

Gnistgapet

Medlemstidning för Lund Touring Team

Nr 3 2008



Foto: Stefan Malmgren



Foto: Werner Wegs



Foto: Söderbergs

LTT 40 år



Foto: Thorkel Sjögren

Höstorientering



Foto: Stefan Söderberg



Foto: Anders Wallenborg

Gnistgapet

Medlemstidning utgiven av

Lund Touring Team
c/o Lisbeth Granbom
Holländarehusvägen 68
237 33 Bjärred

Plusgiro 14 82 46 - 2

Tf Redaktör

Stefan Malmgren
Norreskogsvägen 17
240 10 Dalby
046 – 20 09 79
0736 -33 93 53
stefan.malmgren@lsn.se

Hemsida

<http://www.ltt.nu/>

Email till hela styrelsen

styrelsen@ltt.nu

Email till hela klubben

lund_touring_team@yahooogroups.co.uk

Anmälan till mailinglista*

lund_touring_team-subscribe@yahooogroups.co.uk

*) Anmäl dig här om du vill få email som skickas via adressen till hela klubben ovan.

Du kan avanmäla dig igen när som helst. Mer info på hemsidan.



Styrelse

Ordförande	Stefan Malmgren	046 – 20 09 79	stefan.malmgren@lsn.se
Sekreterare	Lars Nicklasson	046 – 13 11 19	lars.nicklasson@ericsson.com
Kassör	Lisbeth Granbom	046 – 29 22 08	lisa.granbom@telia.com
Klubbmästare	Stefan Söderberg	070 – 840 71 19	stefan@telia.com
Medlemsansvarig	Peter Mace	046 – 20 18 12	pjmace@hotmail.com
Medlemsansvarig	Rolf Mungersdorff	040 – 16 01 39	mungersdorff@compaqnet.se
Webansvarig	Leslie Raie	070 – 860 68 00	raie@lsn.se



Stefan M



Lars



Lisbeth



Stefan S



Pete



Rolf



Leslie

Uppdrag utanför styrelsen

Garageförman	Bengt Andersson	040 – 26 86 13	ba69se@telia.com
Revisor	Bo Gertsson	0418 – 66 84 57	bo.gertsson@swseed.se
Revisor	Henning Gamst	0734 - 47 35 20	
Revisorsuppleant	Anders Wallenborg	046 – 29 53 06	anders.wallenborg@lsn.se
Valberedning	Lars Olsson*	040 – 48 02 20	lasse.h.olsson@telia.com
Valberedning	Bo Clarén	046 – 25 27 59	cla.car@bredband.net

*) Sammanställande

Omslagsbild: Sommaren som gått

Ordförande för ordet

I sommar har jag "roat mig" med att försöka avgöra om motorcykelekipaget jag möter syns bättre om föraren använder säkerhetsväst eller inte. Min slutsats är att så inte alltid är fallet! Speciellt inte om motorcykeln är utrustad med kåpa, oavsett storlek. Däremot har jag lagt märke till att om ärmarna på jackan och benen på byxorna är fluorocerande syns ekipaget betydligt bättre då ben och armar ligger "utanför" motorcykeln. Det räcker alltså inte med oket. Tyvärr är säkerhetsvästarna som regel inte långärmade vilket hade varit en klar fördel. Med detta vill jag säga att det inte är självklart att du syns bättre sett rakt framifrån bara för att du bär säkerhetsväst. Det kan vara att invägga sig själv i falsk trygghet. Men som alltid måste regeln vara att förbättrad säkerhet inte får vara anledning till minskade marginaler!

Låt oss gärna ta en diskussion i ämnet. Här i Gnistgapet eller någon annanstans när vi ses!

Och nu över till nåt helt annat: Ha koll på din cykel! Själv hade jag missat kolla lufttrycket i bakdäcket då vi gav oss iväg på semesterresan, fullpackade (dvs motorcykeln var packad, inte

vi ... ;-). Inte undra på att vägarna var extra slingriga... Livet är riskfyllt nog som det är!

I förra numret av GG skrev jag om Novemberkasan. Med tanke på den gångnatidens myckna regnande skulle vi kanske skaka liv i de gamla traditionerna. Eller har folk blivit klokare med åren... Vi får väl se om det händer nåt...

Hösten anses av många vara en dyster tid då allt det roliga tar slut och vi går in i en tid då navelskåderi och depression är de förhärskande sinnesstämningarna. Men det måste gälla folk som inte kör motorcykel! För visst är det härligt att glida fram en skön höstdag med alla färgerna sprakande från träd och mark. Luften känns full av kraft som ska lagras upp till vårens explosion! Så ställa inte in hojen än. Det finns det många fina MC-dagar kvar på året! Eller hur!!!

Eder Ordförande/Stefan.



Ha koll på grejorna! Det befrämjar hälsa och välgång...

Redaktör'n spaltar upp

Så roligt! Flera stycken av er hörde av er med artiklar till Gnistgapet! Jättekul!

Det är ju inte alls svårt att vara redaktör för en blaska som skriver sig själv, dvs precis som det ska vara när medlemmar själva fyller ut sidorna.

Nu hoppas jag att fler får blodad tand och sätter sig bakom tangentbordet och skriver ner sina historier. För alla har vi nåt att berätta!

Det räcker med en bild!

Känner du inte för att skriva själv kan jag bidra med texten om du bara ger mig lite manus.

Välkommen med fler bidrag! Stort som litet!

I detta nummer av Gnistgapet tackar jag speciellt följande artikelförfattare och fotografer:

- Wemer Wegst
- Viveka Söderberg
- Stefan Söderberg
- Thorkel Sjögren
- Anders Wallenborg

Hälsar Redaktör'n

Stefan Malmgren.

0736 – 33 93 53 eller 046 – 20 09 79

stefan.malmgren@lsn.se

Adress: Norreskogsvägen 17, 247 51 Dalby



Lublin, Polen; Det är såna hör minnen man går och bär på resten av livet... ;-)!!! Härligt!!

Klubbmästarens sida

Nu börjar hojsäsongen tyvärr gå emot sitt slut året har varit bra för MC åkande, faktiskt så var det under vissa dagar för varmt. Höstorienteringen gick av stapeln på en riktigt varm dag och var väldigt lyckad. Nästa år kör vi igen. Vill passa på att tacka arrangörerna för en god frukost och en härlig grillning samt en väldigt bra genomförd orientering.

Vi får hoppas att den årliga Kiviksturen blev den sedvanliga succén den har blivit varje gång hitintills. Och hoppas kanelbullen satt bra. LTT bjöd på den eftersom Kiviksturen sammanföll med Kanelbullens dag.

Allt om MC var och skrev ett reportage som enl. information kommer i ett vinter nummer håll utkik!

Snart så är det dags för en ny säsong och jag ser redan fram emot att vara ute på vägarna igen.

Detta är Presidenten of Fatso MC Sweden och en av hans hojjar



En annan hoj han har skall stå i vardagsrummet platsen är redan utsatt, kan du gissa vilket märke han ställer i rummet? (Svaret finns nederst på denna sida).

Jodå hojjen är av Italienskt märke och är snart på plats. Kolla gärna in Deras hemsida www.fatsomc.com

Väl mött er Klubbmästare
Stefan Söderberg



Kassörens ruta, uppdaterad 08-09-19

100 medlemmar

På vår hemsida hittar ni den sista medlemslistan som är aktuell, så även i detta nummer av tidningen.

Stämmer inte era uppgifter, hör av er, det är lätt att det blir fel (en punkt hit eller dit).

Till er som har mobilnummer och mailadress och inte redan har meddelat oss det, gör det gärna. På så vis kan vi nå er på ett smidigt sätt när det kommer något aktuellt.

Hör av er på medlemservice@ltt.nu

Är du medlem på klubbens mailinglista? Om inte och vill det, kontakta Lasse N som hjälper dig med inloggningen.

**Vi har under sommaren fått en ny medlem:
X9 114 Susanne Berggren boende i Lund**
(nära vän till Anders Wallenborg)



-Och så, jag passar på här och tackar för mig som kassör då jag inte sitter kvar nästa verksamhetsår och önskar nästa kassör lycka till.

/ Lisa

Upptampad stig

Text & foto: Stefan Malmgren

Redan de gamla vikingarna gjorde det. Karl XII gjorde det. Och många andra har gjort det. Varför skulle inte vi kunnata den här vägen? Tja, det kunde ju vara så att vi kom till länder och folk som inte hade glömt de gamla oförrätterna och som till varje pris måste återgälda gammal skuld! Och mycket riktigt! Vi hann inte mer än till Warszawa innan huvudena började rulla, dvs mitt!!! Och hur kul är det på en skala och komma hem utan huvud???!!! Nä, sånt vill man ju akta sig för!



Vad gör man?

Redan på färjan från Karlskrona kunde vi känna ett visst obehag. Var vi iakttagna? Båten var full av bara polacker. Var de ute efter våra skalper redan? Varför fanns det så få svenskar ombord? Vi gick runt på båten och till sist hade vi skakat av oss alla förföljare och gled så småningom ner vid ett bord och beställde in en öl och lite nötter på halvtaskig engelska (vi ville ju inte röja att vi var svenskar). Mat hade



Ölen kändes berusande; Rent av förgiftande...



vi som tur var redan ätit på en mysig restaurang i Karlskrona så att vi säkert skulle kunna klara oss över Östersjön, över till gammalt fiendeland. Huga! Men frågan var nu om ölen kunde vara förgiftad? Hmmm, efter lite inbördes diskussion kom vi fram till att vi fick chansa. Förmodligen skulle de tjäna på att låta oss vara vid liv ett tag till. Vem skulle annars betala för ölen... Men med tanke på konsekvenserna av ölhävningen skulle man kunna tro det i alla fall...

Polackerna hade gett sig ”den” på att förstöra vår kväll. Annars skulle dom inte ha haft en polsk karaoke-tävling hela kvällen endast med smärre avbrott för diverse uppträdande med lättklädda damer och halvtaskig trollerikonstnär. Dom sistnämnda inslagen antagligen för att vi inte skulle misstänka nåt. Men så lättlurade var vi inte! Vi sänkte inte garden en enda millimeter.

Natten gick till ända och vi kunde pusta ut då inga försök till gasattack hade genomförts och inget förgiftat vatten i duschen.

Vi smög oss ut i korridoren för att osedda ta oss ner till motorcykeln (eller vad som nu kunde tänkas finnas kvar av den). Vi hann inte mer runt hömet! Så står dom där! Allihop! Polackerna hade alltså väntat ut oss. Nu skulle pöbeln få sin belöning. Trodde dom! Men vi lurade dom allihop. Vi gick ner en helt annan väg till bildäck när dom äntligen öppnade dörarna dit. Vi lurade dom till den milda grad att vi själva knappt hittade motorcykeln (och den är ju inte sååå liten) bland alla lastbilar (polsk-registrerade!) och nära personbilar (oxå polsk-registrerade!).

Efter denna pärs kunde vi så småningom låta Vingen få luft och glida i väg längs de polska, nåja, vägarna. Sanningen och säga så är det inte så himla stor skillnad på Skåne och Polen. Lika platt åtminstone.

– ”Polacker, polacker, överallt polacker”, för att travestera en viss känd sportreporter från mitten av det förra seklet. Inte en utlänning så långt ögat nådde. Men fina bilar har dom, polackerna. Inte en Trabant så långt ögat nådde. Nästan som om dom hade finare bilar än vi. Nä, så illa kan det ju inte vara!



Trabi 601 1,1 kombi; Inte sedd i Polen i all fall

Warszawa nådde vi som planerat. Kvällen blev kort. Endast ett besök på Hard Rock Café. Inkognito, naturligtvis! Vi flöt in bland de andra jet-set-arna och annat fint folk precis som vilka yuppies som helst. Tror inte nån la märke till oss överhuvudtaget.

Dagen efter gick vi omkring i Warszawa som vem som helst och tittade bl a på fasadernas skotthål på sina ställen och annat som man kunde tänka att en normalt turistande polack skulle gjort i sitt hemland. För några andra turister än polacker såg man inte till bortsett från en liten grupp förskrämda japaner.

Vi gick ner i Stare Miasto (= *gamla stan*) och beställde in en vit borjst, precis som vilken polack som helst skulle gjort; med ägg och korv och allt annat i som hör en riktigt borjst



Vit borjst, som vi åt frivilligt, med god aptit! till.

Förmodligen hade dom stått gömda bakom nåra träd eller kanske var de utklädda till kypare. Det får vi aldrig reda på. Men rätt var det var grep dom tag i mig och så låg jag där

på stupstocken med bilen på halsen. Ja, ni förstår ju själv hur spännande detta var... Inte ett dugg! Kan man inte glömma att vi har haft ihjäl nära tusental polacker genom tiderna?! Och varför ska jag behöva sota för det som vikingarna och Karl XII hittade på med? Kändes orättvist! Måste jag säga. Och det gjorde jag till dom oxå men förhandlingsläget var något prekärt. Men så anlätade jag mina ljusblå och kunde på så sätt lugna ner mobben och vi kunde fortsätta vår semester som om inget hade hänt. Puh! Men håll med om att det var nära ögat!

Under resten av resan hände ingenting! Jodå, massor! Ska försöka hålla mig till väsentligheterna.

Vår resa genom Polen fortsatte mot Hrebenne, dvs gränsövergången mot Ukraina. På vägen dit stannade vi till i Lublin, en mycket vacker gammal medeltida stad med utsökta pannkakor med diverse fyllningar. Glassen de kunde skeda upp gick inte heller av för hackor!



Scheisse-gott, som tysken skulle säga!

Mums!

3 km innan gränsen såg vi lastbilarna köa för att komma över gränsen. Ajdå! Man har ju hört talas om de otroliga väntetiderna vid gränskontrollerna. Suck, det var bara att bita i det sura äpplet. Hursomhelst körde vi förbi den 3 km långa konvojen av lastbilar och nådde så fram till gränsposteringen. Inte många personbilar där inte, ett 30-tal, och dessutom vinkade folk oss glatt förbi så vi hamnade först i kön, precis innan strecket. Efter ett muntert litet samtal (!) med gränspolisens (*hans engelska var bättre än vår polska*) kunde vi efter dryga halvtimmen köra över gränsen. Lätt som en plätt! Och så pratar man om att det tar 6-8 timmar att ta sig över en gräns. Ljligt! Vilket

vi var helt övertygade om ända tills vi skulle åka ut ur Ukraina igen men det är ju en helt annan historia och kommer längre fram i berättelsen, annars blir ju kronologin liksom fel.

Jag ska aldrig mer klaga på Lund centrums eländiga gator! När vi kom till L'viv (*ligger i västraste delen av Ukraina, ca 5 mil innanför gränsen*) var det mörkt och vi stannade vid första bästa mack för att fråga om vägen till Resorten dit vi skulle. Det visade sig att den låg alldeles söder om stan och vi hade kommit in ifrån nordväst. Det kändes naturligt att köra genom stan för att komma dit. Men det skulle vi ABSOLUT inte göra!!! Även teckenspråk kan vara väldigt övertygande! Det gick inte att köra *genom* stan utan vi skulle köra *runt* stan!! Och efteråt förstod vi varför. Vi körde ju naturligtvis fel och körde rakt genom stans centrum. Yeerk! I L'viv (*eller ЛЬВІВ, som det heter på ryska*) har man satt en stor ära i att behålla de gamla gatstenarna från 1700-talet, som har en dimension på ca 15 x 30 cm. Och det kan jag lova dig, kära läsare, att det inte fanns två stenar i L'viv som ligger i samma nivå! Det gällde sannerligen att hålla både i styret och tungan i rätt mun och på nåt sätt försöka reda ut situationen. Att centralstödet fortfarande sitter kvar på Vingen och att ingenting annat heller lämnade Vingen är ett mysterium, som jag har tänkt skrivatill Honda om. Och inte nog med alla gropar; Mitt i allt elände hade dom lagt spårvagnsspår! Snacka om att vara ute på hal is! Eller rättare sagt jag hade hellre kört på hal is!



Dessa spårvagnar... (Det fanns nyare!)

Vi nådde till sist fram till campen, mycket tack vare vägvisning från ett antal mycket vänliga människor (= *ukrainare*), och kunde så småningom, i mörkret, resa vårt tält. Gissa om det gick lätt att somna. Zzzzz!

Jag vet inte om man tänker sig att folket i Ukraina skulle vara mycket annorlunda än vi i norra Europa? I så fall kan jag ta bort den villfarelsen. De var mycket trevliga och vänliga! Det fanns dock en stor skillnad. Gräsklipparförsäljare göra sig icke besvär. Inte en enda gräsmatta i hela Ukraina fanns så långt ögat nådde (*i alla fall inte i de delarna av landet vi såg*). All trädgårdsmark användes för att odla majs, potatis, lök och allt annat som kunde ätas. Möjligen några blommor i kanten men inte mer. Man fick känslan av att Ukrainaborna har en lång väg i allmänhet kvar till vår välfärd. Men jag tror inte det tar lång tid innan de är där!

Bensinen var billig, ungefär halva priset (*i Polen hade de ockrama mage att ta nästan lika mycket som hemma*). Så det innebar att vi tog oss några turer i det Ukrainska landskapet. Mycket intressant! Att köra på något annat än huvudvägarna var inte att tänka på. Inte kör man frivilligt ut på grusväg med en Vinge inte. För nåt annat var det inte. De sk huvudvägarna var ganska gropiga och definitivt spåriga och betydligt sämre än de polska som trots allt var helt OK. Men långsamt gick det. Det var inte ovanligt med hästekipage på vägarna så det gällde att se upp. Och vägrenen var inte att tillgänglig då den inte var asfalterad.

Ena dagen körde vi söderut från L'viv räknat och stannade i Strij (*eller СТРИЙ på ryska*) för att fika. 2 spann för en öl på ett café känns ju väldigt lagom. Fan, f'lätt synd att man körde...



Dom lurar i vassen...

Andra dagen körde vi lite mer sydvästvärt och fick uppleva en av de Ukrainska turistattraktionerna. Vi blev nämligen stoppade av Polisen, som ville ha US \$600 eftersom vi hade kört för

fort, som dom påstod. Detta visade dom på en laserpistol. Jag är helt övertygad om att den siffran dom visade för oss hade dom visat för alla dom hade stoppat det sista halvåret. Vi hade naturligtvis inte så mycket pengar på oss utan vi prutade ner summan till 100 UAH (*hryvnja = Ukrainsk valuta*), vilket blir ungefär samma belopp i svenska Zloty. Detta betalade de andra tre förarna i gruppen men för min del var det lite värre; jag hade bara 55 UAH på mig. Efter lite palaver och ett tillskott på ytterligare 5 UAH från en kompis fick vi så åka vidare. Vi tog i hand, poliserna och jag, och vi skiljdes med ett stort leende och som vänner. Att vi inte fick nåt kvitto på pengarna kan ju ses som en liten kuriositet i sammanhanget, eller hur...???

Arrangörema av campen (Gold Wing Treffen) hade gjort mycket stora uppoffringar och bjöd på mycket fin underhållning med både folkmusik och dito dans. Dessutom ett helt otroligt traditionellt teaterspel! Massor av billig och god öl och billig men inte felsmakande vodka gjorde att sista kvällen var mycket trevlig (*tror jag...;-*).

Kortegen in i den gamla kulturstaden L'viv blev en succé. Det var första gången L'vivborna fick möjlighet att beskåda dessa under-

verk till motorcyklar i sådan mängd.

Resan tillbaka till Polen blev en överraskning. Vi startade några timmar senare på förmiddagen än de första pionjärerna som gav sig av redan i arla stund. Döm om vår förvåning när vi kommer fram till gränsen och där står dom fortfarande kvar. Hmmm, vad händer? Att det skulle börja regna just när vi står här är ju rätt typiskt!



Nöden har ingen lag...

Vi stod väl där i dryga timmen eller två innan det dök upp två svarta Vingar med, som det visade sig, två ryska killar av det större och biffigare slaget. De underrättade sig om läget



Centrum av den gamla kulturstaden L'viv, vad kan passa bättre då...

och stegade sedan myndigt fram på ryskt vis och knackade gränspoliserna på axeln. Vad som sades och vilka samtal som ringdes på mobiltelefonerna kunde vi inte avgöra men efter bara en kort stund öppnade sig Pärleporten, f låt grinden som stoppade fordonen och alla de ca 30 väntande Vingarna kunde rinna igenom gränsposteringen. Resten av bilarna fick allt vackert stå kvar. Därefter dirigerade de två ryssarnatrafiken igenom de olika instanserna och på ca en halvtimme hade vi så kommit igenom nålsögat. Det kändes trots allt rätt skönt!

Campen i Krakow var kanske inte lika välorganiserat som L'viv men Krakow som stad var desto trevligare att besöka. Prisläget i Polen gör en inte till millionär precis men lite billigare kändes det allt.



Det är vackert i Krakow!

Vägen tillbaka mot Sverige gick genom Torun – Nicolaus Copernicus födelsestad (det var ju Copernicus som förklarade att allt snurrande runt solen och inte jorden som man trodde i början av 1500-talet). En fin liten gammal stad som oxå är väl värd ett besök.



Det är vackert även i Torun!

Alltnog resan gick vidare norrut och vi landade i Sopot, där vi tillbringade de sista skälvande timmarna på Copacabana. Sopot är mest känt som kurort och för sitt intensiva uteliv. Här finns även många populära och välbesökta badstränder. Orten har en årligen återkommande sångfestival och är Polens sommarhuvudstad.



Nästan som i Brasilien...

Rutten



Kortfakta om Ukraina

Huvudstad:	Kiev	som delas upp av floder, som Dnjepr, Donets, Dnjestr och Bug, som rinner söderut och mynnar i Svarta havet eller det mindre Azovska havet i söder. Ukraina är ett bördigt land med svartjord och många floder, och är således en viktig jordbruksexportör för övriga Europa. Mot Vitryssland finns skogsmarker. De enda bergsområdena är Karpaterna i väst som når upp till 2 061 meter över havet vid dess topp (Hoverla), samt de mindre Jajlabergen på Krimens sydkust mot Svarta havet i söder. (Källa: Wikipedia)
Språk:	Ukrainska	
Statskick:	Republik	
Självständigt:	1991	
Yta:	603 700 m ² (Något större än Frankrike)	
Folkmängd:	47 miljoner (Frankrike ca 64 milj)	
Valuta:	Hryvja (1 Hryvja = 100 kopijkas)	
Tidzon:	UTC +2	
Ukraina är det till ytan näst största landet i Europa efter Ryssland. Det ukrainska landskapet är mestadels ett platt, fruktbart slättland och högländ		

Aruba

Text & foto: Viveka & Stefan Söderberg

Så här fint dekorerar de sin hojar på Aruba!
Visst fanns där bläckfisk både i havet och på
tallriken.....och som ni ser på denna läckra
hoj.

(Aruba är en ö Västindien/Red anm.)



Guldvinge-bekymmer

(Av: Anonym)

Då jag kör Guldvinge får jag ganska ofta frågan om komforten ombord och då speciellt sätet för passageraren, som allmänt går under beteckningen "Queen's Seat".

Vid ett tillfälle formulerade jag, helt oavsiktligt, svaret så här:

– "Av alla dom tjejer jag har satt på där bak har ingen klagat hitintills..."

Glöggafton

Lördag 13 december, kl 16:00

Hemma hos Münzersdorff,

Annetorpsvägen 55, Malmö

Boka i din kalender redan nu!

LTT Årsmöte

Måndag 3 november 2008, kl 19:00

Interfleet kontor, Axel Danielssons väg 267, Malmö

Boka i din kalender redan nu!

Nagelskåderi i Jönköping och lite till...

Text & foto: Werner Wegst

Årets upptakt blev Elmia-Mässan i Jönköping där köerna ringlade i många led. Veckan innan hörde kung Bore av sig med en överraskning på 20 cm. Skapelsema på mässan skulle värma upp våra huttrande hjärtan.



Gamla klassiska MC'n i snygg presentation tävlade med fantasi fulla målningar på så gott som alla delar på bilar såväl som på motorcyklar utfört av skickliga hantverkare. Endast förgasarna verkar än så länge vara förskonade från klåfingriga artister.



Kortkjolade skönheter rörde sig med akkuratess mellan alla blankpolerade cylindrar och lyktor. Även hos dessa svävande varelser kunde jag se små fräcka målningar på naglarna. Männe fanns dess minimålningar på vilka stäl-len som helst. Tanken svindlar och endast en tät mur av besökare hindrade mig att ila efter dessa puddingar och be om att hålla handen stilla för ett litet minnesfoto. Kanske en och annan i LTT hade behövt lite inspiration inför vårens uppfräschning av möjligheterna...

”Ta en Sybilla medan vi målar om din tank.” Avdelningen kunde endast besökas med hörselproppar som delades ut gratis, men hjälpte föga. Här presenterades bilar som ingen annan uppgift hade än att köra omkring med 38 högtalare med multiturboförstärkare. Tinnitus hälsar.



På min MC-aktiva tid (låter gammalt eller hur?!) lyssnade jag alltid med ett öra på musiken nerifrån och kunde så avgöra hälso-statusen på motorn, i varje fall så inbillade jag mig detta. Men att köra med ett valsverk i huvudet tillåter inte sådana små kontroller. Därför blev det dubbla proppar plus den vanliga vaxproppen ovanpå. Lustigt att se folket röra läpparna utan ljud. En sådan knapp önskar man sig ibland.



En avdelning som alltid tilldrar mitt intresse är Husqvarnas. Här står de berömda 350 och 500 kubikare tvåcylindrar av den urskicklige Folke Mannerstedt, vars skapelser väckt förundran i internationella sammanhang.

Ändå mer häpnadsväckande var dock Bo Granaths fenomenala framgångar med en 500 cc, vattenkyld Husqvarna, hopsatt av två Crossmotorer i vettig ram, Öhlin dämpare och Ceriani-gaffel. 1972 blev det då en femte plats i VM. Då får man komma ihåg att maskinen mer eller mindre var en mans verk dock med hjälp av andra kunniga yrkesmän på Husqvarna.



Kanske låter det inte så märkligt men då kan man fundera ett litet ögonblick att de andra pojkarna som Granath tävlade med var G. Agostini, A. Pagani, B. Kneubuhler och R. Gould. Granath fattades 5 ynka poäng till Rodney Gould på sin Yamaha som blev fyra i slutresultatet. Onödigt att nämna var att de två förstnämnda körde på ett ganska känt märke som börjar med M och slutar med ta. Och dom tog för sig! Dessutom var Husqvarna den enda tvåaktaren som var med i cirkusen som genomförde ett helt tävlingsår på de stora banorna!

En jämförelse kunde vara att någon i LTT gräver fram två relativ fräscha motorer från ex. en japansk tillverkare, kopplar samman dessa och kompletterar med prima vara från olika tillverkare för att sedan matcha Rossi, Stoner, Hayden, Lorenzo eller Dovizioso.

Otänkbart eller hur? Är det nån hemma??

För att fortsätta med Husqvarna så hade arrangörerna bra tumme med vädret när den årliga Husqvarna – Rallyt startade den 7 juni i år. Allt som hade just det namnet var välkommet och det blev många. Från vad vi kallar för "lättviktare" idag till storvolymiga tvåcylindrar i V-form på hela 1000 kubik!



HQ 1000cc med sidovagn



HQ imponerande motor



Husqvarna-rally



HQ-rally Torbjörn

Möjligtvis var årets höjdpunkt, förutom själva rallyt en gammal Husqvarna V-motor med sidovagn som troligen användes i backtävlingar och sedan ställdes undan för att förfallet och rosten skull ta över. Den såg inte för fager ut men den nya ägaren berättade om ett hisnande detektivarbete för att nosa upp maskinen som endast ett fåtal kände till.



HQ-rally backracer

Att efter 15 felaktiga adresser komma fram till en man för att upprepa frågan om racem och få till svar: "Ju – jag vet var den finns!". "Den står därute i utuset!!" Häpp! Trots maskinens dåliga skick var det inte lätt att få den loss!



HQ-rally backracer

Många goda skratt följde presentationen och den nya ägaren lovade att ha ekipaget klart till nästa års uppsättning av rallyt. Med "klart" menas nog att den skall stråla itoppskick. Kanske någon LTT:are hittar hit för att vara med? Det skall bli spännande!

Torbjörn Nilsson körde runt med sin 600 kubikare från 1920. Lite längre fram på eftermiddagen var Torbjörna tvungen att ge sig av till Skåne igen för att dagen efter flyga till Arkansas och huset i USA. Strongt gjort!

Själv måste jag sett fänig ut med mitt leende

hela tiden. Jag mådde som en kung och alla maskiner med sina speciella ägare bidrog till flinet.



Husqvarna-rally



HQ rally-stänkor är som dom är..



HQ-rally Torbjörn igen

Vid målet kom jag i kontakt med Sivert Bomberg som för många MC-åkare är en kändis och expert på Vincent! "Va, Vincent" frågade jag. Just det! Lustigt var att jag själv ägde en Vincent några månader på 60 talet nere i Lund. När rallyt höll på att avslutas så bjöd mig Sivert hem till sig på Råslätt i Jönköping. Där skulle han visa några saker och en maskin till. Visst blev jag nyfiken och var inte alls svår att övertala. Han stack iväg med

sin Rapid som nyligen renoverats till nyskick. Om nu någon tror att en äldre herre på en Vincent tar det lugnt i trafiken så stämmer inte detta i Siverts fall eftersom jag hade full show att hänga med fast jag körde snabbare än med styrfart...



Sivert Bombergs Vincent

Jag skall visa den andra Vincenten också så han och halade fram en EGLI – VINCENT ur garaget. Hakan trillade ner och det tog en stund. En gammal iordninggjord Rapid är häftig, men en EGLI är skithäftig. En liten och låg maskin i rött som efter några kickar kom till liv. WAUU ...!!



Siverts Egli Vincent



Vincentmotorn

Tänkte i det ögonblicket på den gode Roland Fröjd som jag träffade apropå utanför Lund. Bytte maskiner (Honda mot Vincent, hmm) för en liten provtur. Åter tillbaks så hade vi ett leende på läpparna!

Timmarna flög iväg och först en känning i magtrakten fick oss att sätta stopp. Det var sketkul som man säger häruppe.

Sen kunde jag inte låta bli att fundera på denne märklige mannen i Schweiz som skrivit motorhistoria.

Några nedslag i Eglis liv följer här:

Premiären för sina två motorcyklar skulle ske med pompa och ståt och helst då på ZUSPA (motsvarande IFMA eller varför inte Motor-mässan i Göteborg eller Elmia) i Zurich 1967.

Dock fanns där en hake: Priset som Fritz varken hade råd med eller ville spendera på en ställplats och så föddes en idé. Han undrade om mässledningen behövde lite dekorationer i form av två märkliga motorcyklar. Eftersom han inte ville ha nåt för lånet så togs erbjudandet tacksamt emot.

När han då kom till mässan och frågade om vilken plats han fick så kom svaret: ”DEKORATIONSBLOMMERNA” skulle stå längst bak i hallen. Då var det helt likgiltigt ifall det skulle handla om MC eller blommor erinrar sig Fritz med ett leende.

Att just ”blommoma” skulle bli huvudattraktionen vid mässan hade Fritz inte kunnat tänka sig. Dessa två EGLI-VINCENT motorcyklar blev en sensation !

Sedan 1955 hade man ju inte producerat nya Vincent. Som då var dyrast och snabbast i världen. Men glömt hade ingen dessa MOTORCYKLAR som de flesta bara hade kunnat drömma om.

Dessa två konstverk slog ”knockout” på alla som stod framför med lysande ögon och halvöppna munnar! Endast den våldsamma motorn från Black Shadow kände man igen, dock här modifierad till 75 hk. Resten var för mässbesökarna så ny att suckarna bara välldes fram. Vilken ram och vilken estetik! Äkta racer-maskiner med clip-on styre och bakåtflyttade fotpinnar, sporttank, racersadel, smala stänkskärmar och specialfälgar av aluminium med hög kant, en Fontana dubbelnockbroms, en Simplex enkelnockad bak som gav extrema bromsvärden. I Eglis egen racerversion fanns

dessutom skivbromsar. Dock var ramen den största chocken som glänste genom sin enkelhet och elegans där själva motorn bildade en bärande del i ramkonstruktionen. Fram en Cerianigaffel av högsta kvalité som lagrade i ett överdimensionerad koniskt rullager.

Sen fanns ytterligare en detalj som väckte nyfikna blickar. En jättelik Smith hastighetsmätare med en indelning upp till 250 km/h! Och det i en tid där nästan alla hastighetsmätartillverkare tog till med några extra skalor för utseendets skull. De flesta slutade med 120, några på 160 (då log man lite), och några som hade mage att rita upp 180 på instrumentet.

Här stod med stora bokstäver 250 km/h. Vem skulle inte fått frossa?! Kan bara ana om vad alla besökare pratade om runt matbordet på kvällen eller några drömde lite försiktigt om bakåtflyttade pinnar och sen somnade med ett fånigt leende på läpparna, tungan hängandes på snedden.

Herre jävlar!!

Själv jagade jag en gång efter en rödlackerad tvåcylindrig Rumi några varv runt Colosseum i Rom år 1964. Vänner frågade mig om jag visste vad den märkliga byggnaden var som jag rundade några gånger. VAAAAA?!!!!

Och allt detta i en tid där en berömd BMW R69 S med sina 42 hk gällde som nästan överjordiskt. När BMW'n presenterades 1960 så toppade ex en Porsche 1500 Carrera GT inte mycket mer än 160-170 knyk!

Efter dentiden på massen har allting rullat på för Fritz Egli i en rasande fart!

På sin tidigare grundutbildning väckte en äldre arbetskollega en viss uppmärksamhet. Många gånger iakttog Fritz hur denne arbetskollega hade problem med att starta motorcykeln. Kollegan kallades för "Blacky" efter hans motorcykel – en Black Shadow. Denne Blacky fick problem med hälsan och så frågade den äldre kollegan en vacker dag ifall Fritz kunde tänka sig att ta emot Vincenten som gåva nu när han inte kunde köra längre. Sälja ville han absolut inte. Och så blev det. Vincenten är fortfarande i Fritz ägo och kommer så att förbli eftersom Blacky kort därefter dog och Fritz bestämde sig att aldrig sälja...

Fritz deltog i början av 1968 i åtta backtävlingar med sin Black Shadow som tidigare försetts med Black Lightning-delar och hade

en effekt på gott och väl 80 hk. Motorcykeln gick enligt beskrivningar då "så in i helvete" men Fritz hade ingen jätteframgång på tävlingsbanan eftersom väghållningen var ett problem och själva ram- och gaffelkonstruktionen från strax efter andra världskriget. Den bästa placeringen med den gamla ramen blev en tredje plats. Men då 1968 kom han i sju tävlingar etta och i en trea. Facit: Schweizisk backmästare!

Följande år överlämnade han maskinen till gode vännen Fritz Payer (alla heter Fritz därnere!) som i kombinationen Egli/Vincent/Payer vann allt som gick att vinna 1968.

Hastighetsrekord och internationella tävlingar kantades med framgångar, där man kan minnas att maskinen gjorde livet surt för världsstjärnor Phil Read och Giacomo Agostini. Racervincenten vägde då knappt 160 kg och effekten var runt 80-85 hk vid 7000 varv/minut.

Nästan alltid tvåa vid de schweiziska backmästarskapen blev en Florian Burki med sin Triumph-Metisse och så frågade Egli honom om han ville testa "Racervincenten". Så blev det och i mål skilde de bägge fabriksförarna endast några tiondelar..!

Efter tävlingen delade Fritz Peyer och Florian Burki Mästarskapstiteln mellan 1971 och -73.

Om nu den gode Evert Bomberg läser om Egli och Vincent i pappret så skulle jag kunna tro följande scenario inträffar:

Jag kan tänka mig att du nu tar en kopp kaffe, bladdrar och ler lite åt Egli historien. Har du sen drömt färdigt i det förgångna då är det bara att gå ut genom dörren ner till garaget, öppna porten och där stå hon!!

VILKEN LYCKA!

Wemer Wegst

Kullen Kölingared, en höstdag där de första gyllengula bladen håller på att singla ned från trädet, exakt den 18. September 2008

Skriven för alla LTT'are i Lund som antingen kan läsa eller köra motorcykel eller gubevars bägge delarna.

Nästa episod handlar om Barcelona, Zschopau, Tjolöholm, Visingsö och Årås Kvam i Västergötland. Bara om ni vill!

(Och det vill vi!!! /Reds anm.)

Thorkel storstädar minnet

Bildtexter & foto: Thorkel Sjögren

LTT 40 år



Campingbild i samband med en orientering i småland



Övernattning på väg hem från Pamplona -82. Thorkel Sjögren i bild, skorna t.v. tillhör Per Erlandsson

LTT 40 år



Siesta i Frankrike, tidigt 80-tal



Middag på väg mot Pamplona -82 Thorkel Sjögren o Per Erlandsson



Här letar vi efter en väl gömd orienteringsskärm i de småländska skogarna, troligen Palle Schacht i förgrunden



Mackel med bensintillförseln Anna Persson, numera Erlandsson och Per Erlandsson



*Kartläsning på Bornholm -79
Thorkel Sjögren*



*Under vår väg mot Pamplona övernattade vi på en camping nära gränsen mellan Tyskland och Frankrike; Samma kväll var det EM-final i fotboll; Inomhus fanns det separata rum för Tyskar och Fransmän - vi satt ute...
Tryggve Degeman, Anna Persson, Håkan Rosborg, Thorkel Sjögren och Per Erlandsson*



Bild av det ursprungliga LTT-märket från 60-talet



*Problem med Hondan på motorvägen i Tyskland
Nora Bengtsson, Håkan Rosborg, Tryggve Degeman och Per Erlandsson*

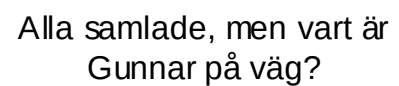
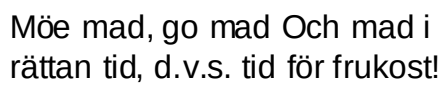
LTT 40 år



*I samband med någon av årets orienteringar -79
Längst tv Okänd, Birger Borsiin, Ronny Christenson, Tomas Gustavsson*



Frukostvär dar



Jodå en liten katt som behövde klappas

Höstorientering



Hellre en skruv lös, än tio för hårt
åtskruvade?



Okey! Vi tar er hem, skall bara tanka
upp först

Grillvärdar



Möe
mad...



And The winner is!



Ett glatt arrangörsgång, glädjen speglar hela dagen



1:a
pris

Av Stefan
Söderberg

Resa med SMC till Dolomiterna

Text & foto: Anders Wallenborg

Den 8-15 juni 2008 deltog jag i en veckolång gruppresa till regionen Trentino (Syd-Tyrolen) i italienska alpema. Resan var arrangerad av SMC och kallades "Dolomiternas vackraste vägar".

Både valet av resmål och tidpunkt verkade lovande, enligt SMC är maj och början av juni den bästa tiden för motorcykelåkning i de italienska alpema. Anledningarna är flera; temperaturen är inte så hög ännu, priset på övernattningarna är lägre men framför allt har inte den mest intensiva turistbiltrafiken börjat.

Blotta tanken på att få frossa i körning på kurviga alpvägar i nästan en hel vecka fick det också att vattnas i munnen på mig ... ☺

Det var min första långtur på mc, men definitivt inte den sista! Därför vill jag gärna dela med mig av mina intryck och erfarenheter.

Dag 1: Helsingborg till Hamburg



Packat och klart strax före avfärd. Suzuki Bandit GSF 1200 S ready for action. Banzai!

Resan började i Helsingborg på morgonen söndagen den 8 juni kl 10:00, då 20 st förväntansfulla mc-förare samlades vid färjeterminalen och ivrigt inväntade de två reseledarna Örjan Andersson och Mathias Fröjd från SMC. Det var en brokig blandning av motorcyklar, allt ifrån sportiga maskiner som Triumph Sprint RS till glidare som Honda VT X 1300, dock med viss dominans av touringcyklar och äventyrsmaskiner typ BMW GS 1200 och Honda Varadero.

Det var strålande väder, nästan för varmt för mc-åkning eftersom termometern visade nästan 30°C. För en gångs skull var jag glad att första dagen var en transportsträcka med en hel del motorväg, fartvinden behövdes!

Vi tog färjan över sundet till Helsingör, och åkte sedan genom Danmark till Tyskland via Rödby-Puttgarden. Det blev motorväg genom Danmark, men när vi passerat Oldenburg i norra Tyskland lämnade vi Autobahn och fortsatte på mindre vägar till Hamburg, där Altona Bahnhof var dagens slutmål. Vi kom dit i god tid före 20:00 som var deadline för incheckning, och hann med en bier och en Wienerschnitzel innan det efter en stunds köande blev dags att lasta på motorcyklarna på nattbiltåget till München.

DB AutoZug sköter surrningen av motorcyklarna på tåget, så det behöver man inte tänka på. Däremot så måste all "lös packning" tas med in i kupén, därför är det bra om packningen förutom lite handbagage är så bra fastsatt att den kan sitta kvar på motorcykeln under färden.



På biltåget i väntan på surrning.

Dag 2: München till Ronzone

Natten tillbringades i en liggvagn av tysk modell, vi hade ganska gott om plats till bagaget eftersom vi var fyra personer och det fanns fem bäddar. Morgonen därpå blev vi väckta av konduktören och serverades en hyfsad frukost bestående av kaffe/the, juice och fralla som ingick i tågbiljetten.

Efter att ha lastat av hojarna i München körde vi via Garmisch Partenkirchen till Österrike. Till Garmisch tog det bara en timme på motorvägen, och sedan började det roliga! ☺

Vi passerade Tysklands högsta berg Zugspitze, och fortsatte på allt mera slingrande alpvägar mot Imst och Sölden i Österrike, varefter vi tog oss in i Italien via passet Timmelsjoch i Ötztal (2509 möh).



Timmelsjoch i Ötztal, Österrike.

Resans enda nämnvärda tekniska malör inträffade dock innan vi nådde Italien. Efter lunchpausen i Ötz i Österrike vägrade reseledaren Örjans mc att starta! Det kändes inte alls bra att riskera att förlora ena reseledaren redan andra dagen ...

Efter en stunds felsökning och funderande föreslog någon att det ev. kunde ha blivit feltyp av bränsle vid tankningen vi gjort i samma by precis före lunchpausen. En snabb kontroll av kvittot visade att så var fallet, Örjan hade i hastigheten tankat diesel!!



Inte ens en Honda Pan European kan köra på diesel! (Foto: Mathias Fröjd)

Det fanns inget annat att göra än att rulla tillbaka mc:n till macken, tömma ur tanken och alla bensinslangar och sedan fylla på med ny frisk bensin. Efter detta startade motorn igen, om än lite motvilligt och med en del hostande och rykande. Alla var dock glada att det inte var en topplockspackning som gått eller något annat allvarligt fel. ☺

Väl inne i Italien fortsatte vi via Merano och över Mendelpasset till vår första övermattning på hotell Stella delle Alpi (www.stelladellealpi.it) i den lilla byn Ronzone sydost om Bolzano. Det är en underbar utsikt från den översta delen av Mendelpasset, men den största upplevelsen var ändå de fantastiskt fina och kurviga vägarna upp och ner.



Träning i kurvteknik ingår i priset för resan! (Foto: Mathias Fröjd)



Hotell Stelle delle Alpi, Ronzone.

Hotell Stelle di Alpi var ett trevligt familjehotell med en liten inomhuspool och en uppställningsplats för våra motorcyklar på baksidan med vacker utsikt.



Hotell Stelle delle Alpi, mc-parkeringen på baksidan.

Dag 3: Dagsutflykt till Gardasjön

De två första nätterna bodde vi på hotellet i Ronzone och tredje dagen körde vi huvudsakligen i och omkring alpområdet Gruppo di Brenta. Vi passerade den välkända skidorten Madonna di Campiglio där Ingemar Stenmark vunnit flera världscupstävlingar, åt lunch vid den vackra sjön Lago di Tenno och hann också med en avstickare ned till staden Riva del Garda vid Garda-sjöns nordspets.

På vägen dit besökte vi också den lilla medeltida staden Canale. Det är en fantastisk plats med en gatumiljö som ger en känsla av att på några minuter flyttas många hundra år tillbaka itiden.

Motorcykelåkning och biltrafik är förbjuden i denna lilla stad, så vi fick parkera hojarna strax utanför och bege oss in i de medeltida gränderna till fots.

Vädret var strålande och temperaturen närmare 30 grader, så efter besöket i Canale fick vi svalka oss med vatten ifrån den lokala brunnen utanför byn.

Dag 4 Ronzone till Levico Terme

På morgonen lämnade vi hotell Stelle delle Alpi i Ronzone. Huvuddelen av sällskapet körde söderut till den södra delen av Val di Adige och sedan nordost till Cavalese. Jag och fem andra valde emellertid att först åka österut från Ronzone för att få ännu en tur på de fantastiska alpvägarna i Mendel-passet, varefter vi fortsatte söderut genom Val di Adige och sedan återförenades med huvudgruppen till en gemensam lunch i Cavalese.



Den medeltida staden Canale.

Från Cavalese körde vi rakt söderut på den s.k. "gocartbanan" (smeknamnet ger en aning om vägens karaktär ... ☺) via Passo del Manghen (2042 m), och nådde slutligen den gamla kurorten Levico Terme invid badsjön Lago di Levico där vi bodde en natt på Hotel du Lac som ligger precis vid sjöstranden.

Sista delen av dagsetappen råkade vi ut för resans första och enda riktiga störtregn, och vi var därför rejält blöta när vi checkade in på hotellet. Skönt att få tak över huvudet och inte behöva bo i tält!



"Gocartbanan" strax efter Passo del Manghen. Notera lutningen på vägen (15%!) samt avsaknaden av vägräcken!



Utsikt från rummet på Hotel du Lac i Levico Terme när morgondimman lättar över Lago di Levico.



Fikapaus vid Passo Brocon (1615 m).



Ibland fanns det kortare raksträckor att köra på... (Foto: Mathias Fröjd)

Efter att ha kört igenom Passo di Costalunga (1745 m) och Passo Nigra (1688 m) i rask takt kom vi tillbaka till hotellet precis i lagom tid för middagen. Det blev fem bergspass på samma dag, inte illa! ☺



Hotell Millefiori i Vigo di Fassa.

Dag 5 Levico Terme Till Vigo Di Fassa

Från Levico Terme körde vi först österut och sedan norrut på alltmer slingrande vägar via Passo Brocon (1615 m), Passo di Rolle (1555 m) och Passo di Valles (2033 m) till den lilla byn Vigo di Fassa i nordöstra Trentino.

Vi checkade in på hotell Millefiori ("tusen blommor") vid fyratiden på eftermiddagen. Hotellägaren bjöd på kaffe med whisky vid ankomsten, men jag och min rumskamrat Mats tyckte att det fanns tid för lite mer åkning före middagen så vi hoppade över whiskyn och tog en liten kvällsrunda på de lokala alpvägarna.

Hotell Millefiori (www.hotelmillefiori.com) är ett mycket trevligt familjehotell i tyrolerstil, som tillhör en sammanslutning av hotell som vänder sig speciellt till motorcyklister.

I entrén kunde man beskåda ett antal foton av dottern i familjen, som erövrat ett flertal priser i skidtävlingar. I denna del av Italien är det också väldigt mycket som påminner om Österrike. Till och med språket, det finns vissa områden i regionen där tyska är modersmålet.

Enligt ägaren till hotellet var det faktiskt inte ens tyska som var det ursprungliga språket i denna dal utan i stället "ladiniska", ett språk besläktat med det rätoromanska språket i Schweiz.



Utsikt från Vigo di Fassa.

Ladinskan har (enligt Wikipedia) ungefär 30 000 modersmålstalare och tillhör därmed Europas minsta språk. Med andra ord ett intressant område för den lingvistiskt intresserade!

I vilket fall som helst fick man här sitt lystmäte av blånande berg, gröna dalar och bedårande vackra utsikter.



Var det här man spelade in "Sound of Music"?

Dag 6 Sella Ronda

Den sjätte dagen var tänkt att ägnas åt en rundtur i Gruppo di Sella som är Dolomiternas mest spektakulära alpområde beläget strax norr om skidorten Canazei. Dagen började emellertid med regn i Vigo di Fassa och snö högre upp i bergspassen. Trots detta gav sig ett par entusiaster iväg mot Gruppo di Sella vid nio-tiden, och en timme senare ringde de och rapporterade att de nått det första bergspasset. Där var det 5 cm snö på vägen och nollgradigt, de hade fått köra bakom plogbilen för att komma upp!

Inga goda nyheter således, men regnet hade upphört så vi andratog en förmiddagstur i

trakten runt Vigo di Fassa i stället. Framåt lunchtid tittade solen fram igen, och efter en kort mellanlandning på hotellet körde vi till Canazei där vi åt lunch. Eftermiddagen ägnades sedan åt en rundtur i Sella-området, där snön nu smält undan och vägarna torkat upp i solskenet.

Under hela resan körde vi upp och ner över många bergspass och fantastiska mc-vägar, men köringen i Sella-området bjöd nog på några av de bästa och mest spektakulära motorcykelvägarna. Vi passerade bland annat Passo Pordoi (2239 m), Passo Sella (2244 m), Passo Campolongo (1875 m) och Passo Gardena (2121 m).



Gruppkörning på alpväg Författaren är just på väg in i hårnålen. ☺ (Foto: Örjan Andersson.)

Vi mötte också många andra motorcyklister, allt från grånade gentlemän på glidarhojar som tog det lugnt och njöt av solen och den fantastiska naturen till unga sporthojägar som hade mycket bråttom på de kurviga vägarna. Vägen upp mot Passo Pordoi var också kantad av skidbackar för utförsåkning med tillhörande skidliftar.



Gruppo di Sella.

Dag 7 Vigo di Fassa till München

Efter ytterligare en natt på hotell Millefiori var det så dags att styra kosan tillbaka mot München. Första stoppet blev en fika i Cortina d'Ampezzo, som var värd för vinter-OS 1956.

Därefter fortsatte vi norrut in i Österrike och efter att ha kört igenom Felbertauern-tunneln blev det en sen lunch på Gasthof Tauernblick. Deras Wiener schnitzel är inte att leka med! Efter att ha passerat Kitzbühel, St Johann in Tirol och Kufstein nådde vi slutligen Ostbahnhof i München.

Vi kom fram i god tid före tågets avgång och hann därför se Sveriges EM-fotbollsmatch mot Spanien i en av pubarna på stationen innan det var dags att gå ombord på tåget och leta upp vår liggvagnskupé.

Dag 8 Hamburg till Bjärred

Vi vaknade i ett Hamburg täckt av tunga och mörka moln, och när vi hade lastat av våra motorcyklar från tåget och var klara för avfärd började regndropparna falla. Det blev sedan 15 mil i ösregn på Autobahn från Hamburg till färjeläget i Puttgarden. Mina mc-handskar påstods vara vattentäta när jag köpte dem, men jag kan nu konstatera att så inte är fallet ... ☹

Desto gladare blev vi när vi rullade av färjan i Rödby och såg att regnmolnen dragit bort och solen tittat fram. Efter ett kort tankstopp rullade vi vidare mot Köpenhamn, där jag lämnade gruppen för att ta mig hem till Bjärred närmaste vägen via Öresundsbron.

Epilog

Totalt avverkade jag 240 mil under resan, och jag måste säga att det var väldigt smidigt att åka biltåg genom Tyskland. Om vi skulle kört hela vägen hade det blivit ytterligare ca 160 tråkiga mil på motorväg, och det hade inte varit möjligt att genomföra resan på en vecka.

Jag kan varmt rekommendera SMC:s tur till Dolomiterna för den som gillar kurviga vägar, vackra vyer och god mat. För mig var det en fantastisk upplevelse, framför allt eftersom det var min första långresa på mc.

SMC har flera andra spännande turer i sitt reseutbud, och funderingarna på vart nästa års resa skall gå är redan igång ... ☺



Italienska alperna erbjuder fler njutningar än bara kurviga mc-vägar ... ☺



Typisk italiensk förrätt!

Medlemmar (uppdaterad 2008-09-20)

Pia	Akoral	Van Dürens väg 20	227 30	Lund	046-2112055	0733-365720	piaakoral@hotmail.com
Sinan	Akoral	Van Dürens väg 20	227 30	Lund	046-2112055		Gemensam email med Pia
Stig	Anderberg	Sparvgatan 21	235 37	Vellinge	040-421256		stig.anderberg@hotmail.com
Bengt	Andersson	Ö Kristinelundsv. 11	217 48	Malmö	040-268613	073-7224183	ba69se@telia.com
Jan	Andersson	Älgskyttevägen 12	226 53	Lund	046-306357	0705-664019	046.306357@telia.com
Jan-Olof	Andersson	c/o G Johansson, Ångsomsvägen 5	862 41	Njursunda	060-317 09		
Tord	Andreasson	Bågegatan 38	212 28	Malmö	040-293367	070-6912341	tord.andreasson@globalnet.net
Susanne	Berggren	Blidvädersvägen 6 B	222 28	Lund	046-13 61 53		susanneberggren427@hotmail.com
Biörn	Beselin	Lokföraregatan 15 A	227 37	Lund	046-188760	0705-188761	biorn.beselin@comhem.se
Göran	Billberg	Diskusvägen 9	247 41	S Sandby	046-620 66		
Nils	Bosrup	Karl X11 gatan 7, 6 tr	222 20	Lund		0735-074850	nils@bosrup.nu
Håkan	Brandin	Kvinnevadsvägen 5	240 35	Harlösa	046-61426	0705-471212	hakanbrandin@hotmail.com
Kerstin	Carlberg	Sektorvägen 2	245 35	Staffanstorps	046-252759	0707-183671	Gemensam email med Bosse
Per	Cederbalk	Musikantvägen 26 A	224 68	Lund	046-120247		per.cederbalk@otorp.org
Bo	Clarén	Sektorvägen 2	245 35	Staffanstorps	046-252759	0703-252759	cla.car@bredband.net
Sven Erik	Dahlrot	Båtyxevägen 48	226 55	Lund	046-141912		
Bosse	Eriksson	Skeglinge 1001	241 93	Eslöv	0413-19001		
Anders	Falk	Stickelbärsgränd 4 C	224 56	Lund	046-136521		anders.r.falk@telia.com
Tommy	Friberg	Affärsvägen 17	246 52	Löddeköpinge	046-127625	070-7751559	fribergtommy@telia.com
Bo	Gertsson	Södervångsgatan 21	268 34	Svalöv	0418-668457	0702-013031	bo.gertsson@swseed.se
Lisbeth	Granbom	Holländarehusv. 68	237 33	Bjärred	046-292208	0709-145096	lisa.granbom@telia.com
Thomas	Granbom	Holländarehusv. 68	237 33	Bjärred	046-292208	0708-410101	thomas.granbom@telia.com
Susanne	Granhölm	Uardavägen A 41	224 71	Lund	046-137546	0768-985810	Susanne.Granholm@skane.se
Jan	Gustavsson	Slåttvägen 4 E	227 38	Lund	046-132736		jan.gustavsson@spray.se
Rosmarie	Gustavsson	Slåttvägen 4 E	227 38	Lund	046-132736		Gemensam email med Jan
Annika	Hinrichs	Fuglie 96	231 94	Trelleborg	040-465985	0762-406861	annika.hinrichs@hotmail.com
Iréne	Hokfeldt	Travvägen 12	245 38	Staffanstorps	046-257919	0705-933928	Gemensam email med Gunnar
Gunnar	Hokfeldt	Travvägen 12	245 38	Staffanstorps	046-257919	0705-933928	gunnar.hokfelt@gmail.com
Peter	Holm	Ö Almgatan 99	234 37	Lomma	040-410889		
Ingela	Holmgren	Plommonvägen 5	223 55	Lund	046-132934	0709-134962	iaprivat@hotmail.com
Anders	Holt	Tycho Brahegatan 17	216 12	Malmö	040-150905	0704-717170	anders.tychobrahe@gmail.com
Kenth	Håkansson	S.T Johannesgatan 6	211 46	Malmö	040-975822	0707-725073	kenth.hakansson@bredband.net
Per-Urban	Hörberg	Hög 9:9. Pl 725	244 93	Kävlinge	046-733478		
Lennart	Isaksson	V. Alstad, Sörgården	231 95	Trelleborg	040-485335		lennart@netsoftlund.se
Johan	Jensert	Östragårdsvägen 7	232 51	Åkarp	040-463663	0705-790421	aie@globalnet.net
Bengt	Johansson	Östen Undéns gata 192	227 62	Lund	046-143321	0730-566773	sm7uga@comhem.se
Sven	Johansson	Näktergalsvägen 16 B	237 34	Bjärred	046-294650	0733-407080	svenjohansson@home.se
Göran	Jonasson	Seskarögata 2	257 30	Rydebäck	042-222931	0705-942844	goran-jonasson@telia.com
Carina	Jönsson	Hurva 2301	241 94	Eslöv	0413-316 02	0413-345016	Gemensam email med Johnny
Johnny	Jönsson	Hurva 2301	241 94	Eslöv	0413-316 02	0704-011470	jonper10@hotmail.com
Carina	Jönsson	Kommendervägen 5	240 10	Dalby	046-201273		Gemensam email med Stanly
Stanly	Jönsson	Kommendervägen 5	240 10	Dalby	046-201273	0705-265635	stanly.j@telia.com
Kalle	Kajén	Gröna Tor 1 B	241 30	Eslöv	0413-350101	0704-011470	kajen@bredband.net
Reidar	Karlsen	Viktorhögsvägen 28	261 62	Glumslöv	0418-734000	0703-404540	reidar@karlsen.st
Arya	Khan-Amidy	Folkparksvägen 5	227 30	Lund	046-2115071	0704-447277	avra.khan-amidy@ericsson.com
P-O	Kjellborn	Blekingevägen 3	245 38	Staffanstorps	046-250288	0705-473490	perove.kjellborn@telia.com
Nils	Kulle	Borgårdesvägen 25	790 23	Svårdsjö	0246-51414		nils.kulle@swipnet.se
Christian	Kunkel	Fuxvägen 11	152 57	Södertälje	08-55088008	0705-122283	christian.kunkel@scania.com
Mart	Käpper	Hagaborgsvägen 4	240 12	Torna Hällestad	046-152371	0703-190495	mart@netsoftlund.se

Kenneth	Larsson	Castors väg 10	245 33	Staffanstorpe	046-253121		kela@home.se
Rita	Larsson	Castors väg 10	245 33	Staffanstorpe	046-253121		Gemensam email med Kennet h
Sture	Lindberg	Vagnmakaregränden 21	224 56	Lund	046-138494		sture.lindberg@telia.com
Peter	Lindahl	Dukatgatan 25	212 33	Malmö	040-494384	0705-278278	peter.lindahl@pub.malmo.se
Sven-Inge	Lundberg	PL 243, Lilla Håstad	225 94	Lund	046-249907		
Hans	Lövenhill	Gamla Lundavägen 35	245 62	Hjärup	040-464350		hans.lovenhill@telia.com
Marit	Lövenhill	Gamla Lundavägen 35	245 62	Hjärup	040-464350		Gemensam email Hans
Peter	Mace	Veberödsvägen 110	240 10	Dalby	046-201812	0709-454304	pimace@hotmail.com
Stefan	Malmgren	Norreskogsvägen 17	240 10	Dalby	046-200979	0736-339353	stefan.malmgren@lsn.se
Margaretha	Müngersdorff	Annetorpsvägen 55	216 23	Malmö	040-160139	0708-863417	Gemensam email med Rolf
Rolf	Müngersdorff	Annetorpsvägen 55	216 23	Malmö	040-160139	0733-367163	mungersdorff@compagnet.se
Daniela	Netzer	Torggränd 2	245 65	Hjärup	040-465697	0739-430349	danonetz@lsn.se
Lars	Nicklasson	Flöjtvägen 22 A	224 68	Lund	046-131119	0706-384045	lars.nicklasson@ericsson.com
Christer	Nilsson	Magistratsvägen 31 C	226 43	Lund	046-324489	0735-105730	chn@comhem.se
Lasse	Nilsson	Nöbbelövs torg 35	226 52	Lund	046-2403847	0708-454241	lars-inge.nilsson@comhem.se
Lars-Åke	Nilsson	Apotekarvägen 14	237 32	Bjärred	046-728693	0703-728802	lann@insatnet.nu
Maria	Nilsson	Magistratsvägen 31 C	226 43	Lund	046--324489	0735-105730	Gemensam email med Lars-Åke
Nils Olof	Nilsson	Vångagatan 6	294 34	Sölvesborg	0456-13334		
Christina	Nilzén	Skyttsvägen 2	245 38	Staffanstorpe	046-252736	0708-199346	Gemensam email med Per-Eric
Per-Eric	Nilzén	Skyttsvägen 2	245 38	Staffanstorpe	046-252736	0706-459220	per.nilzen@sodhaak.se
Roland	Nord	Kramersvägen 10	217 45	Malmö	040-919818		rolandnord@hotmail.com
Lars	Olsson	Ljungbacksvägen 17	240 13	Genarp	040-480220	0733-913544	lasse.h.olsson@telia.com
Brian	Olsson	Möllevångsvägen 8 8	222 40	Lund	046-131046		
Kenth	Olsson	Linnegatan 29	216 14	Limhamn	040-155541		
Rolf	Olsson	Rotfruktsvägen 12	247 63	Veberöd	046-81807		olsson@lsn.se
Rolf	Petersson	Tågvirkesgatan 6	232 35	Arlöv	040-434202	0708-743499	rolf.g.petersson@telia.com
Ania	Raie	Schottisvägen 5	245 42	Staffanstorpe		0708-606800	Gemensam email med Leslie
Leslie	Raie	Schottisvägen 5	245 42	Staffanstorpe		0708-606800	raie@bredband.net
Arvid	Rieckmann	Sutarevägen 28	231 92	Trelleborg	0410-334222	0733-550123	arvid.riemann@telia.com
Ulrika	Rieckmann	Sutarevägen 28	231 92	Trelleborg	0410-334222	0738-449608	Ulrika.riemann@passagen.se
Jeanette	Rosén	Kvinnevadsvägen 5	240 35	Harlösa	046-61426	0702-209098	nette_rosen@hotmail.com
Håkan	Rosborg	Drottninggatan 48	252 21	Helsingborg	042-146902	0708-302019	hakan.hbg@gmail.com
Gunnar	Runfeldt	Studentgatan 12	223 62	Lund	046-55024	0702-092616	gunnar.r@lund.bostream.se
Tarja	Runfeldt	Studentgatan 12	223 62	Lund	046-55024		Gemensam email med Gunnar
Gunnar	Sandberg	Mellangatan 8	546 30	Karlsborg	0505-13133		
Magnus	Smith	Svartmesgränd 7	230 41	Klågerup	040-440645		masen@masen.com
Linda	Sternros	Järavallsvägen 19	237 33	Bjärred	046-292618		linda.sternros@telia.com
Thomas	Sternros	Järavallsvägen 19	237 33	Bjärred	046-292618	0705-601830	tsluffteknik.ab@telia.com
Mats	Svensson	Uardavägen A 41	224 71	Lund	046-137546	0768-985800	Mats.H.Svensson@skane.se
Kristoffer	Szymanski	Norra Väst kustv. 38 A	237 41	Bjärred	046-295603		
Stefan	Söderberg	Kuttergatan 1	234 42	Lomma		0708-407119	stefan@telia.com
Viveka	Söderberg	Kuttergatan 1	234 42	Lomma			vi.veka@telia.com
Lisa	Thörn	Axel Danielssons v 155 B	217 74	Malmö	040-961724	0705-966949	Gemensam email med Thomas
Thomas	Thörn	Axel Danielssons v 155 B	217 74	Malmö	040-961724		thomas.thorn@dhl.com
Anders	Wallenborg	Trollsövägen 137	237 33	Bjärred	046-295306	0708-989786	anders.wallenborg@lsn.se
Werner	Wegst	Kullen Kölingared	565 00	Mullsjö	0515-92019		wernerwegst@hotmail.com
Kenth	Wendel	Margaretavägen 5 C	222 40	Lund	046-123166	0708-711759	kenth@lsn.se
Jesper	Widmark	Hurva Solhem	241 94	Eslöv	0413-31463	0705-238952	jesper@widmarkarna.se
Joen	Widmark	Hällestadsvägen 31	240 10	Dalby	046-203399	0704-274930	joen@alfa.telenordia.se
Leif	Widmark	Järrestadsvägen 2	245 38	Staffanstorpe	046-238350	0703-252015	leif@widmarkarna.se
Olof	Zander	Bärnstensvägen 1	226 51	Lund			

Kalender – 2008 (2009)

Uppdaterad 2008-09-28

Oktober 2008		
Lördag	4	Kiviksturen
Måndag	6	"Klubbkväll" på Rauhraket, kl 19:00
Måndag	20	"Klubbkväll" på Rauhraket, kl 19:00
November 2008		
Måndag	3	Årsmöte, kl 19:00 hos Interfleet i Malmö, Axel Danielssons väg 267
Måndag	17	"Klubbkväll" på Rauhraket, kl 19:00
Söndag	23	Manusstopp Gnistgapet nr 4
December 2008		
Lördag	13	Glöggparty hos Müngersdorff, kl 16:00
Onsdag	24	GOD HJUL!
Januari 2009		
Måndag	19	"Klubbkväll" på Rauhraket, kl 19:00
Februari 2009		
Måndag	2	"Klubbkväll" på Rauhraket, kl 19:00
Måndag	16	"Klubbkväll" på Rauhraket, kl 19:00
Mars 2009		
Måndag	2	"Klubbkväll" på Rauhraket, kl 19:00
Måndag	16	"Klubbkväll" på Rauhraket, kl 19:00
April 2009		
Måndag	06	Ut-och-köra: Start Statoil Norra Fäladen 19:00
Måndag	20	Ut-och-köra: Start Statoil Norra Fäladen 19:00
Maj 2009		
Måndag	4	Ut-och-köra: Start Statoil Norra Fäladen 19:00
Måndag	18	Ut-och-köra: Start Statoil Norra Fäladen 19:00
Juni 2009		
		Semester och sköna dagar!
Juli 2008		
		Semester och sköna dagar!
Augusti 2009		
Måndag	3	Ut-och-köra: Start Statoil Norra Fäladen 19:00
Måndag	17	Ut-och-köra: Start Statoil Norra Fäladen 19:00
September 2009		
Måndag	7	Ut-och-köra: Start Statoil Norra Fäladen 19:00
Måndag	21	Ut-och-köra: Start Statoil Norra Fäladen 19:00

För mer info, se LTT hemsida: www.ltt.nu