

# Gnistgapet

Medlemstidning för Lund Touring Team

Nr 2 2009



Foto: Stefan Söderberg



Foto: Redaktör'n



Foto: Redaktör'n



Foto: Redaktör'n



Foto: Stefan Söderberg



Foto: Leslie Raie



Foto: Werner Wegst



Foto: Thomas Granbom



Foto: Håkan Rosborg

## 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

### Email till hela styrelsen

### Email till hela klubben

### Anmälan till mailinglista\*

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

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

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

[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 när som helst. 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 Karlsten	0418 - 73 40 00	<a href="mailto:reidar@karlsten.st">reidar@karlsten.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: Vilken händelserik vår det har varit!

## Ordförande för ordet

Det är jättekul att vara ordförande i en förening som för så mycket liv, vilket detta nummer av Gnistgapet visar på. Eller vad sägs om en vår fylld av följande aktiviteter:

- Säkerhetskvällen
- Rally Syd
- Avrostning
- Provkörning Öreruntrallyt
- Öreruntrallyt

Och efter sommaren väntar ännu fler möjligheter att få köra MC och få träffa trevliga människor som vi LTT:are är ;-). Du inbjuds nämligen till:

- Hjulmiddag
- Höstorientering
- Kiviksturen

Och vilket prisbord vi lyckades få till på Öreruntrallyt. Det fanns bl a en batteriladdare, som inte gjorde skam för sig, presentcheckar på Statoil på 500:-, 300:- och 200:-, presentcheckar på Hörbergs, signerade böcker och en mängd andra fina prylar. Det mesta hade våra sponsorer skänkt.

En händelse glädde mig som ordförande speciellt under våren och det var Granboms initiativ till att bjuda in klubbmedlemmarna till att delta i Rally Syd på Påskafton. Sådana tilltag var mycket vanliga under klubbens tidiga historia. Jag önskar att fler i klubben såg det som en möjlighet att få trevligt sällskap under en tur eller då man åker på ett rally som det vimlar av i Skåne. Eller att fler tog möjligheten att berättat om sina planer som kanske kan locka fler att göra nåt som man annars inte hade funderat på. Jag hoppas att det inte bara stannar vid en dröm...

Nu är vi snart halvvägs genom säsongen, Midsommar är passerat. Det innebär att det fortfarande finns massor av möjligheter att ut och åka! Speciellt när vi har så fint väder som vi har i skrivandets stund.

Tag initiativ och skicka en blänkare på Nätet eller bara ring en kompis i klubben och kör en runda, ort eller lång!

**Vi ses på vägarna!**

*Eder Ordförande/Stefan.*



Visst ser Öreruntrallyts prisbord mäktigt ut!

## Redaktör'n spaltar upp



Vädrets makter är inte nåt man rår över men att dra ut kontakterna till vägguttagen vid ett kraftigt åskväder är nåt jag borde ha lärt mig vid det här laget...



För fjärde gången på nära år fick jag min dator utslagen p g a ett blixtnedslag i närheten av mitt hus. Att man aldrig lär sig!? Och det är inte klokt vad man är beroende av sin dator. Jag har varit totalt avskärmat från omvärlden (nåja...;-) under drygt en månad som det tog att fixa till datorn. Naturligtvis gör jag ju det själv... jag är ju en man! ;-). Denna gång var det "bara" moderkort, nätaggregat och ett ljudkort som lämnade jordelivet...



Som tur var klarade sig hårdiskarna! Annars hade det inte blivit nåt Gnistgap på denna sida sommaren. Vadå... backup? Inget för en karl!

Så med denna inledande snyfthistoria vill jag då förklara varför Gnistgapet har blivit lite senare än vad som var planerat. Men den som väntar på nåt gott... ;-)



### Rättelse

I Gnistgapet nr 1 2009 i artikeln om Knutstorp är alla fotona utom fotot från Isle of Man tagna av Claes Ingers.



Mina "trogna" korrespondenter, dvs Håkan i Helsingborg och Werner på Kullen har som vanligt försett mig med material till Gnistgapet, vilket jag är mycket

glad och tacksam över. Och till min stora glädje har även en och annan "frilansare" kommit med några rader och bilder. Jättekul!

**Utän er alla hade det inte blivit så mycket tidning! Var så säkra!**

I detta nummer av Gnistgapet tackar jag speciellt följande medarbetare:

- Tommy Friberg
- Elin Karlsson
- Thomas Granbom
- Leslie Raie
- Reidar Karlsen
- Stefan Söderberg
- *Mannen på Kullen:* Werner Wegst
- *Vår man i Helsingborg:* Håkan Rosborg

**Välkommen med ännu fler bidrag till Gnistgapet! – Stort som litet!**

*Hälsar 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



*Så himmelskt vackert... och så himla förrädisk!*

# THE CLUB MASTERS

## PAGE

Juni månad redan! Klubbträffen på MC-Huset i Malmö känns som om det var förra året, Säkerhetskvällen likaså. Lite färskare är ju Avrostningen, alla dessa tre arrangemang ha vi nu lagt till handlingarna. Sedan kom Slottsturen à la Granbom. En härlig weekend som tyvärr hade kunnat få en bättre avslutning. Låt oss alla hålla tummarna för Lars-Åke och att han får en snabb & lyckad återhämtning.

Då var det dags för Örerunt-rallyt! Det största arrangemanget i klubbens kalender, LTTs flaggskepp kanske?

Här kan jag helt ärligt säga att jag har varit jättenervös, så mycket som skulle falla på plats, men jag fick en hel del hjälp – Thomas G fixade med Scandlines och printade ut alla startkort & rabattkupongerna. Lasse N & Rolf M rekade turen och Lasse N tog hand om provkörningen – detta börja låta som ett tacktal i "Oscars"-stil!



**Örerunts prisbord**

Allt föll på plats till slut, perfekt väder och ett prisbord som inte gick av för hackor! 137 st glada MC åkare njöt av de Danska vägarna (& pölserna!). Dessutom var alla rondellerna precis där de skulle vara också – fantastiskt! Sista tacken går till alla funktionärer som ställde upp med glada ansikten åt massorna – Mycket bra jobbat!

Nu har vi en lång höj-sommar att se fram emot. Jag ska själv till mitt hemland & köra "Lands End to John O'Groats" som jag har för avsikt att skriva om i kommande Gnistgap.

Kör försiktigt i sommar!

***Pete Mace***

Klubbmästaren / Öreruntgeneralen

[klubbmastaren@litt.nu](mailto:klubbmastaren@litt.nu)

## Kassörens inlägg

### Hej på er alla LTT-are!

Efter diverse justering har vi så fått ett officiellt resultat på årets upplaga av Öreruntrallyt: 9 400:- i inkomster och 6 828:- i utgifter ger ett överskott på 2 572:-. Detta innebär att vi hade 137 startande och att pölsekontrollen gav ett rejält plus i kassan. Även vid målet lyckades vi prångla ut några halvljumma pölsor och några dito läsk & vatten.

Årets relativt sett hyfsade överskott i förhållande till antalet startande beror på att vi år hade bättre koll på utgifterna och då framför allt antalet överfarer med MC.



*Gäller att ha koll på räkenskaperna på direkten! Under överinseende av vapendragarna Tommy Friberg och Reidar Karlsen. Den sistnämnde för tillfället strängeligen upptagen med att rätta inkommen svarstalong. Vilken koncentration hos gossarna!  
Bild: Stefan Söderberg. Red's kommentar*

Därmed återstår bara att önska er alla en riktigt skön sommar och semester.

Njut av läget och kör försiktigt!

*Med vänliga hälsningar – Stanly Jönsson*

Mitt tel nr är hem kvällstid 046 – 20 12 73 eller mobil 0762 – 46 58 90.

# MC-Huset

Text & foto: Redaktör'n



Gratis är gott! Den tesen förnekar sig aldrig. Knappa dussinett snikna LTT:are hade den tredje mars begett sig till Malmö och Jägershillgatan 6 för att där stå ut med någon timmes förevisning av MC-Husets butik och alla dess godsaker samt några bildspel. Vad gör man inte för ett par tallrikar potatissallad och kallskuret...



# Säkerhetskvällen

Text & foto: Redaktör'n

I sedvanlig ordning startade aktiviteterna inom LTT året med säkerhetskvällen. En välbehövlig uppdatering av tankar och kunskaper om säkerheten på väg och bredvid om man skulle ha otur att hamna där.



Vet du a) hur stort tryck på bröstkorgen du måste åstadkomma vid en HLR-insats? b) hur många inblåsningar respektive kompressioner ska du göra? Svaret på fråga a) mycket större än du tror, dvs bröstkorgen ska tryckas ihop rejält, har man provat på dockan så vet man! På fråga b) är svaret 30 + 2, dvs 30 kompressioner (i snabb takt) och 2 inblåsningar, det viktiga är att få runt blodet i kroppen så att framför allt hjärnan syresätts kontinuerligt. Leslie R. föreläste med sedvanlig pondus och påtaglig kunskap i ämnet.



Återigen fick vi en lektion i hur man kör dansk kortgeköring som har blivit något av ett signum för LTT. Thomas G. ritade och berättade.

Har svårt att tro att någon i församlingen missade poängen. Bäst är förstås att praktisera och det gör man ju enklast genom att vara med på de evenemang som LTT står för, t ex den kommande Hjulmiddagen eller som sista chans för säsongen, Kiviksturen! Helt plötsligt är det kul att köra kortge!



Kalle, vår spejare på Lillemans, presenterade några nya skyddsutrustningar.

*(För dom som inte känner Kalle kan avslöjas att han både är medlem i LTT och jobbar hos Lillemans. En lyckad kombination som vi är glada över! Reds anm.)*



Ca 25 själar hade denna kväll (24:e i mars) tagit sig till Lomma Brandstation för att lyssna till de kloka orden samt intaga en fastlagsbulle och kaffe. Gott! Vi tackar Pete för hans insats!

Det är roligt att vi har så kunniga människor i vår klubb och att dessa är villiga att dela med sig av sin klokskap. Det tackar vi alldeles speciellt för!



## Höstens aktiviteter

### Boka dessa datum redan nu!

---

# Hjulmiddag

Besök på Ulf Petterssons privata bilmuseum i Tännö

*Lördagen den 22 augusti* har vi fått tillåtelse att besöka Ulf och hans fordon. Vi kommer att göra detta som en hösttur med övernattnig. Vi kommer att starta i Lundområdet och färdas på både små och stora vägar så att vi är framme i Tännö tidigt på eftermiddagen. På kvällen kommer vi ha gemensam middag och gemyt på LTT vis.

**Stefan Söderberg**

**Arrangörer**  
**Anders Wallenborg**

**Reidar Karlsen**

---

# Höstorientering 2009

*Lördagen den 12 september* kör vi vår trevliga höstorientering.

**Stefan & Viveka Söderberg**

**Arrangörer**

**Thomas & Lisbeth Granbom**

---

# Äppeltavlan i KIVIK 2009

*Lördagen 3 oktober* kör vi gemensamt till Kivik för att titta på äppeltavlan. Här kommer vår Klubbmästare lägga en tur på härliga Skåne vägar.

**Arrangör**  
**Klubbmästaren**

---

Vi återkommer med detaljerad information i god tid före respektive tur.

**OBS! Till dig som inte har Internet:**

Hör av dig till någon i styrelsen nån vecka innan så berättar vi.

# Rally Syd

Text & foto: Redaktör'n med hjälp från Tommy Friberg & några bilder från Elin Karlsson och Thomas Granbom



En alldeles sann historia i sann LTT-anda! Thomas och Lisa föreslår via Nätet att vi ska köra Rally Syd som en upptakt på MC-säsongen.

Vi var nio glada själar som hörsammade uppmaningen och det ångrade vi som var med sannerligen inte! Så enkelt och så trevligt!



Kan det bli bättre?! Foto: Elin K.



Kontroll 2 med fikapaus. Foto: Elin K.

## Inbjudan från Granboms

På Påskafton arrangerar Chios Mc ([www.chios-mc.com](http://www.chios-mc.com)) sitt traditionella påskrally med start kl 11-13 vid Hardys Gatukök vid norra utfartsrondellen i Höör. Målet är i Bjärred efter 10 mil på vackra vägar. Startavgift 50:-

Lisa och jag brukar köra detta trevliga rally som en säsongsupptakt och är det fler i LTT som har samma tankar kan vi köra tillsammans med start ca 11.30. Tag i så fall med fika.

LTT har bl.a. meriten att ha varit största klubb vid 2 tillfällen.

Maila gärna till: [thomas.granbom@telia.com](mailto:thomas.granbom@telia.com) om Ni hänger med.

Vi ses

Hälsningar/ Lisa o Thomas



Vilken koncentration! Foto: Red



Tripp, trapp, trull. Foto: Elin K.



Vilket gäng! Foto: Thomas G.

## Resultatlistan för LTT:are

13	Thomas Granbom	28 poäng
(2 km fel på utslagsfrågan! - utan GPS)		
25	Arvid Rieckmann	26 poäng
110	Margaretha Müngersdorff	20 poäng
124	Rolf Müngersdorff	19 poäng
138	Tommy Friberg	18 poäng
153	Lisbeth Granbom	17 poäng
190	Stefan Malmgren	14 poäng

Totalt 236 startande  
Körkarta, mm finns på [www.chios-mc.com](http://www.chios-mc.com)

# Årets avrostning

Text: Reidar Karlsen & foto: Stefan Söderberg och dito Malmgren

Barsebäck 19 april 2009

LTT-gänget och Atomic Riders som behöver avrostas träffades vid "matstationen" sidan om kärnkraftverket Barsebäck. Vi är ett tjugotal som samlats för att väcka känslorna för kurvor och krafter till liv. Vi som med andra ord tror på ett avstånd till asfalten. Inte alla kan hålla sig ifrån den svarta beläggningen. Under tecknad kände för att titta ner en längre stund vilket tycks påverka både öra och speciellt balansen.



Det hela kostade ett kopplingshandtag som fick införskaffas hos Lillemans veckan efter.



Annars var det lika engagerande att få vara med och lyssna, lära sig av proffsen från SMC och Stefan Söderberg om hur man kör på den långsamma kurvbanan och efter en paus hur man kör på den snabba kurvbanan och till sist bromsproven i 50 och 70 km/h.



Vi fick mycket stöd och förmaningar från proffsen. Titta mig i ögonen och det kunde man ju inte låta bli att göra. Det hjälper att titta framåt vid kurvkörningen också.





Man har kommit till att bromsprov i högre fart ställer till problem och olyckor. Därför körde vi dessa tester i max 70 km/h.

Det som saknas är ju avrostning med passagerare. Detta borde man satsa på. Det är trots allt ett antal ekipage som kör parvis så att säga och

en motorcykel uppträder mycket annorlunda med en där bak.



Pete som var ansvarig för hela övningen hade beställt ett perfekt väder för övningarna. Grillen var laddad och vi som var med undrade – är det bara vi som behöver avrostas? Eftersom vi var få på plats fick vi bra med tid att öva.

Vi började träningar strax efter 10 och blev klara vid 2-tiden, vi hade gärna stannat längre om bara fler hade kommit till Barsebäck. Vi får hoppas att det kommer flera till nästa års träningstillfälle.

Tusen tack till Pete för ett formidabelt arrangemang säger vi alla!

*Vid pennan Reidar Karlsen*

# Slottsturen i Småland 2009 *(utdrag)*

Text & foto: Leslie Raie

En succé - ja, så kan man sammanfatta årets slottstur där ett 20-tal LTT:are tog sig till Sjöstugans camping vid Älmhult fredagen 8 maj. De flesta valde att köra i grupp på roliga vägar, men webmastern och hustrun tog raka vägen (23:an) till campingen och missade därmed den gemensamma middagen.

Så här kanske en småländsk älg ser ut om den har rötterna i IKEA? Den här älgen hittade vi vid Bergkvara utanför Växjö.



Efter en sval natts sömn (det skilde bara en tunn brädvägg mellan säng och natur) begav vi oss till Huseby Bruk. Givetvis ställde vi upp alla hojar snyggt och prydligt...



Bruket togs över av staten som förvaltar Huseby idag. Det mesta av inventarierna finns kvar, t ex Fröken Florence's salong.

Som societetsdam behövde man Adelskalendern, Svea Rikes Lag och Bibeln för att kunna föra en vettig konversation. Genom åren har flera kungligheter och andra berömda personer övernattat på bruket. Oscar II, Gustaf V och "Smålands näktergal" Kristina Nilsson var några av gästerna.



En höjdpunkt för det kungliga var givetvis möjligheten att få en varm dusch. Nymodigheten fungerade så att man (eller snarare tjänaren) fyllde bottenutrymmet med tempererat vatten. Detta pumpades med handkraft till "taket" och sedan var det bara att "dra i snöret". Denna duschkabina från mitten av 1800-talet fungerar enligt uppgift fortfarande, även om vi avstod från att kontrollera detta.



Här ser vi hela gänget "slottsturister" på trappan till Huseby Bruk. Tack vare vår kunniga guide fick vi både denna bild och en stor portion av brukets historia (<http://www.husebybruk.se/historik.htm>). Den sista ägaren på herrgården var fröken Florence Stevens som bodde här till sin död vid 98 års ålder.



Tittar man runt i den vackra omgivningen kan man hitta brukets sigill i form av en rabatt.



Ingen reseberättelse från LTT är någonsin komplett om inget redovisas från måltiderna. Lördagskvällens festlighet kunde vi avnjuta i form av t ex laxspett eller hamburgare med passande dryck därtill.

Mätta och belåtna kröp vi sedan in i våra stugor (samma tunna brädvägg skilde oss återigen från naturen). Den här gången slog webmastern med fru tillbaka mot naturen, finns det fyra täcken i stugan ska givetvis alla användas. Och det blev en härligt varm natts sömn. (Undrar varför vi inte kom på detta redan första natten??). Vi laddade i alla fall batterierna för hemresan. Om inget annat så hade vi ju ett löfte om lunchuppehåll hos Kalle på Spången, ett ställe känt för sin goda mat.

Den här lunchen lyckades däremot försvinna in i dimman. Våra duktiga färdledare hade plane-

rat ett lunchstopp hos Kalle på Spången. Vi kom dit lagom hungriga - MEN... På söndagar serveras ingen lunch - det erbjuds "endast" deras smörgårdsbord för ca 300 spänn per person. Det är inget dåligt erbjudande, vi testade det när LTT fyllde 40. Vi insåg trots allt att det låg lite över budget för en standardlunch så vi drog raskt vidare.

Next stop - Lotta på Åsen. Så det blev diverse gott i alla fall!

Läs hela artikeln på:  
<http://www.ltt.nu/Slottsturen09.html>



Lotta på Åsen

# Att skiljas är att dö en smula...

Text & foto: Redaktör'n

Det finns gränser för allt. Även för en MC-ägare. Nån gång måste man ta ett tufft beslut hur jobbigt det än är. Så även för allas vår sekreterare i klubben, Lars Nicklasson.

Då besiktningssmannen dök ner på den läckande framgaffeln fällde han samtidigt bilan som avslutade en lång vänskap mellan en inbiten MC-åkare och en trogen kamrat på vägarna.

För 32 år sedan gick Lars in på Lillemans för att köpa en motorcykel och kom ut med en Yamaha XS 500. Den 25 maj 2009 var det så dax igen för att köpa ny en motorcykel. Denna gång en Honda CBF 600 SA. *Ett himla rännande in och ut ur butiken kan man tycka...*

Göran Blom som då för 32 år sedan sålde Yamaha'n till Lars var även den som nu överlämnade den nya Hondan och gick igenom alla nya finesser och allt annat som behöver vetas.



*Avfärd under överinseende av Göran Blom*



*Och så funkar det så här..., Göran Blom instruerar*



*Hejdå, kompis...*

Blev det nån skillnad då? Tja, kicken är borta, men för övrigt är det väl ungefär detsamma... Skulle vara tankväskan då som ersätter toppboxen... eller ABS/CBS-bromsarna, eller den "något" större motoreffekten, eller komforten, eller chassiet eller belysningen, eller insprutningen eller... *32 år gör skillnad!*



*Så kom dock dagen till slut då det oundvikliga måste ske*

Modell	Yamaha XS 500	Honda 600 SA
Årsmodell	1977	2008
Motortyp	Twin	4-cyl radmotor
	DOHC 4 vent/cyl	DOHC, 4 vent/cyl
Cylindervolym	499 cc	599,3 cc
Borr x slag	73.0 x 59.6 mm	67 x 42,5 mm
Kompression	8.5:1	11,6:1
Effekt	49.0 hk (35.8 kW) @ 8 250 RPM	77,5 hk (57 kW) @ 10 500 RPM
Vridmoment	-	58,8 Nm @ 8 250 RPM
Bränslesystem	Förgasare	Insprutning
Kylsystem	Luft	Vätska
Antal växlar	5	6
Transmission	Kedja	Kedja
Broms, fram	Enkel skivbroms	Dubbla skivor, 3-kolvsok
Broms, bak	Enkel skivbroms	Enkel skiva, 1-kolvsok
Broms	-	ABS, CBS
Hjulbas	-	1 490 mm
Vikt	210 kg	222 kg
Tankrymd	15 L	20 L
Bränsleförbrukn.-	-	0.60 L/mil

# Öreruntrallyt – Provkörningen

Text & foto: Redaktör'n



5 tappra soldater infann sig till den obligatoriska provkörningen av årets upplaga av Öreruntrallyt.

Att denna övning är nödvändig visade sig inte helt onödig då körnoterna innehöll några tveksamheter som t o m förvillade rundaläggaren själv. Ett modernt ord för denna övning är kvalitetssäkring.



Årets provkörning visade sig heller inte helt onödig då körnoterna innehöll några tveksamheter som t o m förvillade rundaläggaren själv. Ett modernt ord för denna övning är kvalitetssäkring.



F ö fanns alla rondeller på plats, likaså parkeringsplatser, bord, bänkar, träd och alla andra attiraljer som vi använder oss av i Öreruntrallyt. Inga vägar hade heller grävts upp och forslats bort och naturligtvis hade den danska vägförvaltningen i sedvanlig ordning *INTE* klippt gräset runt dom så förrädiskt lågt placerat vägs skyltarna. Men det gör ju det hela bara lite mer spännande för rallyisterna...



Att det är en njutning att färdas i det danska landskapet en försommardag behöver knappast förklaras. Och att vädret var perfekt syns om inte annat på bilderna. Att den medhavda lunchen inte kunde avnjutas på ett bättre sätt intill den vackra sjön kan ju lätt förstås. Att glassen som tack för förtjänstfullt utfört uppdrag smakade så otroligt gott ligger ju i röret, så att säga.

Alltnog, det var en härlig utflykt!



Utsikt över sjön... man sehr schön...



# Öreruntrallyt 2009

Foto: Leslie Raie, Stefan Söderberg & dito Malmgren (sorry Pete, fick inte plats med dina bilder)

## Samling 08:00



Tjo, det här ska bli kull!

## Starten



Här var det mycke på en gång...

## Kontroll 1



Här ska man visst prova storleken...



???.



Så här mysigt har man bara på LTTs Öreruntrally...

## Pölsekontrollen



*Pölser och dricka i långa banor...*



*Knepigt det här men jag är glad ändå...*

## Kontroll 5



*Mmmm, gäller att hålla tungan i rätt mun...*

## Målet



*Prisbordet. Inga dåliga grejor, minsann!*



*En belåten general agerar prisutdelare*

## Kalaset



*Trötta men nöjda och glada smörjer vi kråset. Gott, det satt bra! Och det var vi väl värda!*

# Resor med svarven – Terror per MC

Text & foto: Håkan Rosborg

Nu tror ni, *kära läsare*, att jag kommer att ond-göra mig över alla bakhjulsåkare utan kontroll här i centrala Helsingborg. Eller gubbar på V-tvinnar som måste fixa till ljudet så att en härligt mullrande motor låter som ett smatterband nyårsafton i tron att det blir bättre potens då. Heter inte en modell just Yamaha Viagra? För att inte tala om den finlige motarden som kommit ur kurs med rykande bakdäck.

Nej, rubriken är allvarligt menad. Ett par gånger har jag upplevt effekterna av stat och myndigheters åtgärder efter att mc används i terrordåd. Upplevelser som satt sig i minnet.

Oktoberfester i München 1977, en höjdartillställning för knuttar uppväxta under mellanöls-epoken. Undertecknad på en BMW och Thorkel och Palle på en annan. Tidig morgon vid färjeläger i Travemünde och tvärstopp för oss och några andra MC. Stor kontroll i tull-filtret. Till saken hör att det strax tidigare skett några spektakulära attentat och skjutningar från motorcykel i Västtyskland. Baader-Meinhof hette ligan som med terror ville förändra det tyska samhället. MC, förare och passagerare kollades innan inträdet i landet. Runt i passkontrollen gick beväpnade poliser. Våra pass kollades noga i en förteckning. Mina stora vindskydd över handtagen tilldrog sig extra intresse och jag utfrågades vad de var bra för. Nu efteråt förstår jag att de mycket väl kunde gömma ett mindre handeldvapen eller handgranat. Ett knuttepar på väg till en träff fick på en asfaltsplan bre ut hela sin packning. Lyckligtvis slapp vi denna förnedring. Vid ett oövakat ögonblick lyckades jag ta en bild av passkuren. Hur vakterna reagerat om de sett detta tilltag kan man alltid fundera över.



Sen drog vi till München för inkvartering på en ganska central camping som jag kände till efter olympiaden 1972. Vi såsade rätt ordentligt på vägen ner på autobahn, så de sista 15-20 milen höll vi ordentlig takt, mer än vad BMW rekommenderar med packning, för att hinna fram innan mörkret blev kompakt. I staden märkte vi ingenting av extra poliskontroller, men året efter sprängdes en bomb mitt i publikhavet på festivalområdet. Hur många som dog har raderats ur minnet.



Tillbaka mot hemlandet tog vi småvägar med sikte på Rehndalen. Vi planerade två dagar för hemresan. På eftermiddagen tyckte vi att vi tältat tillräckligt. Det hade varit rätt kallt i München och jag hade flera nätter sovit i det medpackade vanliga MC-stället. Kläderna jag körde i var den fantastiska SMC-overallen, en orange ombyggd snöscoteroverall. Alltså – vi tänkte bo på hotell sista natten. På eftermiddagen började jakten på rum. Tji, tji, tji. Hotell efter hotell nobbade oss. Ingen tog emot MC-åkare efter "ligans" framfart. Vi arbetade oss norrut efterhand som vi la hotellnejden bakom oss. Mörkret föll och humöret i samma takt. En nödlösning var naturligtvis camping i någon liten by.



I Lahnstein var vi ganska uppgivna. Jag in på ett hotell, där nejdet nästan ropades mot mig i dörren. Utanför hade Thorkel och Palle uppehållit en mansperson, propert klädd i kavaj. Han hade frågat någonting och eftersom de var sämre på tyska än jag så hoppades de på snar språkhjälp. Mannen frågade om vi letade någonstans att bo. Om vi önskade bostad, jojomensan. Han kände en hotellägare. Mannen upp bakom mig utan hjälm med kavajen ihopdragen. Vi guidades genom bakgator till

ett riktigt charmigt gammalt hotell. Adolf Pree hette vår räddare. Brevbärare till yrket. På kvällen kom Adolf med fru för att göra en glad kväll tillsammans med oss. Kvällen blev lång och alla skulle bjuda på sista ölen. Sängarna hade tjocka bolster, så när man la sig i dem sjönk man ner så att det bara var en liten kratermynning kvar att titta upp mot. Tycktes det i alla fall. Sedan inga fler terrorefterdyningar under den resan.

Nordirland 1988. Sociala, religiösa och politiska låsningar sedan lång tid mellan protestanter och katoliker, med protestantisk majoritet i befolkningen. Problemen går långt tillbaka i tiden men 1920-21 är en hållpunkt då Irland delades i republiken och självstyrande Nordirland. Katolska IRA ville med våld återföre Irland men fick slåss mot protestantiska Ulster Freedom Fighters. Våld tycks ha blivit ett självändamål. Brittiska regeringen sände trupper 1969 för att förhindra ett inbördeskrig och det är här mina upplevelser kommer in. I början av året har det varit nya attentat med syfte att Nordirland skall ingå i republiken. Någonstans har jag läst att republikens politiker inte är intresserade av Nordirland.

Långt tillbaka i tiden hade jag läst om pelarbasaltbildningen "Giants Causeway" på Nordirlands norra kust. Blivit helt besatt av att se denna geologiska bildning live. En formation som har utlöpare på andra sidan vattnet i västra Scotland. Jag landade i Newcastle, kollade in Lake District, värt en egen resa kan jag säga. Sen upp i en rejäl rundtur i Scotland, vandrade på Hadrian's Wall, köpte ny tjock ulltröja på ett ullspinneri (som levererade till Sverige) eftersom den medhavda snabbt givit upp, kollade AGA-spis på ett B&B på landsbygden, gjutjärnsbron The Forth Rail Bridge där 8 man på den tiden var sysselsatta året om med underhållsmålning, besökte whiskydestilleriet Glenlivet, plåtade en från en film berömd röd telefonkiosk någonstans, varnades för att med MC och dåligt väder köra kustvägen från Fort



Williams till ön Skye, söderut till Stranraer för färja till Larne på Nordirland. Och mycket mer förstås.

Första nattens B&B i en villa blev mycket prat-sam. Lärde mig äta tånggodis, alltså inte verktyget tång. Inte ett ord om den pågående konflikten, trots att det nyligen varit ett antal sprängningar och skjutningar, bl a i huvudstaden Belfast. Fick inte ens reda på vilken religion de bekände sig till, om de nu bekände.

Så iväg till pelarbasalten, som naturligtvis var en upplevelse. Som ett halvt. Sen bar det av raka vägen västerut för att via Londonderry köra in i republiken Eire. I utkanten av Londonderry kom jag in i en vägspärr. Jag vill minnas att det var en bom över vägen med bockar som bildade effektiva farthinder. Soldater med gevär eller nåt sånt i händerna sprang fram. De berättade att de inte kunde hindra mig från att köra genom staden, men det fanns en väg runt och den kunde jag ta. Behöver jag säga att jag följde deras råd. Väl inne i republiken kändes det bättre.



Detta var andra resan i Eire, men denna gången efter deras inträde i EU. Den förbättrade ekonomin märktes exempelvis på att de gamla stenladorna fick förfalla och bredvid tronade en ny i korrugerad plåt. Kebab hade i vissa fall ersatt pubmaten. B&B-övernattningarna letades bekvämt upp genom turistkontoren som finns lite överallt. Söderut genom bergspassen (låga höjder) i Nephin, den andra vägvarningen för MC i dåligt väder mellan Donegal och klippan Slieve League, Connemara, the Burren, Cliffs of Moher, Killorglin Puck Fair, halvöarna i sydväst med den enastående vackra Ring of Beara, sydkusten upp till Dublin och de Georgianska husen med imponerande dörrportaler. Nästan inte en kväll utan att den pratades bort på lokala puben.



I Dublin gick färja till Holyhead och Liverpool. En färja hade gått sönder och den andra lyckades jag inte hitta. La inte så mycket krut på den missen utan tyckte att rent geografiskt passade det bättre att ta Larne – Stranraer för att ta mig till Newcastle. Gränspassagen till

Nordirland blev en ny påminnelse om konflikten. Infarten till gränsposteringen gick mellan höjder, som såg ut som ingenjörskonst. På krönen låg soldater i ställning med kulsprutor riktade mot oss trafikanter nedanför. Alla bilar genomsöktes i jakt på terrormän och vapen. Varför dessa skulle ta den här gränspassagen från sina skyddade tillhåll i republiken in till Nordirland förstod jag inte då gränsen bakom var lång, men det var inte läge att ställa frågor. Det kändes inte heller så angeläget att försöka fotografera. Fan va man kan känna sig liten. Belfast hoppade jag över efter alla signaler utefter resan. I Larne på eftermiddagen inkvarterade jag mig i ett flervånings B&B-hotell nära hamnen. Placet hade egen vakt.



Vakten var lite informell och gav mig en del bra råd. Inne i stan fick motorcyklister egentligen inte lämna sitt fordon. Om det behövdes skulle det i så fall finnas ytterligare en person



kvar vid MC:n. Köpcentra med sina folkfyllda parkeringar kunde jag glömma. Kontentan av detta blev en riktigt trevlig kväll tillsammans med vakten på B&B-hotellet.

Att komma tillbaka till trygga Sverige kändes riktigt skönt. En resa i nästan tre veckor på egen hand var till ända. Alla MC-kompisar med familj och barn hade laga förhinder. Dagarna var kanske lite ensamma ibland då upplevelser fick delas med mig själv. Kvällarna innebar per automatik snack på puben

eller vid TV:n hos B&B-värdarna. En intressant B&B-kväll blev det utanför Newcastle i en lyxig villa med pool med besökare från bl a Australien och Japan och en värdinna som förhörde sig om jobbsökande utanför England för sina barn och vad som väntade vid en anställningsintervju. Men det är en annan historia.

I tydligt minne finns soldaterna vid vägspärren i Londonderry samt vapnen riktade mot mig vid gränspassagen.

*Håkan Rosborg*



*Eire 1988 Passet Tim Healy mot söder*

# EN BERÄTTELSE OM LOJALITET, SVEK OCH BERÖMMELSE I SUZUKIS TJÄNST

eller hur Kristianstads GP blev en vattendelare

i Ernst Degners fortsatta liv och äventyr

En följetong i flera delar

*Text & foto: Werner Wegst*

Den tiden där många av "Lund Touring Team" föddes och vars föräldrar kanske hade träffats på en utedans och "Anita" blev hemskjutsat på en monark "Blue Arrow" – "Bosse" med lilla kragen uppfällt och en "Bill" i mungipan – passageraren med ena handen kring förarens liv och den andra på

den vitlackerade lilla handväskan...

För att säga det på en gång: Föraren kunde koncentrera sig till 100 % på vägen och resterande 90 % på passageraren, "Billen" brann upp utan ansträngning men visade att man var modern och hängde med. Tjejerna frossade i "kort" eller "kort-kort" – håret var



uppsatt och stövlarna var lackerade med lite glitter i. Handväskorna innehöll det mest elementära till kvällens fröjder. På damtoaletten kollades innehållet ideligen och glädjen fylldes på ur näpna specialdesignade flaskor medan högtalarna förstärkte Sven Ingvars eller "Rosen" med Arne Quick...

RÄTT!! VI ÄR PÅ DET GLADA 60 – TALET!

Det var den tiden där Vespaklubbarnas medlemmar plågade sig med åtta och en halv hästkrafter över Alpena för att kunna sola sig till italienska schlager av exempelvis Domenico Modugno's "Volare". (Nu ökar pulsen hos en del...)

Andra körde till jobbet med sina Javor, Rex, Matchless, "Örnar" byggda i Malmö, eller varför inte Husqvarnas palett av olika modeller.

En och annan båge med 4 cylinder på plattjärn kallat "Nimbus", AJS Spring Twin, Triumph Thunderbird eller Bonneville T 120 för att nämna några, hördes med sitt omisskännliga ljud, förstärkt av specialimporterade megafoner. Näsan tränades av doftupplevelser under "spaningsuppdraget" från inte alltför dyra parfymers, grillade korvar, cigaretter och motorer som krävde oljeinblandning. Den snabbaste kiosken i Lund var utan tvekan KORVABERTIL's på Trollebergsvägen nära viadukten. Innan jag själv klämde fram vad jag ville ha så satt en tjock, grillad med mos och gurka under näsan på mig. "Pingarna peågen" lät en otålig och frustrerad Bertil inför en jättekö hungriga vargar som återvände från någon dansrotunda i närheten.

Raggarna körde omkring med sina Amerikanare. Från cupén fnittret från halvmörkret med charmfullt svaga lampor i rött sken. På mac-karna slangades 10 liter bensin och en liter olja till nämnda V-åttor, vilket räckte åtminstone till 10 minuters körning runt "ströget". Näsan tränades att härda ut de blå dimmorna efter slitna jänkar, som vi ibland hade morrandes framför oss, som körde motorcykel.

När sen industrin boomade och efterfrågan på svenska produkter var större än utbudet då ramlade pengarna in i statskassan och en del blev över till konsumenterna. De flesta ställde bågen, sålde eller bytte mot en bil. Det var ju "fint" att kunna åka på fyra hjul, upptäcka andra länder och ägna hela lördagseftermiddagen åt kromputs på åbåket.

Det gick t.o.m. så bra att en hel del yngre folk hade råd med bägge delarna, två och fyra hjul! Dom där svenskarna har tydligen råd mumlades avundsjukt nere på kontinenten...

Utan tvekan så blev det dramatiskt för många MC-tillverkare som genomgick en riktig svår period, inte minst den anrika engelska MC-industrin som höll på att kollapsa fullständigt under anstormningen av den nya japanska exporten vars produkter något nedvärderande kallades för "symaskinerna"! Motorerna var rena även efter en längre färd och oljan stannade där den gjorde mest nytta – i motorn!

Japanerna kom på bred front och hade på allvar



kommit för att stanna. På nära håll fick skåningarna stå värdar för det dittills största enskilda evenemanget i nordöstra Skåne: SVERIGES GRAND PRIX Skåneloppet VM i TT den 16- 17 september 1961 i KRISTIANSTAD.

*Notiser från Kristianstadsbladet:*

"De våldsamma upplopp och raggarbråken från 1959 skulle inte upprepas. Uppemot 1000 personer fick i uppdrag att organisera allt från extra läktare till förarlägrer och inte minst parkeringsplatserna åt många åskådare. Bussarna gick i skytteltrafik från centrum till banan,



vilket man lyckades bra med. Omkring 25 000 besökare räknade man till tävlingsdagarna.”

På mikrofilm läser jag vad som hände runt omkring självaste tävlingen. Just banan hade man lagt ner mycket omsorg på och förbättrad den på de flesta ställen. Knepigare kurvor byggdes på ”Stenslid” som skickliga förare ändå kunde ta med full sula. Hårnålskurvor vid Rödaleid och Fredriksdal skulle krydda banan jämfört med den första TT tävlingen två år tidigare. Sen följde en hypersnabb raksträcka genom Fredriksdals allé, ett gupp vid Råbelöfs skola lockade säkert en hel del intresserade motorungdomar. På huvudläktaren kunde 3 000 och på extra läktaren över 2 000 åskådare få plats. De översta platserna gav en 70 % överblick över hela banan, vilket man med rätta var stolt över.

Botaniserar lite i programbladet (Sveriges Grand Prix, s.38) och upptäcker att ”LÄMPLIG DRYCK FÖR MOTORMÄN ÄR MJÖLK”. När ni på LTT häckar på det eviga ”Rauhrackel” känner ni lätt igen de kranarna vid bardisken som ”äro av plast” med en svensk ko som varumärke!

Kring den tiden fanns en hel del aktuella uppgifter som ger en spännande jämförelse på både priser och aktualiteter. Begagnade bilar under 1 000 kronor fanns som Morris Minor

1950, Lloyd Lp 400. Ett hack upp kunde man hitta en vacker Ford Vedette, Standard Vanguard (*samma Motor som i Grållen?!*) och en Opel Rekord (nyrostad) från 1954. Eller varför inte en 7-sitsig Chevrolet från 1950? Renault Dauphine -58, Opel Kapitän eller Mercedes 180 och Ford Taunus bildade då det övre skiktet i bilvägen som en köpare fick punga ut 2500 riksdaler för.

Bland dansbanden märktes: Raidlers på Storan, Tonics storband med Gun-Britt Phil som vokalist. Det hela gick av stapeln i Lövestad. I Arkelstorps Folkets Hus skulle Stig Gerhard muntra upp besökarna.

Wennergren & Williams AB sökte en lämplig person för klistring av affischer och skötsel av affischpelare och tavlor i Åhus (*en föregångare till Leslie Raie som webbansvarig eller hur!*).

Lis Asklund pratade i radion i ”Vi som vet mest”, Radio och Tv- service erbjöd en firma med det lämpliga namnet: Hurtig Radio i Sibbhult. En TV med ben kostade 1275 kr (*Så klaga inte på dyra TV idag!*).

Polisens extra öga på raggarna var att man kollade upp ifall bilarna befann sig i kördugligt skick och förarna nyktra. I ett meddelande fick jag läsa att det var ”Si och så med den saken”.



En raggare smet efter uppmaning att stanna för en polisman (*dom hette så*). Bilen var fullsatt med raggare och deras brudar, och hade registreringsnummer: M 21273. Kan ni i LTT kolla med föräldrarna och pingla till Kristianstads-polisen? Dom är tacksamma för svar!

Missionskyrkan bjöd på ett 3-dimensionellt uppvaknande (*PS Man kan vara rätt glad med ett "enkelt"*) med Gösta Sandberg, Bruno Jardemalm och sångarna. Ett Kornettsolo avslutade det hela under mottot: "Någonting mer".

Höstens kappmode var en elegant kappa "Beatrice" för enkla 492 kr. För det fick man en kraglös modell, kompletterad med pälsbesatt schal av tyg. Högklassig mohair!

Tvättmedlet som gjorde susen hette Sunlight med Surf-Radion (*det skulle verkligen vara attraktivt idag*) eller för den som ville ha ännu större vithet, så blir det VIA och LITA.

Inom Speedway blev Ove Fundin världsmästare, Björn Knutsson publikfavorit och Göte Nordin den stora överraskningen i Malmö.

Engelsmannen Barry Briggs tillade "Det var en del taktikkörning bakom den tredubbla svenska triumfen". (*Det kan jag väl aldrig tro, WE's anm.*)

Hela hösten hade varit en stor besvikelse. En relativ kyla och få soltimmar präglade årstiden. Temperaturen låg i längre perioder på omkring 14 och 15 grader och lägre.

## PROLOGEN

### *Förare och maskiner*

#### **500 ccm**

Gary Hocking ville först inte komma men ändrade sig efter M. Hailwoods anmälan. Skälet är att Hailwood vann på Monzabanan där Hocking hade snabbaste varvtid men bröt.

33 förare var anmälda och de tio främsta i världen var faktiskt med! Eller vad sägs om B.Mc Intyre, Alastary King, Norton. Senare blev 2:a på Monza. Ett räv- och rackarspel följde. Hailwood var anmäld på en Norton men på Monza körde han en MV-Augusta vilket betyder att han kör en MV även på Råbelövsbanan!

Varvrekordet hålls av Geoff Duke på Gilera (164,4 km/h) och tävlingen går i 30 varv x 6.537 meter.

John Surtess slutade 1960 och därför blev Carlo Ubbiali MV-stallets främsta. De nya förarna var en sensation och skiftet av förargenerationen verkade fungera bra. De röda fyrcylindriga maskinerna kommer även i år att dominera de två största klasserna trodde man. Norton har i viss mån hängt med främst genom M. Hailwoods granna körningar. Arrangörerna hoppas på att Hailwood kommer för att undvika enmansteater med G. Hocking på sin MV?!

MV'n var på fyra cylindrar och hade en "hårresande acceleration" (*Vic Willoughby i Road-racing, s.68*)

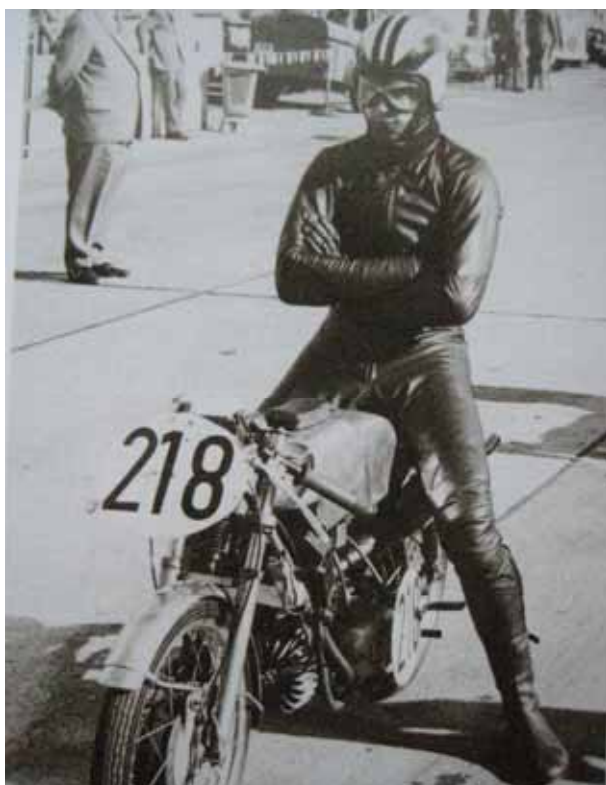


### *Förare och maskiner*

#### **350 ccm**

Den klassen visar sig vara mera öppen och spännande än på länge. Nya maskiner och stall har bidragit till en jämnare strid om VM äran. Ändå toppar den snabba MV under Rhodesiern Gary Hocking tabellen, med hela 33poäng före en riktig räv som Frantisek Statsny på den tjeckiska JAWA. Visst är det märkligt att tjeckerna hållit sig framme som skickliga konstruktörer och med Statsny och märkeskamraten Havel dessutom två utomordentliga förare i världsklass. Frantisek Statsny låg med 22 poäng tydligt efter MV'n och Hocking men hade ändå "häng" på honom. Dessa tävlingar lovade att bli spännande! Ett nytt italienskt märke hade blandat sig i striden: Bianchi med en tvåcylindrig, uppborrad 250ccm racer. Motorn var mycket snabb men tyngdpunkten inte optimal och köregenskaperna lämnade övrigt att önska. Motorn var dessutom för tung, beroende på

chefskonstruktören Lino Tontis frenetiska letande efter så lite friktionsmotstånd som möjligt. Alla drev rullade i dubbla lager, och tom nållager i dubbla kullager!! Jawa som gjorde debut i Sverige hade också en tvåcylindrig maskin som varvade 10 600 varv, vilket var ett maximum för vad vevstakslagren tålde. För att några år senare vässa motorn ytterligare försåg man toppen med fyra ventiler. Därigenom ökades varvtalet med nära 1 000 varv och fick omedelbart problem med vevstakslagren! I det jämna maskinmaterialet fanns MV, JAWA, Bianchi, Norton och någon AJS. Willie van Leeuwen, en frisk fläkt på en Norton, hade varit med på cirkusen i två sammanlagda år och längtade hem till Rhodesia. Han kom förresten från samma stad (Balawayo) som de mera berömda kompisarna Gary Hocking och Jim Redman och hade gjort bra ifrån sig i de mindre tävlingarna i Genua och Avenuebanan i Frankrike där han slutade 2:a och 1:a.



### *Förare och maskiner*

#### **250 ccm**

Där måste man framhäva Mr. Solchoa Hondas filosofi som chef för Japans ledande MC-fabrik. Först 1960 började Honda synas på europeiska tävlingsbanor. Stallet satsade mer tid och pengar än någon annan fabrik! Konceptet

med ledande europeiska toppförare och talangfulla japaner pekade på framgång. Eller vad sägs om M.Hailwood, Tom Phillis (Australienare), J. Redman och Kunimitsu Takahashi. Förutom Honda fanns MZ, Jawa, EMC, Dukati (Privatförare) och några roliga men gamla Adler och NSU anmälda.

VM ledande var Hailwood på 42 pinnar tätt följt av Redman och Phillis på 36 resp. 33 poäng. Här var det spännande att se om Hondas dominans med sin tvåcylindriga maskin upprepade framgångarna i Kristianstad! Inget talade emot tanken eftersom pålitligheten var en styrka. Ventilmekanismen hade en säker grundkonstruktion som tillät ett varvantal upp till 17 000 varv med omkring 40 hk till förfogande. Några månader innan, på Isle of Man lade Honda beslag på de första sex platserna i båda 125 och 250 ccm klassen. Det ni! Ett försök med desmodromisk ventilstyrning avslutades eftersom mekanismen inte var tillräckligt tillförlitlig.

### *Förare och maskiner*

#### **125 ccm**

Eftersom prispengarna var kopplade till motorns kubikvolym (!) så fanns här minst pengar att köra in trots att duellen var knivskarp i den minsta klassen! Här var det 16 varv som gav lite över 10 mils körning. Hondas verksteam stod här mot ett minst sagt märkligt team från "bakom järnridån", MZ med säte i Zschopau och DDR! Fenomenalt välbyggda fyrtaktare mot märkliga tvåtaktare som kämpade ur underläget vad gäller material och ekonomi. Mycket riktigt stod i programmet att östtyska MZ väntas bjuda japanska Honda en hård match! MZ skulle komma med ett team på 22 personer, medan Honda troligen ändå hade fler, eftersom man tävlade i ändå fler klasser. Dessutom hade varken Honda eller MZ vunnit ett VM i road racing före 1961. Idag skulle det ske! Mr.Sichiro Honda fanns i Kristianstad i egen hög person för att hylla märkets första VM buckla.Chansen fanns i 125ccm klassen med Tom Phillis (En tvåcylindrig motor på 23 hk och en vikt på 97 kilo), men kanske ännu mer i Mike Hailwood på en 250! För MZ var den något senare geniförklarade Walter Kaaden som alltid närvarande för sina mekaniker och förare. Denna gången hade man förberedd sig minutiöst.



VM-tabellen anfördes av Ernst Degner på 42 poäng mot en hel radda av Honda förare med Tom Phillis på 40, Jim Redman 24, Luigi Taveri 23 och mångstartare Mike Hailwood på 16 poäng. Honda - manskapet fick dessutom förstärkning av K. Takahashi och K. Tanaka medan motsvarande för MZ blev bl. a. Walter Brehme, Werner Musiol, Alan Sheperd för att nämna några. Dessutom fanns någon spansk Bultaco där man prisade en topphastighet på över 190 km/t vars förare dock skulle få det "tufft i getingboet". Svenska privatförare sadlade antingen Ducati eller Montesa. Även Rimi och MV-Agusta fanns med på startlistan, såväl som EMC.

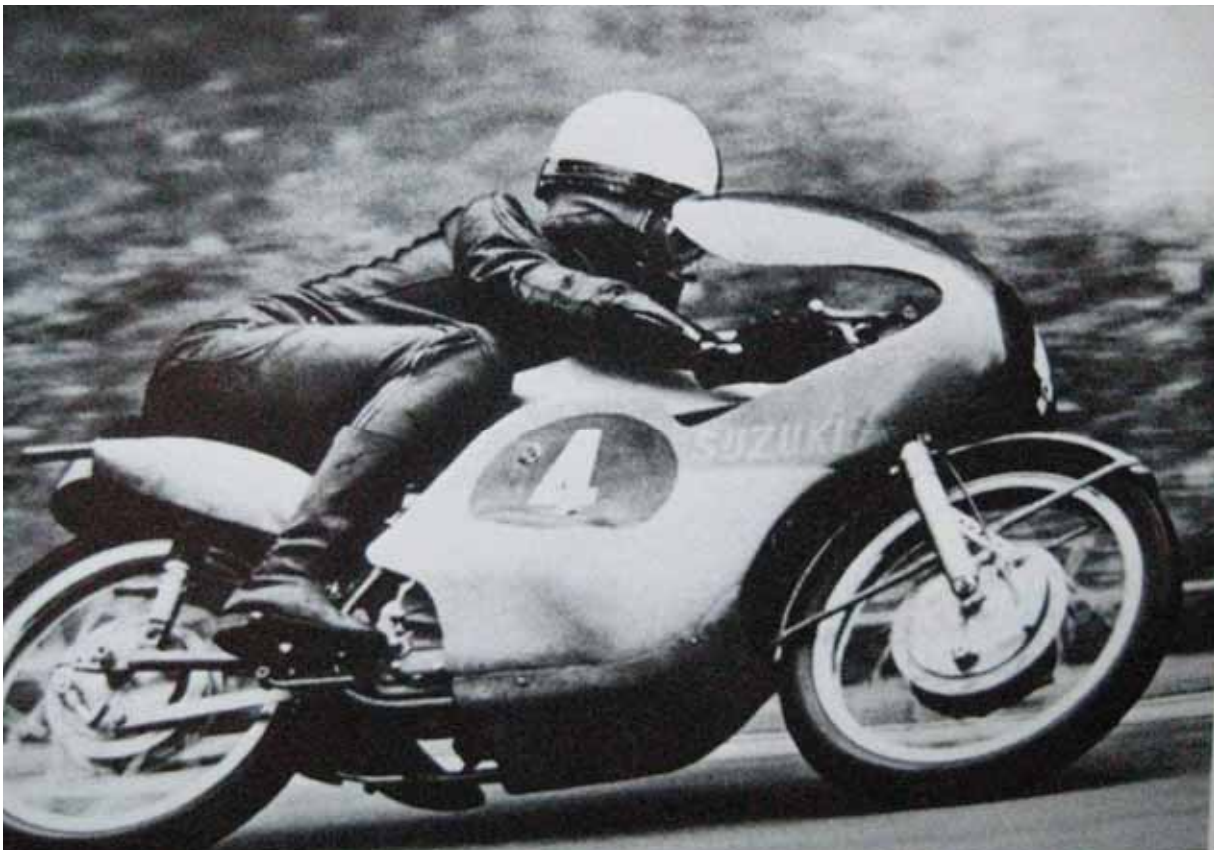
Sportredaktörer på Kristianstadsbladet trodde på Tom Phillis. Varvrekordet hade en inte helt okänd Carlo Ubbiali på en MV och ljud på 136,3 km.

Träningsdagen var lördagen den 16:e september. Maskinbesiktning i depån, träningskörningen på bestämda tider och var som idag, avgörande för startuppställningen.

Tipset för olika klassegrare var Hondaföraren Tom Phillis i lilla klassen, Franticek Statsny på sin JAWA i 350 klassen och på kvartlitterklassen trodde man Mike Hailwood på Honda, halvlitterklassen pekade på Gary Hocking och sin (nästan) oöverbinnerliga MV Agusta. Märkligt är att "experterna" eller sportjournalisterna då som idag har ett extremt behov av att veta hur det går innan tävlingen. Slår profetiorna inte in så finns alltid några "bra förklaringar till hands eller så råkar de falla i glömska". Sportfilosofin lever på sina egna villkor.

I vilket fall som helst skulle Ernst Degner köra den bästa tiden i träningen med en hastighet av 140 km/t vilket var rätt bra för en luftkyld (!) tvåtaktare. Han skulle stå i första startraden, bredvid sig japaner - japaner och japaner.

*(Missa inte den spännande fortsättningen i nästa nummer...)*



# En avslutning...

(Skicka gärna in en anekdot eller en kul historia, helst med MC-anknytning)

Margareta M. saxade ur Metro

torsdag 2009-03-05

## Mc håller hjärnan i trim

JAPAN. När män i medelåldern skaffar motorcykel talar många leende om patetiska försök att återvinna svunnen ungdom och kraft. Men experiment visar att mc-åkandet faktiskt bidrar till att hålla förarna unga genom att stimulera hjärnan, säger forskaren Ryuta Kawashima på Tohoku-universitetet i Japan. Kawashima är själv inbiten mc-åkare.

TT-APP

Om kärleken verkligen är blind, varför är spetsunderkläder då så populära... ???

## Jo, du blir yngre och gladare av motorcykeln

Uppdaterad 2009-03-04 16:50



När män i medelåldern skaffar motorcykel talar många leende om patetiska försök att återvinna svunnen ungdom och kraft.

Men experiment visar att mc-åkandet faktiskt bidrar till att hålla förarna unga genom att stimulera hjärnan, säger forskaren Ryuta Kawashima på Tohoku-universitetet i Japan.

Hans arbetslag och Yamaha Motor har samarbetat i en rad tester på just medelålders män. I ett delades 22 män i 40- och 50-årsåldern upp på två grupper.

Alla deltagare hade mc-körkort men ingen hade åkt mc på minst tio år. Ena gruppen fick grensla mc:n igen dagligen under två månader, den andra fick fortsätta att cykla eller åka bil. Och mc-gruppen presterade klart bättre i kognitiva prov.

Bland annat förbättrades minnet markant. Mc-åkarna kände sig också gladare och gjorde färre misstag i arbetet.

"Data visar att man kan förbättra sitt mentala tillstånd helt enkelt genom att pendla per motorcykel", summerar Kawashima, själv inbiten mc-åkare.

- Jag har nog fått spetålska!
- Hur vet du det?
- Det står i läkarboken att i början märker man ingenting
  
- Nu får ni sluta som chaufför hos mig! Det var andra gången ni höll på att köra över mig!
- Snälla direktören, ge mig en chans till!

Alla känner till ljusets hastighet men vad är mörkrets hastighet... ???

Gammalt ordspråk:

"Har man slagit yxan i båten får man ro som fan!"

- Hade du några svårigheter med italienskan när du var i Milano?
- Inte jag, men italienarna!

Inled mig icke i frestelse, jag hittar själv...

# di.se

BÄSTA EKONOMISAJT 2008



Stockholm 23:16  
-0,6% I år: -8,6%



Dow Jones 22:52  
0,5% I år: -24,5%

Sön 8 Mar Uppd. 11:06

# Kalender – 2009 (2010)

Uppdaterad 2009-06-28

Juli 2008		
		Lediga 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
Lör/Sön	22-23	Hjulumiddag
Söndag	30	Manusstopp Gnistgapet nr 3
September 2009		
Måndag	7	Ut-och-köra: Start Statoil Norra Fäladen 19:00
Lördag	12	Höstoriering
Måndag	21	Ut-och-köra: Start Statoil Norra Fäladen 19:00
Oktober 2009		
Lördag	3	Kiviksturen
Måndag	5	"Klubbkväll" på Rauhrakel, kl 19:00
Måndag	19	"Klubbkväll" på Rauhrakel, kl 19:00
November 2009		
Måndag	2	Årsmöte, kl 19:00 ( <i>preliminärt datum</i> )
Måndag	16	"Klubbkväll" på Rauhrakel, kl 19:00
Söndag	22	Manusstopp Gnistgapet nr 4
December 2009		
Måndag	7	Garagegolvssopning ( <i>preliminärt datum</i> )
Torsdag	24	GOD HJUL!
Januari 2010		
Måndag	18	"Klubbkväll" på Rauhrakel, kl 19:00
Februari 2010		
Måndag	1	"Klubbkväll" på Rauhrakel, kl 19:00
Söndag	14	Manusstopp Gnistgapet nr 1
Måndag	15	"Klubbkväll" på Rauhrakel, kl 19:00
Tisdag?	?	Säkerhetskväll
Mars 2010		
Måndag	1	"Klubbkväll" på Rauhrakel, kl 19:00
Måndag	15	"Klubbkväll" på Rauhrakel, kl 19:00
April 2010		
Måndag	5	Ut-och-köra: Start Statoil Norra Fäladen 19:00
Söndag?	?	Avrostning
Måndag	19	Ut-och-köra: Start Statoil Norra Fäladen 19:00
Maj 2010		
Måndag	3	Ut-och-köra: Start Statoil Norra Fäladen 19:00
Måndag	17	Ut-och-köra: Start Statoil Norra Fäladen 19:00
		Örerunt – Provkörning
Juni 2010		
?	?	Örerunt
Söndag	20	Manusstopp Gnistgapet nr 2
Måndag	21	Ut-och-köra: Start Statoil Norra Fäladen 19:00

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