer morisk och en mer europeisk. I Ronda utvecklades tjurfäktningen till den konstart den är idag. Staden bildades av sjörövare en gång i tiden för att kunna skydda sig och sina byten från andra sjörövare. Skådespelaren Orson Wells (tredje mannen) tyckte så mycket om Ronda att han ville begravas där i en – förstås – källa... med det efternamnet. Inte hans kropp men däremot askan efter den. Det lär vara på en lite gård i utkanten där tanten som äger stället lär kräva ganska mycket pengar för att källan skall få fotas. Berget med Ronda sticker upp i en, som det förefaller, bördig dalgång. På nordsidan är det en lång nerfart med några 180-graderssvängar innan man kommer ner.

Här fortsätter jag mot Sevilla. Vacker kurvig väg uppför genom en snäv bergsskreda. Vackert, fina kurvor, lite jordbruk, en stor damm som ser ut som en alpsjö. Jag möter många motorcyklister. Det är söndag och den här vägen är poppis och man skall säkert åka Ronda-vägen ner till kusten. Trevlig söndagstur för motorcyklisterna. Många hundra säkert som jag möter och det är inte cruisingstuket utan sporthojar som gäller här. Kommer snart upp till den större vägen mellan Jerez i väster och Antequera och Granada i öster. Håller bra tempo eftersom jag vill komma till den svalare atlantkusten innan dagen är slut, har avnjutit värmen nog nu. Inte minst dagen innan på Ascari.

En mötande bil blinkar med helljuset strax efter att jag kört om en motorcykel. I Spanien betyder det att det är något problem längre fram, t ex polisen. Här var det en olycka. Flera polisbilar och räddningsfordon. Polis i vägen som gav tecken att man skulle köra förbi sakta. Jag ser bilen i diket på vänster sida med nosen åt mitt håll. Hela vänstra främre hörnet är intryckt och ligger mot dikeskanten. Jag undrade hur diket kunde ha åstadkommit så stora skador. Ser också föraren, en äldre herre, med bar överkropp på en bår. Tydligt vid liv i alla fall. Bakom räddningsfordonen såg jag varför skadorna var så stora, på flaket på en bärgningsbil stod en annan bil med liknande skador, det var alltså en frontalkrock det hade varit. Båda bilarna var f ö vita Berlingos.

Vidare längs den här fina, småkurviga vägen. Mycket snabbare kurvor än på Ronda-vägen. Fram till avtaget mot Sevilla. Vid Puerto Serrano. Nu rakt norrut i

ett helt annorlunda landskap. Vi lämnar bergen och kommer ut på ett böljande, bördigt jordbruksområde. Hustrun och jag har passerat här tidigare och undrat lite vad man odlar här. Nu fick jag svaret, solrosor! Oändliga fält med gula solrosor. På en del fält stod solrosorna på exakta led och med blomman stint stirrandes rakt på solen. På andra fält kunde dom vara vända mot solen men blygt titta ner i marken medan åter andra fält hade solrosorna i anarkistisk oordning vända hipp som happ. Solros heter fö ”girasol” på spanska vilket betyder ”svänga sol”, dvs dom vänder sig mot solen. Men det finns tydligen olika sorter med olika vanor. Passerar Utrera och här börjar 4-filig väg in mot Sevilla.

Det går en motorväg hela varvet runt Sevilla och för mig är det nästan hugget som stucket vilket håll jag tar för jag skall tvärsöver. Jag väljer medurs vilket leder mig upp över en pampig hängbro över flodens Guadalquivir som är seglingsbar med stora fartyg ända in i Sevilla som därför har en stor hamn. Kolhamnen syns från bron. Här kör jag alltså över ön mellan de båda flodgrenarna som bildar ön där världsutställningen hölls 1992. För 1000 år sedan kunde man segla längs floden ända upp till Cordoba, ytterligare 15 mil in i landet. 3-4 filer i båda riktningarna hela vägen runt Sevilla. För övrigt en mycket vacker stad vi besökt närmare några gånger. Vi kommer att göra det igen.

Ut från kringvägen på A66 norrut mot Extremadura. Ny fin 4-filig väg, Ruta de la Plata, Silvervägen. Det var längs den silver från norra Spanien fraktades ner till Cádiz, Europas äldsta stad, för att användas för att köpa varorna från fartygen som kom norrifrån, bl a ostindiefararna från Sverige, som bytte ut sina hudar mm mot silver som var gångbart i Kina där man ville köpa porslin och te, bl a. Ett småkuperat landskap täckt av ekskogar. Glesa sådana och där på en del ställen bökar de svarta grisarna, ”pata negra” (svartfot) och hittar ekollonen som gör köttet särskilt gott. Bellota - ekollon. Vackert landskap. Extremadura är egentligen ”Exrema dura”, vilket betyder ”extremt hårt”. Det anses extremt hårt att leva i dessa trakter. Inte så bördigt, hett på sommaren och kyligt på vintern med kalla atlantvindar. Det anses ha fostrat ett extremt hårt folk. Ekskogen glesnar så småningom och det blir öppna landskap som inte verkar särskilt bördiga. Kossor och tjurar betar på gröna ängar i den småkuperade nejden. Här och var ser man nya vinplanteringar. Inga odlade åkrar. Passerar så småningom Mérida, en gammal romersk stad. Här finns gamla romerska broar, rester av en amfiteater, platsen för tävlingar, cirkus maximus, mm.

Vidare norrut förbi Cáceres förbi Plasencia. I vanlig ordning är jag osäker på bensinmätaren och igen får jag soppatorsk. Ingen panik då en 5-litare alltid ligger i skuffen. Som vanligt får man god förvarning så man kan stanna på bra ställe. Jag stänger av motorn när den börjar tappa för mycket ork. Som tur är det lite nerför. Snart en skylt med 1000 m till avfart för bensinmack. Det rullar på.

Ut på avfarten. Ner mot en rondell. Strax före den slår jag på tändningen, lägger in 2:an och släpper upp kopplingen och motorn startar. Jag kan med lite hackande köra in på macken via en rondell till på andra sidan motorvägen. Tur! Lunchmacka här när man ändå behövde stanna. Och kall dricka till. Hett i sittbrunnen under den gassande spanska solen rakt uppifrån. Hade dock ätit lite körsbär som jag hade i en ask på passagerarsätet. Det var nämligen körsbärssäsöng i Spanien just då. Utsökta!

Vidare norrut efter den korta pausen. Snart upphörde den 4-filiga vägen (f ö en "Autovia", dvs gratis till skillnad från "Autopista" som är betalväg. Någon skillnad kan jag dock inte se. De flesta motorvägarna i Spanien är Autovias, dvs gratis. Autopistas finns främst längs ostkusten, från Frankrike till Alicante och lite uppe i norr. Där det inte var klar 4-filig väg pågick intensiva arbeten för att få den klar. Omväxlande 2- och 4-filigt upp mot Salamanca genom bergigare trakter. Sedan 4-filigt till Valladolid över slättlandskap, via Palencia till Burgos där betalmotorvägen tog mig till kusten och Bilbao. A8:an längs atlantkusten mot San Sebastian. Det hade varit ett tänkt mål för dagen men jag tyckte inte klockan var så mycket, bara halvsju så jag stod på in i Frankrike. Sist vi passerade här med husbilen i maj var det mycket tät trafik på den vackra och kurviga A8:an, nu var det behagligt lugnt. Kanske för att det var söndag.

I Frankrike var planen att åka genom det vackra Dordogne för att sedan dra vidare uppåt Le Mans. Jag lämnade alltså motorvägen strax efter gränsen och tog av åt nordost riktning Mont-de-Marsán. Nu börjar det bli dax för att spana efter lämpligt ställe för övernattning. Passande nog passeras just Dax men först var det bara en svärm med Accor-hotell (F1, Ibis, Mercure, m fl) som jag inte kände för. Ville ha något mer genuint. 4-filig väg som dock hindrades av diverse rondeller. Ser en skylt mot Pontoux-sur-l'Ardour och tar av. Lite synd eftersom damen som hängt på mig med sin Saab-cab inte tar av. (Vad skulle han gjort då, då? Undrar korrläsande hustru.) Kommer in i byn och ser genast en trasig markis med ordet Hotel på. Stannar, går in i en bar och frågar om rum. Då det såg ganska ruffigt ut gladdede det mig när patronen sa att man inte drev hotell längre. Däremot visste han var det fanns och gav mig ett kort med en lite karta till Hostellerie du Clos Pité i grannbyn Préchacq les Bains. Vi är längs floden Adour så det är väl där man kan bada.

Åker ut ur byn, över floden och sedan till höger enligt kartan men det var enklare än så eftersom det också var en skylt i korsningen och även vid sista avtaget. Här är det vischan och hotellet ligger ensamt vid en skogskant, den som följer floden. Här är också ett promenadområde med parkering där f ö en husbil stod. Inte så dumt ställe värt att minnas. Utanför hotellet som också var restaurang var det gott om bilar på parkeringen. Tydligen inte så illa... Vid entrén var det en skylt som erbjöd 21 nätter med helpension för 1726 €.

Dessutom ett par markeringar på väggen hur högt floden varit ett par gånger tidigare i modern tid. Går in genom flera små sällskapsrum. Ganska enkelt ställe. In i matsalen, tom, och in i baren, tom. Tittar in i köket där det rådde febril aktivitet och en dam sade att patronen kommer strax. Vilket han gjorde men bad om ursäkt för han hade fler tallrikar att servera. Jo, han hade rum men ville att jag snabbade mig på eftersom köket snart skulle stänga. På franska vischan äter man nämligen tidigare än inne i städerna. Klockan var inte ens halv nio.

Utmärkt rum, på med lite ”dofta gott” och ner till den välbesatta terrassen. Här var det utsikt mot en fin liten park med en lekanläggning för barnen. En Pastis först, sedan en carpaccio på lax och sist en grillad fois gras. Till det ett vin från trakterna. Jag vägrade sur Bordeaux så han rekommenderade en Côte de Blay från området just söder om Bordeaux som har mer smak. Kaffe med Armagnac från trakten. Har ätit och druckit sämre...

Patronen sade till mig att när väl gästerna lämnat så kunde jag parkera bilen bakom huset, här vid terrassen. Inte för att det var något problem framför huset men i alla fall, tyckte han, iklädd svart skjorta med papegojmotiv. Då jag alltid undrat passade jag på att be honom på en karta förklara för mig vilka dom olika områdena i trakten var. Dordogne visste jag nog ungefär men Les Landes, Gascogne och Bearn? Han gjorde det gärna. Visade på Chalosse där vi just nu befann oss. Ingår i departementet Landes som är slättlandet norr om Pyrenéerna. Gascogne var vi också i, Chalosse är ett område inom Gascogne. Vi känner ju igen det sedan barndomens läsande av Alexandre Dumas d ä, d’Artagnan kom ju härifrån. Bearn ligger lite öster om oss med huvudorten Pau och sträcker sig norröver upp mot Dordogne. Här är det tätt mellan gårdarna där fois gras säljs till sugna förbipasserande. Härifrån kommer ju också Sauce Bearnaise, inte helt okänd. Pau är ju f ö inte heller okänt bland oss svenskar. Bernadotte kommer härifrån och ett museum finns där. För racingvänner är det ju också bekant att världens första grand prix kördes på stadsbanan där. Fortfarande tävlas det där, historisk racing och dessutom WRCC med Rickard Rydell. Jag tror dessutom prins Bertil körde där. Min svåger och jag tittade f ö på VM-finalen mellan Frankrike och Italien där. Klimatet för att heja på de slutliga vinnarna Italien var inte perfekt...

Flyttade sedan bilen när de sista gästerna var på utgående och det blev naturligtvis en massa prat om Indigon, öppna huven, brumma med motorn, mm. Vill man öva språk är definitivt Indigon ett bra verktyg. Det blir alltid prat med några.

Upp tidigt, fransk frukost, kolla mailen på gratis trådlös Internet, betala drygt 100 € för rum, frukost och middag var helt OK till patronen, fortfarande i

papegojskjortan. Sedan iväg mot Mont-de-Marsán. Hela vägen här går igenom kanten på det stora området med tallskog i Landes. Här har det tydligen stormat ordentligt. På sina ställen låg halva beståndet ner och det var på flera platser jättetravar med virke man tagit om hand redan. Hade Gudrun en lite avstickare hit? Till Marmande där Garonne, floden som rinner ut i Bordeaux, korsas. Häromåret passerade en god vän och jag här och körde lite fel så vi hamnade i hamnen(!). Där stod ett par nosar till Airbus nya jätteplan. Kanske hade dom fraktats på floden för att sedan tas till Toulouse landvägen eller också skulle dom via floden härifrån till Toulouse.

Nu vidare genom det idylliska Dordogne. Förutom all fois gras är det nu en massa vinodlingar här med skyltar till olika châteaux. I Bergerac, varifrån väl Cyrano med näsan kom, passerar jag just floden Dordogne. Här har vi en gång stått med husbilen längs vattnet. Trevlig liten stad med ett torg fullt av restauranger. Vidare mot Perigueux, hela tiden längs vanliga vägar. Lite småskurar och tidvis hotfulla, mörka moln. Snabb lunch i en liten by och sedan mot och förbi Limoges. Tittade på klockan för att bestämma vidare väg. Ville hinna till Le Mans i god tid för att titta runt lite på gamla platser. Tyckte jag hade tid så jag tog vanliga vägen mot Poitiers. Fö har man ändrat en massa vägnummer i Frankrike. Många N-vägar (nationale) har blivit D-vägar (départementale). Hade försett mig med en ny kartbok. Ingen GPS som kunde lura iväg mig på konstiga vägar.

Tar motorvägen före Tours för att slippa köra igenom stan, tog av mot Le Mans och lämnade sedan motorvägen vid första avfart. Passerar sedan Château-du-Loir. Vi har väl alla sett vackra bilder på Château de Loire innan men det är inte samma sak. Ganska förvirrande att man har 2 floder så nära varandra som heter så lika, Loir och Loire! Nu ville jag till en liten by söder om Le Mans, Mayet, där jag bodde en tid under filminspelningen. Det innebar avtag från den lite större vägen. Jag kom in i byn och trodde jag kom ihåg var hotellet, Auberge St Nicolas, låg men fann det inte. Pratade med en äldre herre på gatan och jo, det hade legat på den gata jag trodde men lite högre upp. Men hotellet var nerlagt men huset var kvar och Monsieur Mica, patronen, var borta. Jag gick dit och mycket riktigt. Skylten var t o m kvar men nu var det läkarmottagning och lägenheter där. Hittade också den restaurang vid torget där jag ätit den bästa Coquille St Jacques jag smakat. Serverad i skalet och gratinerad.

Det här skaldjuret heter på svenska pilgrimsmussla. Och varför det kan man undra. Vandrade dom mycket? Nej, det var nämligen så att pilgrimerna förr när de vandrade mot Santiago de Compostela hade ett sådant snäckskal på kläderna som kännetecken. Ser ut som Shells logga. Då förstår man ju det svenska namnet. Det franska då? Jo Jacques är ju Jacob och det är resterna av St Jacob

som finns i Santiago de Compostela. Santiago är fö en hopskrivning av San och Tiago vilket på spanska betyder just St Jacob. Så nu vet du det!

Nu mot Le Mans! Jag kommer alltså söderifrån, utfarten mot Tours, och kommer därför rakt på tävlingsbanan via byn Mulsanne. Norr om Mulsanne har man nu i Mulsanne-kurvan bygget en stor rondell, dock utan att skada en riktig kurvan. Stora delar av tävlingsbanan är allmän väg och jag kör nu på den i fel riktning, längs det vi i Sverige kallar Mulsanne-rakan men som egentligen heter les Hunaudières. Jag vänder i en nyligen skapad rondell, som lyckligtvis lagts vid sidan om bansträckningen som här är avspärrad. Kör nu i rätt riktning. På min tid kom man upp i över 400 km/t i slutet på rakan. En raka som fö hade en liten knyck mot slutet. Det var mandomsprovet att hålla ner gasen igenom den böjen. Efter en del spektakulära olyckor med diverse Mercor flygandes i luften har man lagt in en chikan på rakan för att få ner toppfarten. Den är också avspärrad nu. Mot Mulsanne-kurvan som pga avspärning inte kan provas på utan man får ta kurvan i rondellen i stället. Sedan full acceleration bortöver där det är ganska rakt men svänger svagt höger (där Jocke Bonnier slutade sina dagar) före Indianapolis-kurvorna, höger – vänster (där olyckan med Ferrarin är i filmen) och sedan ner till den tvära högern, Arnage-kurvan. Sedan rakt, svagt utför svagt vänster (där Steve McQueen hade sin olycka i filmen) och strax är det slut på det roliga. Där banan svänger lite höger mot Maison Blanche är den avspärrad. Det vi inte får uppleva nu är alltså kurvan vid Maison Blanche, Fordkurvan före start och mål, start-och-mål-rakan, högern upp under Dunlop-bron, S-kurvorna Les Esses (S:en) och sedan kurvan ut mot den långa rakan Les Hunaudières. Man kan ju inte få allt.

Vid avspärningen svänger jag istället vänster mot den lilla charmiga byn Arnage. Hade tänkt äta och övernatta där. Först ville jag dock hitta den verkstadslokal vi hade för bilarna under filminspelningen. Tittar först ut den restaurang vi frekventerade under själva tävlingen 1970 där sedan en av våra mekar blev ihop med dottern "la Bionda", den blonda. På två veckor pratade han utsökt franska utan att någonsin ha läst det! Hittar den och på skylten står det också Hotel så det verkar lovande.

Kör nu söderut längs vägen där verkstaden låg. Den hyrdes ut av en husvagnsfirma så den borde ju vara lätt att hitta. Problemet var att tydligen hade alla husvagnsfirmor i trakten samlats just här. Efter lite körande fram och tillbaka var det en byggnad som verkade stämma bäst. Jag kör fram dit. Utanför står en racingtrailer med Chevron-loggor och texten: "life is racing, everything before and after is waiting". Kändes lite bekant. Jag knackar på och stiger in. Där möter jag en herre som just var på väg ut och hade släckt ljuset inne. Jag frågade honom om just denna lokal hade använts under filminspelningen. Jo, han bekräftar att så var fallet. Jag berättar att jag hade haft hörnan just till

vänster om porten för Ferrari-bilarna. Man kan lugnt påstå att han blev förtjust! Här var filmen Le Mans viktig. Devisen på bilen utanför var nämligen ett citat från Steve McQueen. Jag kunde berätta att alla hjälmar målats på piedestaler just där vi stod. Lokalen hade nu fått ett bättre golv än den asfalt vi hade haft och dessutom var ett kontorsutrymme inrett. Han berättade att här höll han på med service och underhåll av tävlingsbilar för olika förare. Bilarna användes för historisk racing. Framförallt för historisk Le Mans vilket, enligt honom, avlöpte vartannat år i juli. Då får bara bilar vara med som har deltagit i det riktiga Le Mans. Han rekommenderade varmt ett besök på den tävlingen.

Här stod en massa bilar i olika stadier. Just intill oss en Chevron som han sade kom från Sverige, en Abrahamsson hade ägt den. Vi hade med precis en mörkgrön sådan, jag tror den heter B18, på filminspelningen ägd av en trevlig Mr Sage som också körde den. Min nye vän berättade att det finns en bok i storformat utgiven om själva filminspelningen där också bilder från den här verkstaden förekommer. Den boken måste man ju bara ha! Han lovar maila mig uppgifter om den. Jag lovar skicka honom bilder på verkstaden som jag har i mina gömmor. Sedan blev det naturligtvis prat om Indigon när jag skulle åka. Verkligen kul att få prata om den för någon som är så initierad. Han tog en massa bilder och jag också på honom och kåken. Verkligen ett trevligt möte. Skulle vara kul att upprätthålla den kontakten!

Åker sedan tillbaka vägen mot Arnage. En väg jag kört oändligt många gånger i en Ferrari 512S med poliseskort före och efter. Hela kolonnen med alla bilarna körde samlat. Varje dag till och från banan för filminspelningen. Varje dag i 24 veckor som den höll på. Tillbaka till restaurangen med hotellskylten. Det blev tyvärr en besvikelse då det var fullbokat. Jag blev rekommenderad att köra mot Le Mans, 2 rondeller och sedan skulle det finnas flera hotell att välja på. Jodå, det var vanliga gänget av Accor-hotell: Formule 1, Mercure, osv. Inget jag kände för utan jag valde att åka in till Le Mans, dvs staden. En väg jag kört många gånger, trodde jag. Der hade hänt en hel del, vägen var nu en typisk infart med bilhandlare av alla fabrikat på båda sidorna.

Jag kommer in i staden och känner inte alls igen mig. Vadå kanal eller flod? Vadå rester av en ringmur? Det är som om jag aldrig varit här! Man brukade komma in och ha järnvägsstationen på vänster sida och där var det nu vatten! Vad har hänt? Har sedan efteråt tittat på en karta och sett att det var en ny väg från Arnage, den med hotellen och alla bilhandlare var ny och gick mot Le Mans i en svag vinkel jämfört med den väg jag kände till. Minns rondellen där ”min” väg hade skyltning mot industriområde med den jag tog var skyltad mot centrum. Nåja, hittade i alla fall ett hotell, ett Accor-hotell men den sorten som brukar ligga ganska centralt och med hyfsade priser, Ibis. Detta låg vid floden Sarthe precis mitt för det gamla centrumet. Dessutom hade man garage. Var lite

tvexsam till om jag skulle ta mig ner då bilen är ganska låg. Det gick bra när jag körde snett över kanten och därmed ”kortade av hjulbasen”, lite skrap i ljuddämparna nere där det planade ut. Dusch och omklädnad. Frågade receptionisten var restaurangerna fanns. I ”mitt Le Mans” låg dom på gatan mitt emot järnvägsstationen men den fanns ju inte där jag trodde. Hon sade att det var bara att gå över bron så skulle det dyka upp massvis. Mycket riktigt. En smal gammal gränd upp mot katedralen bakom ringmursresterna (kände inte alls igen mig) hade restauranger på båda sidor. Det var måndag men bra fullt överallt. Valde till slut en som gick tvärs igenom huset med uteservering mot torget på andra sidan. En fin fransk måltid som inleddes med en Pastis och tilltugget var, förstås, Rillettes du Mans. En specialitet här. Vet egentligen inte vad det är. Det är som en paté och man breder den på bröd och den smakar gott. En mycket vanlig förrätt i Le Mans.

Efter måltiden tar jag en promenad för att försöka orientera mig. Jag tror jag hittar det stora torget där jag bodde några veckor på ett hotell, Hotel Central, tror jag det hette. Något sådant fanns inte och där det borde legat var ett nyare hus så det var kanske rivet. Hörnan där en av Porsche-mekanikerna körde in i husknuten i fyllan och villan hade nu en uteservering. Jag ville nu egentligen hitta ett typiskt fransk brasserie för att få en kaffe och en calvados. En av gatorna ner från torget hade massor av skyltar, uteserveringar och folkliv så jag går ner längs den. Knossos, Bar Kebab, Pizzeria Napoli och så vidare. Inte ett enda franskt ställe! Vart har dom tagit vägen? Upp till torget igen för där fanns en Bistrot som såg trevlig ut och promenad hade jag nu fått. Kaffe och calvá var inget problem. Promenad till hotellet och nattsömn efter mailkoll, trådlös Internet ingick.

Upp tidigt, tittar på TV och vädret. Man talar om att det är höstväder. Hela norra Frankrike skulle få ihållande regn liksom mellersta men lite sol i Provence. Men, en strimma just från Le Mans mot Paris och upp mot Luxemburg, dvs exakt den väg jag planerat hade gluggar i molntäcket och skulle inte få regn! Tur! Frukosten på Ibis är av den bättre sorten, fjärran från den franska, en buffé med det mesta man kan tänka sig. Helt OK!

Ut ur Le Mans via en annan gata med bilfirmor och stora shoppingcenter. Till motorvägen, jag ville ha lite tempo i början av dagen tills jag passerat Paris och hade lite koll på tiden. Det var nu tisdag och torsdag skulle jag ju komma till Göteborg. Jag hade tittat på kartan och sett att det finns en ny kringfart söder om Paris för att inte behöva in till ”Périferiquen” som ju kan vara ganska jobbig. Jag vill ut på motorvägen mot Reims. Vägen från Le Mans kommer in ganska rakt söderifrån och Reims ligger ostnordost om Paris. När jag närmar mig Paris är det diverse skyltar och ingen talar om Reims, som jag trott. Däremot var det avtag mot Metz och Nancy som ju ligger bort mot tyska gränsen. Fram med

kartan och precis när jag ser att det är vägen mot Metz som passerar Reims passerar jag avfarten... Sedan varningsskyltar om att det är olycka och kö på vägen in mot Périferiquen. Typiskt. Det var avtag mot A86 också och det hade jag missat att det är nästa, yttre kringväg så jag sitter i kön mot Périferiquen i stället. Alldeles i onödan. Jag hör sirener och ser i backspegel att en stor MAN kommer mellan filerna. Det gällde att hålla åt sidan vilket alla lydigt gjorde i god tid. Det var 4 filer i bredd här så det fanns ju lite att ta av så att säga. Det visade sig vara en stor bärgningsbil. Nåja, med en onödig timma i paristrafiken är jag i alla fall på A4:an som följer Seine ut ur Paris. Tycker jag i alla fall har tid att avnjuta den franska vischan på mindre vägar och tar avfart 18 för att köra via Châlons-en-Champagne. Böljande jordbrukslandskap som gradvis får alltmer vinfält. Bra väg som man håller bra tempo på. Då och då kommer man dock ikapp otroligt breda jordbruksmaskiner som det kan ta en stund att komma om.

Förbi Châlons och det börjar kännas dags för lunch. Jag fortsätter på den mindre vägen och kommer snart rakt in i en liten by, L'Épine. Jag har sett den på långt håll i slättlandskapet där den ligger på en liten höjd med en kyrka med 2 torn med olika höjd. Vägen går rakt mot kyrkans port men svänger vänster just före. Framför är en liten öppen plats med hotell till vänster och ett brasserie med uteservering till höger. Ser bra ut! Ingen ledig parkering vid kyrkan så jag vänder och ställer mig längs gatan där det finns platser. Här ligger också ett försäljningsställe av lokala produkter, dvs Champagne. Utanför brasseriet sitter en man och äter. Vi hälsar som man gör här och jag går in. Inne var det smitfullt. Vartenda bord upptaget. Inte för att jag ville sitta inne men det var ju ett bra konstaterande eftersom det tydde på bra mat. På hotellets restaurang mitt emot verkade det mer glest besatt. Jag tog plats vid bordet bredvid den ende gästen ute. Jag beställer dagens som var en paté du pays och en ankragu. Varför inte? Och en öl trots att man borde druckit Champagne här. Se där vad bilkörningen kan ställa till med!

Bordsgrannen berättade att den här restaurangen var mycket billigare än den mittemot. Hit gick alla jobbare och åt lunch. Han också fastän han var från en ort strax norr om, vid kanten av Ardennerna. Han undrade om jag kände till Ardennerna så vi pratade lite skinka och hästar. Han påpekade särskilt att man inte åt hästarna. Då han sett mig i Indigon när jag passerade pratade vi lite om Spa Francorchamps, tävlingsbanan i Ardennerna. Jag frågade om kyrkan och de olika tornen. Han berättade att det inte var ovanligt här, kyrkor färdigställdes gradvis under lång tid och ekonomin kunde göra att det blev lite olika. Han sade att den här kyrkan var lite speciell, där finns massor med kort eller skyltar gjorda av mödrar till i första världskriget stupade söner (i det här området ägde många slag rum och här fanns skyttegravar) där man tackade Gud för att han tagit emot sönerna. Han berättade också att marken här i trakterna inte var så bördig. Det

kunde man ju dock trott när man såg fälten. Det var därför det var så lämpligt för vin som ju trivs när det är lite kargare.

Maten var utsökt i all sin enkelhet och kostade 12€. Min bordsgranne tog farväl och sade att det var dags att jobba igen vad han nu gjorde, han hade kostym och slips så någon vanlig jobbare var han inte. Han önskade mig en fortsatt fin resa. Medan vi åt där hade en BMW X5 parkerat framför oss och ett äldre par hade satt sig ett par bord bort. De hade undrat vad jag åt, det var patén, och jag sade att den var alldeles utmärkt. När jag sedan gick såg jag att bilen hade finska plåtar så jag var ju tvungen att prata finska med dom. Det är ju inte så vanligt att man i Frankrike blir tilltalad på det språket. Det är alltid lite roligt att se minerna. Det blev lite prat om varför jag kunde språket. Dom skulle i alla fall till Baden-Baden. Vilket påminner mig om norrmannen som träffade en tysk och undrade varifrån han kom. Från Baden-Baden sa tysken och undrade då varifrån norrmannen kom som då svarade Drammen-Drammen.

När jag skulle starta bilen sa det bara "klick" och varningslamporna slocknade. Provade ett par gånger med samma resultat. Just den här Indigon har ingen voltmeter så man kan inte kolla att generatören laddar men å andra sidan har den en varningslampa som skall lysa om den inte laddar. Nu var det i och för sig soligt så jag kunde ju missat lampan. Men det här med att lamporna slocknar när man vrider på nyckel tycker på dålig kontakt vid batteriet. Upp med huven och koll av polskorna, inte för att jag under huven smugglar damer från Polen utan terminalerna på batteriet, och mycket riktig var pluskabeln lös. Trots kopparpasta så intensivt rekommenderad av Bosse Bildoktorn var kontakten för dålig. När bilen stått i garaget hemma i Marbella har jag vid vår bortovaro kopplat loss batteriet så att det inte skulle tömmas pga all ström som går åt trots att allt är avstängt. Klockan och styrenheterna drar hela tiden ström. Nu vred jag polskon så den fick bättre kontakt och då startade motorn utan problem. Körde iväg, vinkade åt finnarna och körde in på macken vid byns utfart. Det var också dags att tanka. För ovanlighets skull en Total-mack. På vischan verkar det annars bara vara Elan. Där det alls finns mackar. Bensinstationsdöden verkar ha gått hårt fram i Frankrike. Tankar och frågar sedan efter en nyckel för att dra åt polskon på batteriet. Tyvärr hade man inga verktyg på macken. Men däremot på Renault-verkstan intill som just öppnade efter lunch. En 13-nyckel och problemet var raskt fixat.

Åker vidare i riktning Verdun. Korsar motorvägen och nu ändrar landskapet karaktär, vi har kommit fram till Ardennernas sydsluttningar. Skog, kurvor och lite backigt, roligare att köra. Än så länge stämmer väderleksrapporten, omväxlande molnighet, svarta moln i fjärran både norr- och söderut. Passerar Verdun och kör in på ännu mindre vägar för att ta mig till Luxemburg. Är man i trakten är det en bra idé, ekonomiskt, att ta den vägen eftersom bränslet är

mycket billigare där. På vägen här passerar jag några av de hemskaste byar jag någonsin sett. Jag vet inte vad som hänt här. Man kör längs huvudgatan genom byn. Husen i långa rader är mycket lika varandra men under klart förfall. Inte en reklamskylt, inte en affär, inte ett näringsställe! Men det syns människor. Kusligt! Jag kände inte för att stanna och fråga. Kanske nedlagd gruvort? Vad vet jag?

Passerar gränsen till Luxemburg vid Esch-sur-Alzette. Vi vet att det regnar mycket i Luxemburg och nu mörknar skyarna och det börjar komma lite droppar. Typiskt när man är inne i en tätort. Men det blir inget särskilt av det här regnet mer än att det ser mer än hotfullt ut. Ut på ringvägen runt Luxemburg (dvs staden) och sedan in mot centrum för att hitta en Shell-mack. Just när regnet börjar ta i kommer macken på vänster sida men jag tar mig över och in i skyddet under taket, fick precis plats bakom en tankande. Full tank och sedan följde jag mackkillens beskrivning för att komma mot flygplatsen på andra sidan stan utan att behöva passera centrum. Kändes inte så angeläget att sitta i trafiken i regnet som visserligen upphört men fortfarande hotade.

Runt stan på kringvägen och sedan avtag vid flygplatsen. Inte för att jag skulle dit men jag ville hitta väg N2 som jag visste därifrån skulle leda rakt ner till Mosel, eller Moselle som floden heter här, dit jag ville. Lite regnstänk vid avfarten som sedan upphörde. Ett par mil i princip utför mot floden och orten Remich som är gränsort mot Tyskland. När jag passerar en by här är det en massa saftblandare framför. En olycka mitt i byn. Som tur är rullar det på någorlunda, med polisens hjälp förbi. Det visar sig vara en Merca E-klass som kört in i en annan bil bakifrån i en korsning. Av utbuktningen av vindrutan framför passagerarsätet att döma, kunde jag dra slutsatsen att någon fått betala sitt slarv med bältet med inte så lite huvudvärk... Backen ner mot floden hade mackar på båda sidor i långa rader. Till och med 2 stycken Shell-mackar. Tyskland ligger på andra sidan bron. Jag hade inte behövt göra avstickaren mot centrum innan. Nu vet jag till nästa gång!

Fortsatte sedan på Luxemburg-sidan längs Moselle. Mycket vin här också och vackra platser längs vattnet. Passerar gränsen till Tyskland i Wasserbillig (billigt vatten!) via ännu en svärm med mackar. Man har lägre skatt på bränsle i Luxemburg men man kanske ändå får in mer skattemedel tack vare den ökade volymen! Sedan till Trier, den gamla staden från romartiden. Där lyckades jag med konststycket att köra fel 2 gånger pga av missförstådd skyltning. Jag ville ut på Autobahn här (regnhot fortfarande) för att ta mig till Bernkastel-Kues där jag tänkt mig övernattnig. Klockan var nu bortåt halv sju med rusningstrafik i Trier vilket inte gjorde felkörningarna mer lyckade. Ut på motorvägen i riktning Koblenz. Avfart 127 via en vacker vinbeväxt dalgång ner till Mosel. Otroligt grönt och fint så här års. Och vatten lär inte ha saknats i det väder vi haft.

Jag kommer ner till vattnet och följer nu Mosel en bit innan jag når Kues. Tvärs över bron här heter det Bernkastel, kanske lite kändare. Stannar därför på Kues-sidan för att leta upp ett hotell. Drar mig upp ett kvarter bakom "front line". Ser snart en skylt med Hotel Garni. Stannar utanför, går in och träffar en dam som säger, att jovisst, rum finns, 40€ med frukost. Jag tar det. Bilen står säker utanför, hon har brukat ha sin Z3:a där utan problem. Fint, fräscht rum på andra våningen. Tar en öl på uteplatsen. Får en torr dyna, det hade nämligen kommit 3 rejäla skurar under dagen enligt värdinnan. Medan jag sitter där ankommer en gammal, röd Alfa Romeo 1750 GT Bertone med konstiga nummerplåtar. Ett yngre par stiger ur. Dom visar sig vara från Norge och han säger att det är gamla Oslo-plåtar han har på. Tyckte väl de såg lite bekanta ut. Hotellet hade trådlös Internet men den kanske inte skulle funka på rummet. Mycket riktigt, fick kolla mailen i frukostrummet. In kommer ett sällskap till, norrmän.

Uppfräschning och omklädning efter resan och ut på stan, över bron till Bernkastel. Det är troligen den mest idylliska stad jag sett. Mycket liten, några få kvarter bara. Har varit här många gånger och kommer alltid gärna tillbaka. Valde en restaurang med utsikt över vattnet, naturligtvis, Altes Brauhaus. Lite lustigt med brygghus i dessa vintrakter men öl vill man väl alltid ha, också. Välbesatt veranda men ett litet bord fanns till mig. Bordet till höger hade norrmän liksom bordet bortom dem. Norrmännen verkar vara ute och resa! När vi åker genom Tyskland med husbil i maj är det alltid "Spargel-Zeit" och alla matsedlar har en särskild sida med sparrisrätter. Nu var det i stället "Pffifferling-Zeit", dvs matsedlarna hade särskild sida med kantareller på längden och tvären. Jag valde en alldeles förträfflig kantarellsoppa som förrätt. Den bästa jag ätit! Sedan en Schweineschnitzel "på mormors vis som morfar älskat". Till det hela ett torrt vitt vin från trakten. Gott!

Kom i samspråk med bordsgrannarna, inte norrbaggarna utan tyskar på andra sidan. Två gentlemän som var ute och åkte båt. Den låg i hamnen på andra sidan i Kues. Man hade åkt båt tillsammans i många år, på många platser. Fruarna gillade inte att åka båt så de for själva. Mest hade man seglat, mycket i Östersjön. Fyn och Bornholm var favoriter men man hade aldrig varit i Sverige per båt. Jag rekommenderade vår västkust men inte i juli. Nu åkte man motorbåt. Man hade börjat i Köln och var på väg uppför Mosel. Sedan skulle man växla in i Saar för att sedan via någon kanal ta sig till Strassbourg och sedan ut på Rhen och tillbaka till Köln. Av deras måltid nu att döma så åt och drack man gott på sina resor. Jag önskade dessa trevliga herrar en fin färd och gick ut för att ta en promenad i de vackra gränderna. När jag kom till hotellet stötte jag ihop med ytterligare ett norskt gäng. Varje person jag sett på hotellet, förutom värdinnan, var alltså norrmän! Märkligt!

Utsökt frukost med "allt", fullt med norrbaggar och 45€ senare för rum, frukost, öl, och 2€ i dricks for jag vidare. Man kan inte säga att det var dyrt i en sådan ort! På väderleksrapporten på TV på morgonen (på kvällen innan verkade det bara finnas Michael Jackson) sade man att det var "Herbst-Wetter in ganz Deutschland mit Regen". Min plan att fortsätta längs Mosel blev raskt att snabbast möjligt ta sig till Autobahn i stället. Planen nu var att ta sig till Heligenhafen på östersjökusten för övernattning via förhoppningsvis trevliga vägar. Regnet var ju förstås ett aber. En bit längs Mosel och sedan uppför bergssidan via trevliga kurvor till Autobahn riktning Koblenz. Över Rhen och uppför backen till motorvägen riktning Frankfurt. Avtag vänster i Limburg där jag kunde se Tetra Paks tyska fabrik på håll som jag besökt på 80-talet. Här var det vanlig väg med några korta 4-filiga avsnitt igenom skogig trakt. Passerar Weissburg där jag på en tidigare Indigo-resa övernattat med en kompis på slottet. Sedan tvärstopp, dvs vägen är utan förvarning helt avspärrad. Det blev avfart riktning Weissburg. otroligt trögt. Meter för meter. Många bilar gör U-sväng och åker tillbaka. På min karta som är lite väl översiktlig ser jag inget bra alternativ så jag fortsätter och fortsätter och fortsätter... Regnet kommer så det blev upp med paraply. Lite leenden här och var men det bjuder man ju gärna på. En svenskregistrerad Passat bakom mig och vi utbyter lite blickar via min backspegel. Bilar vänder fortfarande. Lite skratt i bilen bakom när jag passerar en skylt med "Umleitung upphör" sträcker upp mina armar uppgivet. Det var nog inte "våran" Umleitung som här avsågs. Vi kommer till ett vägarbete där man inte kunde mötas men det var inte problemet, kön fortsätter. Och så ända in i Weissburg, 5 km från avspärrningen. Där var problemet, helt enkelt en ljusreglerad gatukorsning mitt i byn där intervallen inte klarade av att släppa igenom den kraftigt ökande trafiken. Här borde en polis stått och vinkat fram bilarna. Sen var det kolonnkörning ända till påfarten till den riktiga vägen igen.

På en 4-filig väg förbi Wetzlar där jag kunde se gjuteriet till företaget Buderus som jag besökte med Sintercast 1989. Vidare mot Giessen. Här hade jag tänkt ta upp mot Marburg på vanlig väg men förseningen vid Weissburg gjorde att Autobahn riktning Kassel kändes som nödvändig. Det envisa regnet med skurar av och till gjorde valet än lättare. I en lång, tvär sväng mellan 2 motorvägar runt Giessen är det plötsligt en massa skräp på vägbanan, kofångare, skyddskåpa under motor, mm och det står plötsligt en Golf med delvis saknad front mitt i vägen. Det var precis att jag kunde ta mig förbi. En lastbil skulle inte kunnat det. En tjej står gråtande ihop med en annan tröstande utanför vägräcket. Hon har tydligen fått bakvagnssladd i vätan och kört in i räcket på insidan och sedan studsat ut mitt i vägbanan.

Upp på A7:an, riktning Kassel. Tankning och lunch med en rejäl Bratwust på ett av de nya, fina rastställena längs Autobahn. Det har verkligen skett en uppryckning här de senaste åren. Skurar då och då men utan problem. Rolig

Autobahn den här sträckan, backigt och kurvigt. Passerar Göttingen. Bestämmer mig för att köra över Lüneburger Heide även den här gången. Det innebar avtag mot Salzgitter där jag för en gång besökte Volkswagens stora motorfabrik. Det var när vi höll på med VW:s dieslar på Volvo. Förbi Brauwchweig och upp på B4:an rakt norrut. En del av "Ferienstrasse Ostee – Alpen". Regn och naturligtvis en avspärrning. Byn Meinde var av någon anledning stängd för trafik. Men det var inget stort problem, ett antal kilometer rakt åt höger, 90° vänster ett antal kilometer och sedan 90° vänster igen fram till B4:an. Det finns här en sträcka norr om Gifhorn där jag tidigare undrat varför husbilscamparna i den långa skogssträckan valt att parkera sina husbilar ända ute vid stora vägen. Dessutom alltid med nosen utåt vägen. Varför inte en bit in i skogen? Husbilarna är alltid av lite äldre, mindre modell. Så småningom har jag förstått vad det hela handlar om. I framsätet brukar det sitta en uppsminkad donna. Som väntar på kunder till sina små mobila enheter. Det gäller att vara nära kunderna och erbjuda service där den behövs!

Efter Lüneburg håller jag höger längs väg 209 riktning Lübeck. Vacker passage av Elbe med vidhängande sidokanal och härifrån går det också en kanal till Lübeck, dvs Trave och därmed Östersjön. Kommer så småningom in på Autobahn, riktning Lübeck och Fehmarn. Står på i det envisa regnet norröver till Oldenburg där jag tankar lagom för att komma till Sverige. Upp mot Heiligenhafen där jag väljer norra infarten. Vi brukar ibland bunkra upp drycker hos Calle där och jag ville kolla öppettiderna, kanske hade han öppet nu strax efter 19. Nej Calle hade stängt men en annan affär hade öppet till 20.00. Handlade några boxar där så slapp jag göra det på morgonen efter.

Jag kör in mot centrum. Vi hade tidigare (förra hösten) ätit på en trevlig, båtformad uteservering där och jag ville gärna äta deras spätta igen. Passerar restaurangen och ser strax efter en skylt i ett fönster med Zimmer Frei. Jag går in och frågar om det är så. Jodå, man har rum. Toalett och dusch i korridoren men det får gå. 25€ med frukost, det blir bara bättre och bättre... Parkering, som ansågs säker, mittemot. Jag frågar värden om vad han tror om regnet, som just då inte pågick. Ja, kanske någon liten skur, sade han. Jag ställde bilen på parkeringen, packade ur och satte på sittbrunnskapellet. Just då började det regna så jag fick brått tillbaka. "Kanske en liten skur" sade jag när jag passerade värden.

Sen duschade jag och gjorde mig i ordning. Då dom inte hade Internet fick jag använda min egen "dong" vilket man undviker så länge det går pga de uppskörtande taxorna man tillämnar utomlands. Jag hade först provat om det fanns någon öppen, trådlös, tillgänglig. Inte. Bara en låst som tillhörde "Chevyman". Det stod en cheva pick-up utanför så jag provade lösenord som Z28, Tahoe, Sierra, Louis, Chevy, Chevrolet, Camro, m fl men inget gick. Under

tiden hade det börjat blåsa något otroligt och dessutom åska. För att inte tala om det horisontella ösregnet. Hela gården utanför stod under vatten, vattnet vräkte ner och förbi hängrännor och stuprör. Jag sneglade lite oroligt åt Indigon till, skulle verkligen sittbrunnskapellet palla för trycket, det brukar ju bli en sjö i det. Regnet och blåsten upphörde efter en stund lika plötsligt som det hade kommit. När vattnet runnit undan från gården gick jag ut för att inspektera Indigon. På vägen ut sa jag något om en "liten skur" till värden. Sittbrunnskapellet hade hållit men det var så mycket vatten i att jag hade fullt sjå att orka lyfta upp det för att få vattnet att rinna ur. Är det mycket vatten i kan det dessutom pressas genom sömmarna och det är ju inte så roligt. Ännu mindre roligt är om det spricker vilket hände min Indigo i fjol hemma i Askim.

Sedan en kort promenad till restaurangen, Seestern, Sjöstjärnan, som också har hotell. Drygt halvbesatt terrass, den båtformade, med bara svenskar. Den ligger ut mot en parkering vars skönhet ju kan diskuteras men parkeringen slutar i en enorm småbåtshamn full av segelbåtar. Det var väl här svenskarnas nattkvarter fanns. Till att börja med en god räksoppa och sedan spättan. Öl först och vin sedan. Avrundning med espresso och en liten Himbeergeist för hälsan. Mycket humana priser. Till sist en promenad i den lilla stadens centrum där det var påfallande lugnt. Det var det nog inte under kriget. En medarbetare jag hade en gång, Klaus, hade just här rymt simmandes från sin fångenskap. Han var f ö pilot och flög tre gånger, sköts ner alla gångerna men överlevde. Blev så småningom privatchaufför åt en engelsk officer i fångenskapen. Man kan ju kanske ha det värre. När jag kom tillbaka till "Zimmer Frei" (skylten stod i mitt fönster så jag släckte den vid läggdags) berättade jag var jag ätit och man kommenterade det med att där var det "Preiswert" vilket jag verkligen kunde hålla med om.

Det var ju f ö också mitt rum med den dignande frukost som ingick. Problemet var bara att värden så gärna ville prata så det var svårt att få i sig tuggorna. När han försvann, som det visade sig, till toaletten fick jag passa på och dessutom resa mig för att gå. Vi tog adjö vid toalettdörren. Det hade bara regnat lite under natten så det var lugnt med sittbrunnskapellet. Nu mot färjan i Puttgarden! En färja lastades just av när jag kom så det bara blev en kort väntan. 45 minuters resa och en kopp kaffe. Solen trängde fram så att man kunde vara ute på däck. Inget mer spännande hände än att en kille, svensk, tappade ett 2-centsmynt vid en kassa. När jag påpekade det tittade han bara förnärmat på mig och gick utan att ta upp pengan. Jag fick stålsätta mig för att inte göra det...

Av båten i Rødby och odramatiskt till Köpenhamn och Öresundsbron. Ett tag tänkte jag ta Helsingör – Helsingborg i stället men svarta moln i den riktningen fick mig att ta bron. Dessutom lite intjänad tid, kanske 10-15 minuter. En regnskur utanför Helsingborg kvitterade att mitt val var riktigt. Tankning och

hamburgare vid Mellbystrand. Trafikradion varnade för en bil som står i omkörningsfilen södergående mellan Ringhals och Varberg och byter däck! Jag hinner höra detta 3 gånger innan jag passerar stället. Jodå, bilen är körd nära räcket, det är 4 personer runt den, varav 2 bakom bilen och man håller uppenbarligen på med däckbyte. Det måste varit 20 minuter sedan jag hörde det första gången! Man undrar vad dom har i sina skallar? Dels stå där och sedan hålla på så länge. Precis när jag passerar kommer så äntligen en polisbil och ställer sig lite snett bakom med saftblandarna på.

Vid 2-tiden anländer jag Askim efter 399,6 mil. Det är torsdag och jag startade på söndagen. Det var läge, tyckte jag, att fotografera bagageutrymmet fyllt och sedan med alla grejer som fick plats utplockade. En takfläkt, 4 lådor vin, en resväska, en stor bag (Indigo), en shoppingväska, en välfylld portfölj, en axelremsväska för dator, 2 kassar med material från mässan, 5 bag-in-box, 12 flaskor med diverse goda drycker, 5 golfklubbor, 2 jackor, 4 visitkortböcker, diverse grejer till bilen som triangel, reservdunk, tvättutrustning, sittbrunnskapell, mm. Jag tycker fö det är trevligt att köra genom Europa.