

# Gnissvapet

Medlemstidning för Lund Touring Team

Nr 4 2008



## Gnistgapet

### Medlemstidning utgiven av

Lund Touring Team  
C/o Stanly Jönsson  
Kommendervägen 5  
247 51 Dalby

### Tf Redaktör

Stefan Malmgren  
Norreskogsvägen 17  
247 51 Dalby  
046 – 20 09 79 / 0736 -33 93 53  
stefan.malmgren@lsn.se

Plusgiro 14 82 46 - 2

### Hemsida

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

### Email till hela styrelsen

[styrelsen@ltt.nu](mailto:styrelsen@ltt.nu)

### Email till hela klubben

[lund\\_touring\\_team@yahoogroups.co.uk](mailto:lund_touring_team@yahoogroups.co.uk)

### Anmälan till mailinglista\*

[lund\\_touring\\_team-subscribe@yahoogroups.co.uk](mailto:lund_touring_team-subscribe@yahoogroups.co.uk)

\*) Anmäl dig här om du vill få email som skickas via adressen till hela klubben ovan.  
Du kan avanmäla dig igen närsomhelst. Mer info på hemsidan.



### Styrelse

Ordförande	Stefan Malmgren	046 – 20 09 79	<a href="mailto:stefan.malmgren@lsn.se">stefan.malmgren@lsn.se</a>
Sekreterare	Lars Nicklasson	046 – 13 11 19	<a href="mailto:lars.nicklasson@ericsson.com">lars.nicklasson@ericsson.com</a>
Kassör	Stanly Jönsson	046 – 20 12 73	<a href="mailto:stanly.j@telia.com">stanly.j@telia.com</a>
Klubbmästare	Pete Mace	046 – 20 18 12	<a href="mailto:pete.mace@initial.se">pete.mace@initial.se</a>
Webansvarig	Leslie Raie	070 – 860 68 00	<a href="mailto:raie@lsn.se">raie@lsn.se</a>
Medlemsansvarig	Reidar Karlsen	0418 – 73 40 00	<a href="mailto:reidar@karlsen.st">reidar@karlsen.st</a>
Medlemsansvarig	Anders Wallenborg	046 – 29 53 06	<a href="mailto:anders.wallenborg@lsn.se">anders.wallenborg@lsn.se</a>
Medlemsansvarig	Stefan Söderberg	070 – 840 71 19	<a href="mailto:st.efan@telia.com">st.efan@telia.com</a>



Stefan M



Lars



Stanly



Pete



Leslie



Reidar



Anders



Stefan S

### Uppdrag utanför styrelsen

Garageförman	Bengt Andersson	040 – 26 86 13	<a href="mailto:ba69se@telia.com">ba69se@telia.com</a>
Revisor	Gunnar Hokfeldt	046 – 25 79 19	<a href="mailto:gunnar.hokfelt@gmail.com">gunnar.hokfelt@gmail.com</a>
Revisor	Anders Holt	040 – 15 09 05	<a href="mailto:anders.holt@telia.com">anders.holt@telia.com</a>
Revisorsuppleant	Lisa Granbom	046 – 29 22 08	<a href="mailto:lisa.granbom@telia.com">lisa.granbom@telia.com</a>
Revisorsuppleant	Margareta Mungersdorff	040 – 16 01 39	<a href="mailto:mungersdorff@compaqnet.se">mungersdorff@compaqnet.se</a>
Valberedning*	Thomas Granbom	046 – 29 22 08	<a href="mailto:thomas.granbom@telia.com">thomas.granbom@telia.com</a>
Valberedning	Rolf Mungersdorff	040 – 16 01 39	<a href="mailto:mungersdorff@compaqnet.se">mungersdorff@compaqnet.se</a>

\*) Sammankallande

Omslagsbild: Mera av sommaren som gått och lite av hösten samt medlemmars intresse för det tekniska...



## Ordförande för ordet

Årsmöten betraktas nog av de flesta som en mycket trist föreställning där gäspningarna står i kö för att avlösa varandra. Men så är icke fallet då LTT håller hov. Under angenäma former och med högt i taket genomfördes årets upplaga av sagda övning. Ett klart stämningshöjande inslag var det Müngersdorffska köket som i "sedvanlig ordning" förplågade den tappra skaran av årsmötesdeltagare med röe pölser med risted löj, senap, ketchup och inte minst ett hölster att hålla delikatessen med. Ett stort tack till Margareta och Rolf som hade gjort sig besväret.

Ett **STORT TACK** riktar jag äventill alla ni, ingen nämnd och ingen glömd, som under det gångna verksamhetsåret innehaft en förtroendepost och på olika sätt bidragit till klubbens fortlevnad! Det är ju tack vare att vi i klubben ställer upp och tar på oss det ideella arbetet för de olika uppdragen som klubben kan drivas och då helst med riktning framåt/uppåt.

Personligen tackar jag för det gångna året och

för att jag för ytterligare ett år får förtroendet som ordförande i denna anrika förening.

Den nya styrelsen och övriga förtroendevalda presenteras i korthet på sidan 2 i denna lilla skrift. Årsmötesprotokollet finns f ö att läsa på vår interna hemsida.

Närmast på programmet står ju Jul och Nyår. Och därefter är det en lååång väntan tills mässan På Två Hjul slår upp portarna för oss hugade mässbesökare. För mig personligen är denna mässa min kick-off för säsongen. Det är nu man börjar inse att det kommer ännu en vår, sommar och höst. Det är nu man på allvar börjar ta tag i alla planerna som man under den gångna säsongen endast pratade om att "det skulle vara kul att..."

*God Jul och Gott Nytt År! Önskar*

*Eder Ordförande/Stefan.*



*Det är på såna här minnen man överlever vintern på och ser fram emot nästa vår... Vilken fröjd för ögat...!!!*

## Redaktör'n spaltar upp

Klubben har ännu en gång överträffat sig själv!  
Vid pressläggning av förra numret av Gnistgapet hade jag material nog för att fylla ytterligare ett nummer, dvs detta. Visst är det ett fantastiskt rekord!? Jag hade tre artiklar över som inte fick plats (*tidningen kan inte vara tjockare än 15 ark då vi måste innehålla Postens viktgräns för föreningspost à 100 g*)

Jag måste få uttrycka min glädje och förtjusning över att ni klubbmedlemmar av någon outgrundlig anledning har fått skrivklåda och anammat mitt upprop att skriva artiklartill GG.

Detta kan ställas i ljuset av *LTT-Nytt* (som denna blaska hette förr i tiden) per den 13 november 1970 som bestod av endast en (1) sida med logo och ca 20 rader text. Där fanns inte ens en baksida...

Detta nummer är begränsat till 13 ark då vi måste få med lite annat utskick i kuvertet som t ex en uppmaning att betala medlemsavgiften + de tjugiga dekalerna som vi i styrelsen fick i uppdrag på årsmötet att ta fram (med icke oäven hjälp av Thomas G. Tack Thomas!)

Sist i detta nummer av GG finns några nostalgiska tillbakablickar på det som varit. De är

hämtade från LTT-Nytt per den 10 december 1970. Åk ca 40 år tillbaka i tiden när män var män och motorcyklar var motorcyklar... Håll till godo!

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

- Thomas Granbom
- Sture Lindberg
- Björn Beselin
- Mats Svensson
- Viveka/Stefan Söderberg
- Håkan Rosborg

Välkommen åter med fler bidrag!

Stort som litet!

*God Jul och Gott Nytt År! Önskar Redaktör'n*  
Stefan Malmgren.

0736 – 33 93 53 eller 046 – 20 09 79

[stefan.malmgren@lsn.se](mailto:stefan.malmgren@lsn.se)

Adress: Norreskogsvägen 17, 247 51 Dalby



*Jag ska köra Guldvinge när jag blir stor! Och lillbrorsan ska få åka med!*

# THE CLUB MASTERS

## PAGE

Trots att det bara är december månad så har vi redan börjat med ett nytt år i klubben.

Styrelsen har rustats om lite, jag har tagit på mig Klubbmästarens mantel, och då kommer vi osökt in på "Vem är jag?".

Med en snabb titt på mitt körkort kan jag konstatera att jag är en importerad engelsman som envisas med att köra motorcyklar med rätt märke på tanken, och här vid sidan av ser Ni en exakt kopia på min nya ögonsten som tar plats bredvid Thunderbirden i garaget. Jag längtar redan till våren.



Under vintern kommer jag att (med hjälp av bl.a. f.d. klubbmästaren) lägga upp Örerunt 2009 som har fått datum 6/6-09.

Och till slut. Om Ni har otur så känner jag en kille som heter Arthur, som längtar att ta över tangenterna, så det kanske blir ett eller annat att läsa om på engelska framöver!

Kör försiktigt!

*Pete Mace*

Klubbmästare

# Kassörens inlägg

Som nyinvald kassör i styrelsen passar jag på att presentera mig för er alla.

Stanly Jönsson heter jag och gift med Carina som jag även har 2 "kottar" med.

Vår boendeadress är i Dalby.

Jag är av årsmodell 57 och återupptog MC-åkandet år 2000 efter ca 15 års uppehåll då barnen hade växt upp till självständiga individer.

Vi har nu provat 3 olika motorcyklar, hustrun och jag.

Kawasaki GPZ 1100 i all ära, en mycket trevlig motorcykel att köra men när man har provat en Guldvinge ett tag så är det svårt att övertyga hustrun om någon annan modell, hustrun sitter liksom lite högre än vad jag själv gör och därmed så är hon automatiskt överordnad i rang vid MC-åkning också ☺

Vi har åkt tillsammans med LTT på en del utflykter vilket gjort att vi har träffat en del av er på dessa trevliga sammankomster.

Det stundar ett nytt år och därmed är det även dags att förnya medlemsskapet i LTT och det fixar ni enkelt med en inbetalning av 175 kr till klubben.

Vid mitt första inlägg i Gnistgapet så är antalet medlemmar precis 100 st.

En liten blänkare vill jag göra för er som ändrar adress, mobil nr, tel nr eller e-post-adress, ring eller skicka gärna era nya uppgifter snarast möjligt för uppdatering inom LTT, allt för att ni skall få Gnistgapet och annan information.

Jag tackar för förtroendet att bli invald i LTT´s styrelse.

Samtidigt passar både hustrun och undertecknad på att önska er alla en massa trevliga helger som står för dörren.

Med vänliga hälsningar

*Stanly Jönsson*



# Göta Kanal och Harz på MC

Text & foto: Thomas Granbom

I sommar har Lisbeth och jag gjort två fantastiska resor över 2 långhelger. Båda resorna har gjorts i regi av IFMR, d.v.s. Rotarys motorcykelklubb.

## Göta Kanal på MC ?????

Göta Kanal-turen blev möjlig genom att initiativtagaren och reseledaren känner direktören för Göta Kanalbolaget och det var han som gav tillstånd för 20 motorcyklar att köra hela vägen från Sjötorp i väster till Mem i öster på de gamla dragvägarna som annars enbart fotgängare och cyklister får lov att använda. Således en unik tur, som snabbt blev fullbokad.

Lisbeth och jag startade hemifrån en onsdag eftermiddag i augusti och körde upp till Tidaholm, där vi övernattade på det nyrenoverade Stadshotellet vid kanten av Tidan.



På torsdagens morgon träffades alla deltagarna i Sjötorp, där det bjöds på kaffe och fralla under det att vi fick en genomgång av resan.

Vi körde direkt ut på dragstigen i underbart väder och körde via Lyrestad till Töreboda och ner till Tåtorp och vidare runt sjön Viken till Forsvik, där det bjöds på lunch.

På vägen stannade vi vid ett par slussar och pratade med förvånade seglare på väg västerut. Färden gick så nära kanalen att man nästan kunde köra med en hand i vattnet.



På eftermiddagen kom vi till Karlsborg, där vi bodde på Hotell Karlsborg och efter incheckning bjöds vi på en guddad tur i Karlsborgs Fästning. Fästningen var på sin tid Sveriges Riksdags reträttplats vid ofred och bl.a. förvarades 1/3 av den svenska guldreserven i de djupa valven.



Kvällen tillbringades på restaurang "Idas Brygga" precis vid sidan om slussen ut till Vättern.

Fredagen började med att vi rundade Vättern och kom till Medevi Brunn på Östsidan, där vi både hann med guidning och att dricka brunn. Färden gick sedan vidare till Motala där vi tillbringade några timmar på Motala Motor-museum innan vi körde vidare på dragstigarna till Borensberg för lunch.

På eftermiddagen passerade vi Cloetta i Ljungsbro på vår väg till Bergs Slussar och vid 17-tiden nådde vi dagens slutmål som var Freja Vandrarhem vid Vreta Kloster.



Söndagen var sista dagen på utflykten och vi körde vidare längs kanalen via Söderköping ut till Mem, där kanalen börjar.

Kanaldirektören berättade och kanalen tillkomst, betydelse under åren och hur man gör för att bevara den. Bl.a. behöver alla träd i kanten av kanalen ses över med nyplanteringar varje år, för många dör av åldersskäl, och rotsystemet behövs för att hålla kanalbankarna på plats. Vem som helst kan köpa ett träd av kanalbolaget och därmed få sitt namn på en skylt vid närmaste sluss.



Som ett tack för att vi fick denna unika möjlighet att köra på dragvägarna fick jag som President i IFMR äran att som tack plantera ett träd vid Mem. Efter denna ceremoni avslutades resan med en lunch i Söderköping innan det var tid att bege sig söderöver mot hemmet.

## Harzresan

Resan till Harz var fyra veckor senare och i regi av IFMR:s svenske klubbmästare PO Kjellborn, som dessutom är medlem i LTT. Tyvärr insjuknade PO och resan leddes av IFMR:s webbmaster Pelle Nilzén, också han medlem i LTT. Pelle fick överta ansvaret bara en dag innan avfärd och fick en stor uppgift på sina skuldror, men han löste allt till allas belåtenhet.

Denna resa startade på Travemünde-färjan från Trelleborg på onsdagskvällen och efter lite prat och en och en annan pilsner på färjan var det tid att koja för att vakna i Travemünde. När vi hade krånglat oss ur ankomstplanen bar det av på fina småvägar ner till Celle, där vi skulle äta lunch möta anslutande gäster från Danmark och Norge.



Färden gick sedan vidare på fina vägar ner till Bad Lauterberg och Pension Roseneck där värdparet Jaquie och Greg tog emot oss på sitt Touren-fahrempensionat.

Vi hade då avverkat ca 35 mil och efter inkvartering och middag blev det inte alltför sent innan alla gick till sängs.

Nästa dag hade Greg anvisat en fin tur runt i de sydvästra delarna av Harz, som också sedan gick tvärs över bergen till världskulturarvet Goslar där vi strosade runt bland alla gamla korsvirkeshus.

På vägen till Goslar fick en av de danska deltagarna problem med en läckande tank på sin Yamaha. Det var i svetskarven på tankens undersida som bensinen började rinna och anledningen var en dålig svets där färgen hållit tätt tills den skavdes av.





Det blev att tömmatanken och efter en massa samtal stannade Pelle tillsammans med några av deltagarna för att invänta hjälp.

Jag övertog ledningen för körningen och efter Goslar körde vi mot Bad Lauterberg igen och på vägen passerade vi utsiktspunkten Torfhaus, som också är en mötesplats för Bikers från när och fjärran.

Nästa dag skulle värden Greg leda köringen och eftersom vi åkt denna natur tidigare valde Lisbeth och jag att köra på egen hand tillsammans med tre andra deltagare.

Vi hade en underbar dag och besökte flera små byar i Harzbergen. Dessutom var vi vid knutpunkten för den smalspåriga tågtrafiken och fick se en levande station med flera avgångar med gamla ånglok. Det var som att flytta sig 80 år tillbaka i tiden.



När vi återkommit till Bad Lauterberg tog vi linbanan upp till ett café där man kan se hela dalen och där det serveras mycket goda Apfelstrudel.

På kvällen var det barbeque i trädgården och nästa dag hemfärd.



Vi startade på söndagen vid niotiden och hade mycket lite trafik på vägarna upp mot Puttgarden. Både Lisbeths och min MC fick sig en rejäl tur och 62 mil senare vid sextiden på kvällen anlände 2 trötta MC-åkare till hemmet i Bjärred.

*Vid tangenterna*

Thomas Granbom

PS

Båda resorna skulle vara och en kunna bli ett helt Gnistgap, men i stället kommer här några hemsidor som Ni själv kan titta på:

[www.ifmr-norden.org](http://www.ifmr-norden.org)

[www.gotakanal.se](http://www.gotakanal.se)

[www.karlsborgsturism.se](http://www.karlsborgsturism.se)

[www.harzer-highlights.de](http://www.harzer-highlights.de)

[www.pension-roseneck.com](http://www.pension-roseneck.com)

DS

# Om att snöa in på en viss hojmodell

*Text & foto: Sture Lindberg*

För snart femton år sedan köpte jag min första motorcykel. Idag är jag sedan ett par år ålderspensionär så det går att räkna sig fram till att det var först i rätt mogen ålder som hoj införskaffades.

I ungdomen var det bara skotrar som fann nåd och godkännande inför mina föräldrar. Det var ju mestadels de som vid den tiden hade det avgörande inflytandet vid viktigare beslut. Det omdöme jag då stundtals visade prov på under min framfart var kanske inte det allra bästa. Det gick lite väl vilt till och marksyningar var på intet sätt sällsynta. En och annan sammanstötning med annat fordon noterades också. Plus lite böter av varierande slag. Därför var det förmodligen med viss bävan som föräldraskapet ändå stod ut med mitt Vespa-åkande. Där gick dock gränsen!

En dag kom jag hem med en vrålhäftig och rejält trimmad Triumph Tiger 110 som var till salu hos stadens Vespa-handlare. Jag framhöll alla fantastiska egenskaper den där hojen hade och hur bra den gick. Det bet inte alls utan jag fick ta mig tillbaks till säljaren fortare än kvickt med den. Det blev till att fortsätta nötrandet med mina vespor tills ett bilköp gjorde slut på Vespa-eran. Vid det laget hade jag väl hunnit med cirka 4 000 mil med tre av de behändiga små fordonen. Och varit i backen otaliga gånger, som sagt! Barmark eller is gjorde ingen större skillnad. Det gick på öronen lika glatt ändå!

När jag långt senare som (över-?) mogen yngling skaffade hoj fanns inte längre min far i livet. Mor var senil och utgjorde inte längre någon större utmaning i diskussionerna. Ingen av dem skulle alltså bry sig. Och, vad vet man, kanske även mitt omdöme hunnit förändras??

Det hela började med en liten Suzuki GN 400 T, en enstånka – ungefär motsvarigheten till Yamaha SR 400. Denna modell fanns aldrig med i Suzukis program för den svenska marknaden. Min dåvarande sambos arbetskompis hade fått fatt på en flytt godsimport från Skottland och när han sedan ville uppgradera gick budet till mig. Som nappade. Hojen såldes av pengaskäl vidare efter bara något år. Ytterligare en tid senare och jag var på nytt sugen på att skaffa hoj. Sydsvenskans annonser granskades och ögonen fastnade på en Honda CX 500,

1981. Åkarp. Iväg och titta trots att jag i princip inget visste om hojmodellen. Att säljaren hade två andra CX i garaget imponerade och fick mig att tro på modellen. Provkörning. Fast! Affär! Mäktat stolt hojägare!

Samtidigt med hojköpet fick jag tips om att det fanns en nybildad märkesklubb för Honda CX/GL 500. Jag gick omgående med i denna och bevistade redan helgen efter klubbens andra medlemsträff. Med detta grundlades ett intresse för och en bundenhet till denna hojmodell som för andra kanske kan te sig obegriplig. Jag har, sedan dess, haft ett tjugofemtal hojar av lite varierande slag. Men aldrig har jag kunnat förmå mig till att helt vara utan en hoj med den lilla juvel till motor som Honda byggde in i CX/GL 500-familjen. Idag har jag fyra. Knäppt? – jag vet!! Vansinnet snarare ökar än minskar.

CX 500 är motormässigt som siffrorna anger en liten hoj. Vad gäller chassiet är den mer vuxen. Tjänstevikten, 220 kg, gör den rätt tung för att vara en femhundra. Kardan och vätskekyllning väger!

Honda CX 500 presenterades 1977, samtidigt som Honda visade upp sitt show-off-nummer, den sexcylindriga CBX 1000. Den lilla, anspråkslösa CX-en hamnade naturligtvis ordentligt i skuggan av "sexan". Ett par tidiga barnsjukdomar med CX-motorn gjorde dessutom modellens första tid på marknaden lite motig. Det var felklassade vevlager och en fel-designad kamkedjesträckare som medförde att Hondas reklamationsavdelning under en period hade full huggning.

Trots detta blev modellen (det blev med tiden en hel serie med knappt 15 modeller, worldwide, 400 – 650 cc)) en av Hondas mest lyckade och även mest sålda. Jag har sett siffror på att långt mer än 300 000 såldes, alla modeller inkluderade, under de sex år modellerna tillverkades. Engelska motorcykelbud köpte mängder av dem och hojarna gjorde lång och trogen tjänst bl.a. på Londons gator. Jag har själv korresponderat med en kille i England, vars f.d. bud-CX hade gått över 56 000 mil när motor nr 2 packade ihop och hojen skrotades. Själv har jag en som gått 13 700 mil och fortfarande spinner som en katt, en annan med 9 500 och en projekthoj som gått 16 000 när

motorn öppnades för första gången. Det är inga dåliga siffror! En medlem i den svenska CX-klubben hävdar att hans hoj är inne på fjärde varvet på mätaren utan annan reparation än en o-ring som bytts.

Det är som sagt en liten V-twin det handlar om. Kortslagig, vilket betyder att den jobbar med varvet. Motorn ilsknar faktiskt till riktigt trevligt vid 7 000 och tål lätt att varvas över 10 000. Den går på rött vid 9 700. Det är inte illa för en stötstångsmotor! För stötstänger har den, korta sådana från en i blocket högt liggande kamaxel. Fyrventilmotor. P.g.a. motordesignen (22 grader vridna toppar i förhållande till vevaxeln för att få bort förgasarna från förarens knäutrymme) var

sättet, men då blir hojen törstig. Vid trafikljus och andra stopp står den och ruskar lite lätt på sig på tomgång. Det gillar man!!

Jag har använt mina CX-hojar till bland annat relativt seriösa touringsvängar, både med och utan passagerare. De duger till en hel del sådant. CX-ens ordentligt tilltagna sadel ger omvittnad god komfort, speciellt för passageraren. I alla tidningstester berömdes komforten.

Jag har ägt några och provat många fler (min pensionärssyssla hos Lillemans) modernare hojar och visst – i jämförelse med dem är en CX inte mycket att komma med. Effekt, bromsar, ram, fjädring – det mesta ligger i en helt



*Min CX-trio*

överliggande kamaxel aldrig ett alternativ. V-vinkeln är 80 grader, vilket ger mer vibrationer än 90 grader men gör cylindramas ”utstick” mindre. Framifrån sett har CX en mycket slank profil.

V-twin-konfigurationen medför att den trots sin lilla slagvolym ändå har ett användbart vrid på låga och måttliga varv. Dessutom har den en genommysig motoraktör. Att ligga och lyssna till dess trevliga, haltande motorljud vid lugna 3 000 varv på femman i stann är absolut tillvänjande och faktiskt roigande. Då går det i knappt 55 ärliga, vilket dessutom oftast är tämligen lagligt. Normal landsvägsfart ligger inom 5-6 000 varv. Den klarar också lätt 8 000 varv, timmar i sträck, om man vill ha det på det

annan division, nu förtiden och skall också så göra. Utseendet skall man helst inte nämna – CX-en är ingen skönhet! ”Butt ugly” är ett engelskt uttryck jag hört och det skall väl närmast motsvara vårt ”skitful”. Vissa entusiaster tycker att skönheten kommer inifrån, men det vete allt fåglarna – jag tycker att den är ful! Punkt!

Att jag kan vara så nöjd som jag är med en såpass gammal, liten och svag hoj som CX 500 är beror nog på följande:

Jag började som sagt köra tvåhjuligt med skotrar. Först med sex hästkrafter (Vespa Touring), senare åtta (Vespa Gran Sport) ”mellan benen”. Det blev en hel del längre färder, även



med passagerare, trots de små resurserna. Brorsan och jag åkte 1962 från Gävle till Göteborg och Lysekil, sedan in i Norge till Oslo, vidare över Dovre upp till Trondheim, ner mot Röros, in i Härjedalen och ner över Ljusdal till Gävle igen. 2 personer på en spritt ny Vespa Touring 1962, 150 cc, 6 häskrafter, fyra växlar. Gott om packning på pakethållare, både fram och bak! Efter vana att hantera dessa resurser kan aldrig CX-ens påstådda 50 hästar kännas lite! Och gör det inte heller för mig. Det handlar bara om att anpassa sig. Och att utnyttja det som finns. Man behöver inte ha 100 kpm från tomgång, även om det naturligtvis är jättehäftigt!!

En av medlemmarna i den svenska CX-klubben körde 1981 sin CX vintertid från Stockholm genom Europa nertill Spanien, över till Afrika och genom Sahara ner till Nigeria. Sedan hela vägen tillbaks igen. Fullt med packning och frugan därbak!! Omskrivet är ett par (om de var australiensare eller nåt annat minns jag inte) som under 17 år var på väg jorden runt med en CX 500. Detta kan kanske få en att tro att CX-en är en långsam maskin, men de gjorde annat än åkte hoj också! Bl.a. seglade de under flera år med hojen nerplockad och undanstuvad under däck!

En idé jag har är att jag skall kunna resa upp min egen hoj, om jag råkartappa den. Det går med en CX, men jag är inte lika säker på att jag klarar att göra det med en del större hojar. Avsaknaden av plast och ”bråte” gör också att en vältning inte behöver innebära bankrutt. Det mesta som kan behöva ersättas har jag redan som reservdelar i garagen. Plus att jag rätt väl vet vad det är som snurrar och skramlar därinne. Och kan reparera. CX-en är klart lättmekad. Det ger trygghet! Jag är som sagt pensionär sedan några år och måste tänka på ekonomin.

Att CX-en av de flesta ses över axeln är inget större problem för mig. Jag vet vad den duger till och även att den t.o.m. klarar att hänga av många av de pråligaste, när vägen börjar svänga lite. Och det är väl just på kurviga vägar hojköming blir som allra roligast??

I någon gammal test kallar man CX-en ”den fula ankungen” Jag vet inte om jag håller med – ankungen blev ju med tiden en vacker svan. Jag har ännu aldrig sett en CX genomgå en sådan motsvarande metamorfos, trots att jag kikar efter. Väldigt noga!

Ful är den, Honda CX 500!! På den uppfattningen prutar jag icke! Dess smeknamn, ”Plastgrisen” är därför helt OK för min del! CX-klubbens medlemstidning heter naturligtvis därför ”Grisposten”!

Den kände engelske motorcykeljournalisten Roland Brown har följande avslutning på en definitivt positiv artikel om CX 500 i sin artikelserie ”Classic Ride” i marsnumret 2008 av engelska ”Classic Motorcycle Mechanics” (i övers.):

”... Men jag kan inte låta bli att fundera över hur många CX-ar som skulle ha sålts om fler motorcyklister hade lyckats bortse från dess utseende och image och istället brytt sig om att verkligen köra en. När jag nu till slut gjorde det är jag glad att ha fått chansen att ändra min uppfattning om CX-en – och lätt generad över att jag ignorerat och förolämpat den så länge”

Den australiensiske MC-konstruktören Ian Drysdale (Drysdale V8) listar i en tidningsartikel de hojar han anser ha varit de mest innovativa och intressanta för sin tid. Som nr 6 i den listan har han med Honda CX 500, huvudsakligen för dess okonventionella och superkompakta drivlina.

-----  
Det har funnits en hel del teorier om varför Honda kom fram till CX-ens konstruktion.

Den är ju rätt speciell. Moto Guzzi har en snarlikt uppbyggnad men med mestadels betydligt större slagvolym och utan samma finesser i drivlinan. Ej heller nådde Guzzi på den tiden alls upp till samma litereffekt på sina motorer.

Det talas om att CX-motorn var avsedd för en liten bil som aldrig kom i produktion. Även som drivkälla till något militärfordon har man nämnt den men det stämmer bättre in på Guzzi. Att driva vattenpumpar (Sydamerika) är en annan variant. Honda har aldrig varken bekräftat eller dementerat någonting i den vägen och man får nog anse att allt är skrönor.

Sanningen kommer man nog närmast om man tänker Marusho ”Lilac”. Marusho var ett kortlivat japanskt motorcykelmärke som upphörde på sextiotalet och som producerade kardandrivna motorcyklar efter idéer ”snodda” från femtiotalmodellerna av tyska BMW (boxer) och Victoria Bergmeister (V2). Bergmeister var på 350 cc. Både kardan och längsmonterad V2-motor kom ju senare att ingå i CX-konceptet.

Detta var helt okonventionellt för Honda, som dittills bara byggt motorcyklar med tvärställda motorer på 1 – 4 cylindrar (innan 6-cyl. CBX) och GL 1000 Gold Wing som var Hondas första kardanhoj...



*Marusho Lilac V2*

När Marusho slog igen nå'n gång 1966 – 67 gick en del av personalen över till Honda och det är nog tämligen uppenbart att de tog med sig tillräckligt för att låta en del idéer leva vidare inom Honda. Dessutom lär Soichiro Honda och Masashi Ito (Marushos grundare) ha haft en hel del ihop, bl.a. jobbade Ito hos Honda i den bilverkstad den senare drev innan de båda var och en slog sig på motorcyklar. Längre fram i tiden blev Ito underleverantör till Honda.



*Victoria Bergmeister, 1954*

I "uppblåst" format lever faktiskt idén vidare i ST 1100 / 1300 "Pan European", som dock har mycket större slagvolym, fyra cylindrar, annan V-vinkel (90 grader) och överliggande kammar. Även på denna modell "vänder" Honda rotationsriktningen i primärutväxlingen, så att koppling och transmission roterar mot vevaxeln, vilket reducerar "tippmomentet" som Guzzi och BMWs boxrar varit kända för vid påslag.



*Victoria Bergmeister motor*

De första CX-prototyperna var på endast 360 cc (definitivt Lilac-storlek) och luftkylda. De hade uppenbarligen för liten effekt för att kunna anses säljbara. Man lade till vätskekyllning (kan tyckas märkligt eftersom cylindrarna låg idealiskt till i luftflödet) och tog upp volymen till 496 cc. 50 hp vid 9 700 varv borde räcka, tyckte man.

Resten är, åtminstone för modellseriens entusiaster, historia. Den allmänt omvitnat utmärkta slitstyrkan kan man nog till stor del tacka vätskekyllningen för.

*Sture Lindberg*

**Anm.** Lilac hade kardandrivna modeller med längsmonterad V2-motor på ända ner till 125 cc och 11 hästar. De kan knappast ha varit några raketer, men det hade verkligen varit häftigt att ha en sådan hoj idag. Borde vara en klart "gullig" liten skapelse! Nu är en sådan hoj förstås i princip omöjlig att få fatt på. Det finns dock ännu några väldigt få av de större Lilac-modellerna i landet.

# Med hojar i Alperna

Text & foto: Björn Beselin

Ja, så har jag gjort det igen. Kört motorcykel i Österrike. Jag skulle gjort det i maj egentligen, tillsammans med två kamrater, men på en liten malör jag var ute för fick vi skjuta upp resan till nu i början av september. Då hade vi dessutom förmerats till summa fem hojkare med siktet inställt på Österrike och Grossglockner.

Vi färjade övertill Rostock, körde ner till Berlin och lyckades i ösregn och på skilda vägar ta oss till Wannsee och biltåget till Salzburg. Där delade vi en liggvagnskupé för fem vilket gjorde resan rätt billig.

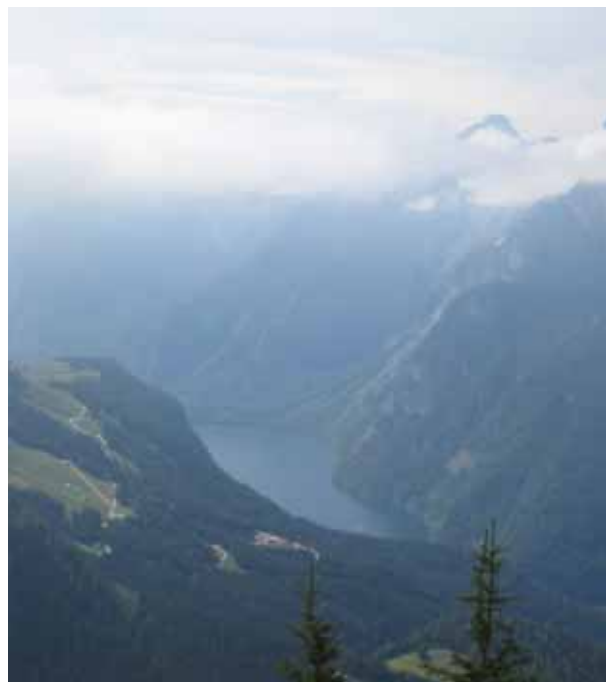


## Salzburg

Följande morgon sken solen över Salzburg, det var varmt och skönt och allt var precis som det skulle. Vi hade i förväg bestämt att den här dagen skulle användas till besök i Berchtesgaden där både Königsee och Kehlsteinhaus, Hitlers Örnnäste, ligger. Königsee är en vacker liten sjö, mycket turistisk, och Örnnäset har en utsikt som slår det mesta.

Uppresan till de drygt 1800 metrarnas höjd gjordes med buss och hiss. Den var i ordets rätta bemärkelse svindlande och krävde starka nerver. Elaka, och kanske sannfärdiga, tungor säger att Hitler saknade sådana, i alla fall när det gällde höjder. Han led av svindel och var måttligt förtjust i sitt Örnnäste som han lär ha besökt bara tre gånger. Nå, för oss andra var besöket en höjdare på grund av utsikten och det vackra vädret, även om själva Kehlsteinhaus inte var vidare vackert, tungt och murat i grå sten som det var.

Vi stannade kvar i Salzburgområdet och körde till de mycket vackra sjöarna och byarna öster



## Utsikt mot Königsee

om Salzburg: Wolfgangsee med St Wolfgang och Mondsee med sin kyrka, alltihop välkänt från Sound of Music som delvis spelades in där. Efter starka påtryckningar råkade jag föra ett svagt ögonblick lova att se filmen "nu när du varit på inspelningsplatsen och allting". Men jag sade aldrig när så jag kan skjuta det framför mig länge än.

Vi körde vidare till Hallstatt vid Hallstätter See, "Österrikes vackraste sjö". Hallstatt är intressant och också mycket vackert, väl värt ett besök, bl a finns det gamla saltgruvor bese i trakten. I sjön råder förbud att dyka på egen hand, kanske för att Hallstatt är ett arkeologiskt rikt och viktigt område, eller kanske för att det kan finnas gömda guldschattnar från nazitiden i sjön, det påstås att man gjort sådana fynd där.

Efter Salzburg trodde vi – tre blåbär och två vana bergsåkare - oss mogna att ge upp i alppassen. Vi körde i pass som det bara gick att hitta med hjälp av navigator, på asfalterade kostigar som ingen vettig ko någonsin skulle sätta en klöv på, och genom hårnålskurvor så tvära att man emellanåt kände igen baklyktorna framför sig som sina egna. Nästan, i alla fall. Det var m a o inte helt lätt, men kul och lärorikt. Och oändligt vackert! Och fullt av motorcyklar som kom brakande genom kurvorna.





### *Hårmålskurvor*

Vi kom ned till södra Österrike och började rikta in oss på det som skulle bli resans höjdpunkt, Hochalpenstrasse genom Grossglocknermassivet. Som vi satt och pratade upptäckte vi att vi inte var långt från Italien, och i Italien ligger Venedig där några av oss aldrig hade varit. Alltså ändrade vi raskt våra planer och körde söderut. På vägen råkade vi ut

för rejäla regnbyar, något som gjorde Plöckenpasset på gränsen mellan Österrike och Italien till en besvärlig upplevelse, mycket halt och svårkört. Allt gick dock bra och vi parkerade till slut våra hojar framför ett par hyrda bungalows nära Punta Sabbioni längst ned på Lido di Jesolo, halvön som norrifrån sträcker sig ned mot Venedig. Därifrån tog vi färja in till



Venedig och tillbringade en dag där i värmen och trängseln – som dock bara fanns vid de centrala turistmålen, kvarteren runt Marcusplatsen och Rialtobron, i övrigt var där ganska tomt och lugnt.

Efter ännu en natt i våra bungalows körde vi norrut igen i ett härligt väder. Den här gången var Plöckenpass betydligt mera lättkört och rätt



### *Bro vid Dogepalatset...*

*...och bro över en sidokanal*

roligt. Väl igenom vände vi västerut, mot Gerlospass. Vägen dit gick genom Lesachtal, som nog är en av de vackraste dalgångar jag någonsin kört i, och förbi de berömda Krimmlvattenfallen. Om Gerlospass inte är mycket att säga utom att det plötsligt bakom en kurva stod en flock kor mitt på vägen och idisslade och tittade på oss. Vi avslutade dagen i Lienz, som är en bra utgångspunkt för Grossglocknerpasset.

Följande morgon startade vi ganska tidigt. Vädret var vackert men svalt. Man hade varnat för åska men av det såg vi inga spår – den dagen. Vägen, som i början gick upp och ned i ett ganska kuperat landskap, övergick till att allt tydligare gå uppåt och blev efterhand brantare och kurvigare. Vi kom upp till Heiligenblut, en gammal vallfartsort på 1 300 meters höjd, och tog en paus. Därifrån kunde vi se och förstås fotografera det snötäckta Grossglockner.

Så fortsatte vi med målet Kaiser Franz-Josefs Höhe, en stor utsiktspattform på nästan 2 400 meters höjd och med mängder av motocyklister. Från den har man en fantastisk utsikt över själva Grossglockner och den nu nästan bortsmälta men tidigare så mäktiga glaciären.

Vi körde vidare på en slingrig och ganska brant men inte särskilt svårkörd väg upp till Hochtor som med sina 2 504 meter är passets högsta punkt.

Sedan kom eldprovet. Vi fortsatte förbi Hochtor och vek efter en kort bit av från Hochalpenstrasse för att istället köra in på den gatstensbelagda (!) vägen upp till Edelweisspitze (jagå, med tre s) och Biker's Nest. Den vägen är extremt brant, extremt



*Författare Björn uppe i Biker's Nest*

kurvig och mycket svårkörd. Allt fungerade dock bra och vi slapp möten i de värsta passagera. Väl uppe var vi så högt man kan komma med fordon i Österrike, 2 571 m ö h. Allra högst upp ligger en liten byggnad med en utsiktsplattform, Biker's Nest. Vilken utsikt man hade därifrån! I det klara och vackra vädret såg man verkligen världen högt från ovan. Kala bergstoppar, ibland med snö, och

vidsträckt gröna högslätter runt omkring, långt ovanför allaträdgränser. Det var en fantastisk upplevelse!



*Utsikt från Biker's Nest*

Så småningom blev vi mätta på utsikt och hungriga på mat så vi tog oss ned igen och körde vidare norrut och nedför på Hochalpenstrasse. Resan slutade den dagen i Mayrhofen där vi tog in på ett "Biker Gasthof" – ett av väldigt många i Österrike, där "Bikers" föverkar vara välkomna överallt – med god standard och till ett bra pris.

Vår sista dag i Österrike använde vi till att ta oss tillbaka till Salzburg, delvis på slingriga och roliga småvägar över kullar, genom skogar och förbi fält och gårdar. I Salzburg väntade biltåget som skulle ta oss tillbaka till Berlin. Vi körde på hojama på kvällen och hörde samtidigt åska som kom allt närmare. Och just som vi satt oss i vår kupé kom störtregnet. Det gäller att ha lite tur...

I Berlin var vädret grått och ganska kyligt, men det regnade inte. Vi körde transportsträckan upp till Rostock och tog så färjan hem på ett blåsigt och gungigt hav. När vi satt där och summerade kunde vi konstatera att vi hade haft en mycket trevlig och givande resa som vi absolut bör göra om i t ex Frankrike eller Schweiz nästa september.

*Björn Beselin*



# Ett lättat svänghjul

Text & foto: Håkan Rosborg

BMW hade många smeknamn en gång i tiden. Ett sådant var "svarv", ett helt följdriktigt uttryck efter det tunga svänghjulet. Ett tungt svänghjul gav jämn motorgång men också långsamma växlingar, speciellt för de första växlarerna. Ungefär 1980 försvann i stort sett svänghjulet.



BMW R90/6 1976 på den tiden det begav sig. Ägaren då var artikelförfattaren.

Min 76:a var alltså en svarv. Eller gubbracer. Ett sätt att vinna rödljusracen mot en hetsig och potent bilist, kunde gå till så här:

- Lägg i 2:an.
- Vid ljussläppet ge full gas och håll varvet nere till ungefär 5 000 med kopplingen.
- Vid c:a 50 km/tim släpp ut kopplingen helt.
- Tryck i nästa växel

Du har sluppit den första långsamma växlingen mellan 1:an och 2:an och kanske tjänat en hel sekund och lämnat bilen bakom dig. Även porschar brukade bli bak.

Det finns nog fortfarande LTT-medlemmar som kör svarv. Pröva den här starttekniken – jag lovar er bra resultat.

För att snabba upp växlingarna skaffade jag ett lättat svänghjul från Åke Johnsson i Motala. Johnsson hade en hel arsenal trimgrejor till bl a BMW och är fortfarande verksam men nu mest som biltrimmare. Extra balanseringskoll gjordes av en verkstadslärare i Gislaved, Verkstadslärarens son var svensk mästare i karting, så meka kunde pappan, förutom att sonen kunde köra. Och visst snabbades växlingarna upp utan min egen rödljusmetod.

# LTT 40 år

BMW:n köpte jag av en stridsvagnsmekaniker och sålde den till en flygmekaniker. Innan försäljningen bytte jag tillbaka till originalsvänghjulet. Det lättade blev liggande till hösten 2007. En annons på Blocket gav först inga svar alls. Men strax före annonstidens utgång fick jag till sist sålt hjulet. Köpare var en person som höll på med äldre cyklar. Bostadsorten var Stockholm, men han jobbade i Köpenhamn och veckopendlade med bil. Leveransen skedde till en person i Gantofta utanför Helsingborg. Gantoftamannen var i 70-årsåldern och körde fortfarande MC-semester på kontinenten. Underliga äro vägarna ibland.



Ett Åke Johnsson-lättat svänghjul, modell BMW

Precis då jag levererat svänghjulet och fått pengar i handen ringde en Smålänning som körde oldboysracing med BMW och behövde ett Åke Johnsson-lättat svänghjul. Det hade varit roligare att leverera till en racercykel.

Åke Johnsson förmedlade ett gratistrick för att öppna upp ljuddämparen utan att ljudvolymen ökade. Är någon intresserad så kan jag instruera om operationen. En amatör klarar den.

Håkan Rosborg



# KIVIK 2008

Text: Mats Svensson, Foto: Viveka&Stefan Söderberg

Veckorna innan det är dags för den årliga turen till Kivik ökar min oro för hur vädret skall bli. Köra MC är alltid kul men nöjet dämpas påtagligt av regn. En vecka innan kollar jag väderleksutsikterna på 4 olika sidor på nätet och får inte samma utsikter någon gång.



*Nattens regn dröjer sig kvar på asfalten men molnen är under upplösning för att ge en fin dag*

Dagen innan regnar det och ser allmänt trist ut. Trots det bestämmer min bror, min fru och jag att vi tar chansen och satsar på att delta men med risken att bli genomsur. Min bror, Bengt, har nyligen köpt en ny Kawa Versys som han gillar skarpt. Två dagar efter han fått ut den gjorde vi en tur till Marstal på Aerö. Vi hade läst Carsten Jensens bok – Vi de drucknade – och ville se Marstals sjöfartsmuseum. Turen var mycket trevlig, hojarna gick perfekt, vandrarhemmet var billigt och vi träffade en släkting till Carsten Jensen på en skum krog på natten.

Då jag stiger upp dagen för turen och tittar ut skiner solen litetveksamt och det regnar inte. Hur detta skett är ett under.

Som avtalat kommer Bengt som gäståkare och Lars Åke, Vulcan 800, till oss i Lund. Susanne och jag kör vår Diversion 900.

Motorvägsbiten till avfärdsplatsen avklarar snabbt.

Turen skall avgå från Statoil vid Gårdstånga. Uppslutningen är god och alla är på gott humör. Sedvanlig hälsningsceremoni och granskande av alla hojarna göres.

Efter en kort genomgång av säkerhet och planering sitter alla upp och vi är på väg.



*Der Führer i full gång med genomgång av dagens äventyr*

Det hände många trevliga saker under turen, t ex att vädret bara blev bättre, men oturen var framme vid 2 tillfällen. Dessa skall ej specificeras närmre men vid ett tillfälle drabbades navigeringen hos en enskild hoj av problem, troligtvis pga magnetisk anomali. Vid det andra tillfället hade gravitationen en betydande roll. Dock blev det inga allvarliga följder.

Första biten vi körde gick på fina vägar och slutade i ett vackert skogsparti någonstans. Fika och social samvaro var det som gällde där.



Att köra i kottege med en bra ledare och en fin rutt är i mitt tycke något av det mest avkopplande som finns. Det enda man behöver tänka på är, något väldigt kul, att köra MC.

Turen gick vidare mot Kivik via mycket trevliga vägar. Jag vet inte var vi var men naturen runt omkring var jättefin och vägen en fröjd att köra på. All heder åt stigfinnaren. Vid ankomsten till Kivik fann vi stället alldeles

fullt med människor och bilar så våra hojar fick ställas en bit upp i byn i stället för nere vid hamnen som vi gjort tidigare. Kivik var som vanligt trevligt. Somliga av oss köade hos Buhres andra åt medhavd matsäck. Avfärden mot nästa stopp gick perfekt trots en intensiv trängsel överallt.



*Kommer inte sillen snart...*

Vi stannade vid chokladfabriken och firade kanelbullens dag. Stefan med fru hade med sig en bra laddning kanelbullar åt allihop. Mycket uppskattat initiativ. Efter fika, fotografering och chokladinköp gick turen vidare mot hemtrakterna. De flesta av oss valde att följa Stefan och det var ett bra val. Turen hem gick över fina MC-vägar. Då vi närmade oss Lund blev kortegen tunnare efter hand så till slut var det bara Susanne och jag på vår Yamaha.



*Gottegrisar vid Chokladfabriken*

Detta var min tredje Kivikstur och alla har varit lika kul.

De som lagt upp rundan och organiserat upp kömingen skall ha ett stort tack. Det känns skönt att under vintern kunna tänka på trevliga händelser under säsongen och dennatur är en av dom.

Avslutningsvis vill jag försöka komma med lite visdom för dem som inte hört det här tidigare eller den som inte förstår vikten av att följa givna instruktioner.

Rörmokare Persson får ett jobb via telefon: "På denna adress finns en grej du måste laga. Jag är inte hemma men dörren är öppen, gå bara in, bli inte rädd för hunden Frasse han är from som ett lamm. Men vad du gör — svara inte den där dj-la papegojan."

Persson går dit, går in och möter Frasse som får Baskervilles hund att framstå som en albino chihuahua, han ligger bara en liten bit bort med en from blick. Persson börjar jobba men måste hela tiden lyssna på papegojan som bara skrånar och uttalar ett ord-klant-.

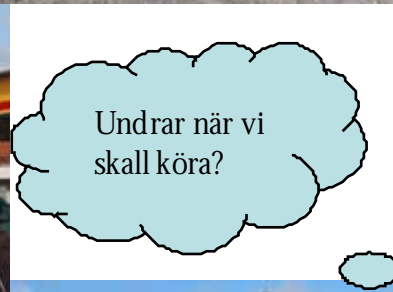
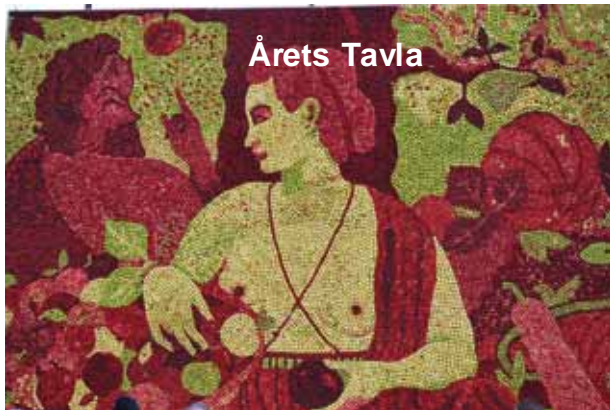
Huset är gammalt och rören dåliga, Persson sliter och blir mer och mer irriterad på papegojan. Till slut kan han inte hålla sig längre, han måste svara: "Håll näbben ditt sakramentskade fladderfä!" Varvid papegojan omedelbart skriker: "HUGG, FRASSE!!!"

*Hälsn Mats Svensson*



# Kiviksturen 2008

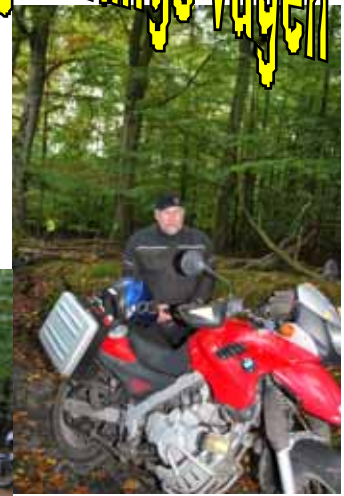
“Text” & foto: Viveka & Stefan Söderberg



Några tvivlade på Mc-vädret och någon hade dansat Sol dans hela natten så vi skulle få fint väder. Tack Stefan M för din insats.



# Äntligen fika i den lummiga, gröna dungen längs vägen



Kiviks turen inföll på kanelbullens dag och vi firade detta i Skånes Tranås

Deltagarna gillade vägval och väder denna dag.



Av Stefan & Viveka Söderberg

# Så var det dags igen – och snart är dags igen

Text: Håkan Rosborg

Rubriken kom till redan i somras men sen strulade en del saker till sig och intrycken begravdes nånstans i bakhuvudet. Nu har jag grävt fram några minnen och kompletterat rubriken med nästa besök hos Lillemans till våren.

Med lika spänd förväntan som förra året svänger jag upp framför Lillemans. Den här gången i sällskap av mc-bekantingen Bosse på sin Triumph Trident. Tridenten väcker ingen uppmärksamhet hos de församlade. Antagligen är den helt obekant för dagens knuttar eller också var man redan fokuserad på dagens ämne.



*Triumph Tridenten, en pärla för somliga men enligt artikelförfattaren en motorcykel av det mer oansenliga slaget för de flesta. Foto Wikipedia/Reds anm.*

Jag skriver under något dokument, vars innebörd jag helst inte vill stifta bekantskap med. Ansvarsfrågan alltså. Sen gäller det att välja några cyklar som jag troligen aldrig kommer att köpa själv. För dyrt, för glassigt, för farligt, för obekvämt, orimlig försäkringsnivå, får inte plats i garaget, Birgitta skulle byta låset på ytterdörren, chefen varsla mig om uppsägning, hom i pannan och inga hål i hjälmen, den obotliga tillvänjningen, körkort med vingar.

Förstatjing är Hondas Transalp. Äventyrshoj som också fungerar för touring. Den här var lite modifierad i ljuddämperiet, och smattret blev även på en kort runda obekvämt för öronen utan bullerpluggar. Men frånsett det så skuttade den iväg rätt hyggligt. Motom drog

riktigt jämnt utan att visa någon speciell karaktäristik. Bromsarna tog bra utan att vara brutala som jag upplevde på någon gatcykel förra året då jag trodde jag skulle fara över styret. Körställningen hyggligt bekväm med en liten kåpa som tog en del av vinden. Asfalt var det enda jag prövade fånigt nog, för de grusvägar jag använde åt Staffanstorpshållet under min Lundasejour är säkert fortfarande grus.



*Honda XL700VA Transalp  
Foto Honda/Reds anm.*

Transalpen drog genom kurvorna enligt min känsla ganska stabilt. Hade säkert passat på Knutstorp's kurviga avsnitt. Går nog att lägga tills styret skrapar i. Liksom de uppväxlade Husqvarnorna på 1970-talet då Sven-Inge och Trygve körde ifrån det mesta med sin stora Qvamor. Rätt mycket plastjunk på cykeln som ser ut att kunna fara av vid en märksyning. Men ändå - en sådär lagomcykel som passar till allt möjligt man kan tänka sig utom rena endurospår.

Nästa pilsner blev en tourer med sportlook. Guldlackad och mycket snyggare guld än på min gamla BMW. En rak fyra på sisådär 100 kusar. Kedja. Bra sitt höjd för en medellång gubbe som nådde ner med hela fotsulorna. Vikten frågade jag inte efter men den var inte alls besvärande. Sittställningen OK. Det gick utmärkt att titta bakåt, alltså backspeglar som inte bara speglade naveln. Oj vilken motor. Mjuk som silke och drog från 0. Lättstyrd och gick lugnt. En halvkåpa tog det mesta av vindtrycket då det var lite motvind. Konstigt det är alltid motvind då man är ute och skall



provköra. Annars är stark sidovind och helkåpa ingen hit om vägen är kurvig och vinden växlar sida hela tiden upptäckte jag tidigt med nuvarande BMWn efter att ha kört "naket" nästan hela livet. Men så var det vibrationerna – i sadel och fotpinnar. Varför har de konstruerat in sådana? Vilka böjelser teknikerna har vet jag inte, men jag kunde varit utan vibrator i häcken. Kanske är det en justeringsfråga i motorn. Jag förmodar att det är sån här cykel som kallas sporttourer, men så sportigt tyckte jag inte att det var. Cykeln lämnade inga bestående intryck efter sig.

Yamaha FZ 1. Inte det vackraste jag sett men den ser ut som det mesta i sportväg nuförtiden. Säkert är den designad för att vara effektiv. Sittplatsen då? Ja det kändes som att krypa ner på sadeln efter alla högbenta touringhojar. Grodställningen kändes nästan genast som gjuden. Riktigt bekvämt även om jag antagligen såg ut som rymling från rehabhemmet. Nästa moment är motorn. Drar jämt och bra upp till ungefär 7. Då kommer explosionen. Det gäller att inte ha för låg växel i då det bär iväg med tanke på rundgång. Men å andra sidan är den växlad så att då motorn börjar jobba är farten så hög redan på låga växlar att körkortet sitter löst. Yamahas touringcykel prövade jag förra året och tyckte att den motorn saknade botten. Uttrycket att sakna botten har nu fått en ny innebörd. 150 hästar och 200 kg ungefär innebar en blackout. Fördubblad hastighet ger fyrdubbelt luftmotstånd har jag läst och jag måste erkänna att det var just detta som hindrade mig att uppnå ljudets hastighet. Eller var det ljuset? Polissirenerna hade aldrig hunnit i kapp mig. Sanslöst. Ingen liten ruta eller kåpa klöv motvinden. Hade jag tappat greppet med ena handen hade jag blåst bort som ett löv och hittats först vid snösmältningen.



*Yamaha FZ1-N / ABS - Naken sportmotorcykel med R1-baserad motor. OBS! Föraren på bilden är inte artikelförfattaren. Foto Yamaha/Reds anm.*

Går det att göra kurvor med FZan då? Ingen aning. Det fanns inga tillräckligt håriga kurvor att testa i. Vanligt landsvägsland med rondeller och någon böj var rena blahablaha. Stannar gör den också om man vill det. Känslan i högerhandtaget var sällsam. Då jag kommit till ro innanför 50-skyltarna kunde jag köra 8-or mitt på vägen om det roat mig. Lätthanterlig som en moppe.

Måste erkänna min konservatism, men den här hör inte hemma på landsväg. På bana!!! Går helt enkelt inte att använda på landsväg. Eller??? Tillväpningsfaktorn är obeskrivligt hög. Ju längre känslan finns kvar i mig, ju mer kan jag tänka mig en sån här. Att köpa den är en sak, att försäkra den nåt helt annat. Hur går den ekvationen ihop?

FZ är dagens behållning. Behållningen för lång tid framöver. Behållningen för resten av livet. Har sett ljuset trots blackouten.

*Håkan Rosborg*

Entusiastisk gubbe och provryttare



## PÅ EGEN HAND I VERKSTADEN

Att meka på egen hand kan vara nog så svårt ibland. För-gasarjustering t.ex. Blir det fel kan de mest underliga (och dyrbara) fenomen uppträda. För att undvika sådana malörer har klubben köpt ett speciellt tändstift, som jag tidigare skrivit om. Du kan kontakta mig, så får du låna det. Engelsk bruksanvisning medföljer.

Tändinställningen kan också ha sina problem, men kan göras lättare om man har rätt instrument, ett stroboskop. Ett dyligt finns hos Tryggve Degerman, och han lånar gärna ut det till behövande.

Garageplatser  
farande flera  
så mekarplat-  
Du vet väl

ben har ett  
olja, SAE  
typ.  
Essos fab-  
står SLC  
blev  
Oljan  
3 kr/l  
nar hur  
liten



finns det fort-  
stycken. Lika-  
ser.

också att klub-  
fat med motor-  
30 och av HD-  
Oljan är av  
rikat, men det  
på fatet. Det  
billigare så.  
kostar dig  
och du anteck-

mycket du tar i en  
anteckningsbok på fatet. Jag

kräver dig sedan på pengar vid lämpligt tillfälle.

Till sist kan du balansera hjul i vår verkstad, men det visste du redan.

GOD JUL

Bosse

Detta är det äldsta dokumentet jag har hittat om LTT/Red.

## STADGAR FÖR LUND TOURING TEAM

jan.68 Klubbmöten:1 månd.varje månad,organiserad aktivitet  
3 månd.varje månad,spontan aktivitet

Styrelse:Ordförande  
Sekreterare  
Kassör  
Klubbmästare

Årsavgift:10:- per år

feb.69 Styrelse:Klubbmästaren också vice sekreterare  
Vice ordförande  
Rustmästare

styrelsen ska sammanträda minst 6 gånger per år

Årsavgift:-20:-

Klubben gick kollektivt in i SMC

TILLÄMPADE PRINCIPER(bör stadfästas)

- + Medlemsförteckning bör föras och delges alla medlemmar, därmed stimulerande kontakten.
- + Definitivt medlemskap vinnes efter 2 månader, för att olämpliga nya medlemmar kan undvikas.
- + Styrelsemedlemmar ur andra välkända mc-sammanslutningar får bevista klubbens arrangemang men har ej rösträtt. Detta gynnar samarbete.
- + Programmet bör vara så allsidigt, objektivt och informativt som möjligt och täcka så många av medlemmarnas aktiviteter som möjligt. En klubb ska visa sin styrka genom att göra önskningsar möjliga.
- + Årsmöte hålles i början av året och är på vanligt, förmellt sett genomfört till skillnad från vanliga klubbmöten då allt sådant bör saknas till förmån för en kamratlig, vänskaplig, informell anda.
- + Alla nyskapande tendenser bör stimuleras, egen aktivitet som gynnar klubbens verksamhet uppmuntras och sträva att nå en anda som ger maximal tolerans för ~~xxxxx~~ olika ~~xxxxxxxxxxxxx~~ slag av ~~mc~~ mc-intresse.
- + Medlemmarna bör visa ett vinnande uppträdande mot allmänheten, vägfarande och sina kontakter, därmed framhävande det bästa hos mc-åknings och klubbmedlemmarna.
- + I övrigt tillämpas SMC:s stadgar, Sveriges Riksidrottsförbunds normalstadgar för föreningar samt Normalstadgar för motorklubbar anslutna till Sveriges Motorfederation riksorganisation, i nu nämnd turordning.

Ordf. 1967-68

Gunnar Sandberg

# Kalender – 2008 (2009)

Uppdaterad 2008-12-03

December 2008		
Lördag	13	Glöggparty hos Müngersdorffs, kl 16:00
Onsdag	24	GOD HJUL!
Januari 2009		
Måndag	19	"Klubbkväll" på Rauhrakel, kl 19:00
Februari 2009		
Måndag	2	"Klubbkväll" på Rauhrakel, kl 19:00
Söndag	15	Manusstopp Gnistgapet nr 1
Måndag	16	"Klubbkväll" på Rauhrakel, kl 19:00
Mars 2009		
Måndag	2	"Klubbkväll" på Rauhrakel, kl 19:00
Måndag	16	"Klubbkväll" på Rauhrakel, kl 19:00
April 2009		
Måndag	6	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		
Söndag	21	Manusstopp Gnistgapet nr 2
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
Söndag	30	Manusstopp Gnistgapet nr 3
September 2009		
Måndag	7	Ut-och-köra: Start Statoil Norra Fäladen 19:00
Måndag	21	Ut-och-köra: Start Statoil Norra Fäladen 19:00
Oktober 2009		
		Kiviksturen ( <i>datum ej bestämt</i> )
Måndag	5	"Klubbkväll" på Rauhrakel, kl 19:00
Måndag	19	"Klubbkväll" på Rauhrakel, kl 19:00
November 2009		
Måndag	2	Årsmöte, kl 19:00 hos Interfleet i Malmö, Axel Danielssons väg 267
Måndag	16	"Klubbkväll" på Rauhrakel, kl 19:00
Söndag	22	Manusstopp Gnistgapet nr 4
December 2009		
Måndag	7	Garagegolvsopning ( <i>datum preliminärt</i> )

**För mer info, se LTT hemsida: [www.ltt.nu](http://www.ltt.nu)**