

# Gnistgapet

Medlemstidning för Lund Touring Team

Nr 1 2010

Foto: Håkan Rosborg



Foto: Reidar Karlsen



Foto: Inger Möller Degerfält



Foto: Redaktör'n



Foto: Redaktör'n



Foto: Redaktör'n



Bild: Werner Wegst

## Gnistgapet

### Medlemstidning utgiven av

Lund Touring Team  
C/o Reidar Karlsen  
Viktorshögsvägen 28  
261 62 Glumslöv

### 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          | Reidar Karlsen    | 0418 – 73 40 00 | <a href="mailto:reidar@karlsen.st">reidar@karlsen.st</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 | 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:stefan@telia.com">stefan@telia.com</a>                           |
| Medlemsansvarig | Tord Andreasson   | 070 – 691 23 41 | <a href="mailto:tord.andreasson@glocalnet.net">tord.andreasson@glocalnet.net</a> |



Stefan M



Lars



Reidar



Pete



Leslie



Anders



Stefan S



Tord

### 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.hokfeldt@gmail.com">gunnar.hokfeldt@gmail.com</a> |
| Revisor          | Anders Holt            | 040 – 15 09 05 | <a href="mailto:anders.holt@telia.com">anders.holt@telia.com</a>         |
| Revisorsuppleant | Vakant                 |                |                                                                          |
| Revisorsuppleant | Margareta Mungersdorff | 040 – 16 01 39 | <a href="mailto:mungersdorff@compaqnet.se">mungersdorff@compaqnet.se</a> |
| Valberedning*    | Vakant                 |                |                                                                          |
| Valberedning     | Rolf Mungersdorff      | 040 – 16 01 39 | <a href="mailto:mungersdorff@compaqnet.se">mungersdorff@compaqnet.se</a> |

\*) Sammanställande

**Omslagsbild: Medan somliga fortfarande ligger i ide är andra redan i gång!!!**

## Ordförande för ordet

Kallare vår får man leta efter!!! Inte har det blivit många mil på hojen så här långt in på året, inte. Hutter, hutter ... kallt, regnigt och blåsig om vartannat...

Detta till trots har vi varit aktiva i klubben. Det är mycket man kan göra även när man inte är ute och kör. Vår Säkerhetskväll känns angelägen och är tämligen välbesökt. Hoppas bara att det inte är fastlagsbullarna som lockar mer än innehållet för kvällen...;-) ???

Den nya obligatoriska säkerhetsutbildning ska vi försöka ha koll på i fortsättningen och rapportera allt som händer inom ramen för denna.

Lite orolig blir man som klubbchef. Varför kommer det inte fler medlemmar till arrangemangen? Är de för tråkiga? Är det för mycket upprepning av tidigare arrangemang, dvs för lite nya inslag? Eller är det så att många i klubben är för upptagna med mycket annat? Nu blev Klubbmästarens tur inställd p g a för få anmällda; Provkömingen hos Lillemans intresserade endast 8 medlemmar...

**Varför? Skicka mig gärna ett email om dina tankar! Det hade jag uppskattat!!!**

*Eder Ordförande/Stefan*

---

## Redaktör'n spaltar upp

Ett tag sen sist. Så får det bli ibland. Det tar ett tag att både skriva och sätta ihop en tidning. Denna gång blev Gnistgapet inte "fullt". 30 sidor är max p g a Postens distributionsregler för föreningspost.

Nu är det snart sommar och jag hoppas att jag efter sommaren ska få många trevliga bidrag till Gnistgapet från alla er som har varit på semester på hojen eller kanske bara tagit en runda runt kvarteret – **Ingen artikel är för liten eller för stor!**

I detta nummer av Gnistgapet tackar jag speciellt följande medarbetare:

- *Lommafolket* Viveka och Stefan Söderberg
- *Vår man i Helsingborg*: Håkan Rosborg
- *Glumslövshöjdaren* Reidar Karlson
- *Iphone-fotografen* Inger Möller Degerfält
- *Mannen på Kullen*: Werner Wegst

**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

---

## Kassörens inlägg

### Hej på er alla LTT-are!

Vi har nu kommit till 2010 andra kvartalet, antalet medlemmar har tyvärr minskat något till 80 betalande. Trots att vi har sänkt medlemsavgiften till 150:-.

Vi har dock fått 4 nya medlemmar som vi hälsar varmt välkomna trots det myckna regnandet och askan i luften. Jag undrar om det är askan eller medlemsavgiften som gör det svårt att betala sitt medlemskap...?

Det som jag upptäcker när jag är med på våra aktiviteter är, att vi är inte så många aktiva förutom våra nya medlemmar som dock är mycket aktiva, vilket är kul! Sedan är det lite tråkigt när vi nu

ordnar så många trevliga saker att inte flera kommer med. För att bara nämna några så har vi besökt Citytunneln i Malmö, ett privat museum i Värnamo som var helt fantastiskt och flera kommer efter Öreruntrallyt.

Har ni flyttat vill jag att ni uppdaterar ertill oss helst genom ett email till mig på

[medlemsservice@ltnu](mailto:medlemsservice@ltnu)

Du kan även ringa mig på 0418 - 734 00 eller 0703 - 40 45 40.

Måtte sommaren bli bättre än våren, vädemässigt menat.

*Eder kassör Reidar*



# THE CLUB MASTERS

## PAGE

Sommaren är nu här & MC-säsongen har kommit igång med full fart!  
Vi har haft en lång vinter där vi fick en av de mest uppskattade säkerhetskvällar någonsin & en avrostning, tillsammans med BMW-klubben, som blev en intressant dag - men som tyvärr fick ett abrupt slut för en av våra deltagare.

I mars var vi i Tånnö hos en kompis till Stefan S. som har ett alldeles eget motormuseum, stort tack till Stefan som arrangerade dagen.

Efter Tånnö hade vi den tidigare nämnde avrostningen i Dalby & nu gäller måndagskörningar som Lasse N har hand om.

I skrivande stund har jag precis kommit hem från provkörningen av Öreruntrallyt. En fin runda om ca 7 mil på Själland som jag är övertygad om att alla som deltar kommer att gilla.



**Stefan S står utanför  
"Macken" i Tånnö**



**Provkörningsgänget inspekterar  
platsen för "korvakontrollen"**

Vi ska snart börja lugna oss inför semesterperioden och därefter har vi Höstorienteringen & Kiviksturen att se fram emot.

Vi ser fram emot en hel del berättelser från alla MC-semesterar som nu blir av under sommaren, så glöm inte att ta med penna & papper i toppboxen!

Kör försiktigt i solen!

***Pete Mace***

Klubbmästare

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

# Glöggpartyt (H)julen 2009

Text & foto: Viveca & Stefan Söderberg

Kall och kylslagen 5:e december? Inte om man tog sig till det traditionsbundna glöggpartyt hos Rolf och Margaretha. Där möttes man redan vid entrén av välkomnande ljus och marschaller, men det som värmd mest var välkomstkramen vi fick när vi anlände.

Vi blev vidare varmare av glögg och ”custom”-pepparkakor med gorgonzola. När alla var nöjda med glöggen, och det blev i lagom mängd, för det verkade inte som någons minne var som en julkalender – full av luckor.

Så var det dags för en liten lek. Margaretha delade ut memorykort för att vi skulle finna oss en partner, med samma motiv. Alla var förväntansfulla inför detta ”partnerbyte”. Den som först hittade sin partner var jag och tro det eller ej, det var han som jag delar tidningen med. Ja, ja man kan inte ha tur jämt.....Alla som hitta sig en partner fick välja varsin julk rapp. Här hade jag ”tur” igen, för jag blev den lycklige som fick äran att skriva om glöggpartyt.

Efter denna trevliga lek bjöds det på gratäng med renkött, bacon och potatis. Så tomten lär få det svårt i år, då han har en ren mindre i sitt följe. Under mysig stämning njöt vi av denna goda gratäng. Man ska ju inte bada efter maten sägs det. Däremot går det bra med kaffe med dopp. När vi njutit av kaffe och julkaka var det dags att tacka för denna trevliga kväll.

Så alla vi som gästade Margaretha och Rolf ber att få framföra ett stort tack!

Med detta önskar vi också alla LTT:are

## Gott Nytt MC-År!

Viveca & Stefan



**Schysst tomte som låter renen vila!**



Det härliga  
glöggbordet!



GLÖGGMYS!



En Custom-bagare  
här bor i sta den....



Jag blev utan!  
I år också!!!



Lyckliga vinnare!





# I underjorden – Besök i en ännu inte färdig Citytunnel

Text & foto: Redaktör'n

”Ut i skogen ska vi gå”, heter en gammal slagdänga. LTT hade helt andra förtecken i sin vandring då de begav sig under jorden, ner i den ännu inte färdigställda Citytunneln i Malmö. 16 förvåntansfulla LTT:are hade mött upp denna något kulna onsdagskväll i februari för att få en liten inblick i det som komma skall och som vi väntat på i så många år. Lite granne som att tjuvkika på sina julklappar dagarna för dopparedagen.

## Malmö C

Eftersom vi befinner oss på en byggarbetsplats måste alla förses med nödvändig skyddsutrustning som rejäla stövlar med stålhätta och trampskydd, hjälm och säkerhetsväst så vi syns bra. Det var trångt i baracken men det ökar ju bara gemytet...



Vi tar trapporna ner ”bakom” Malmö Central och beger oss ner i det som kommer att heta Malmö CN (Malmö Central Nedre).



Väl nere i underjorden ser vi en station som är på väg att bli färdig. Klockan står ännu stilla men

snart nog kommer den att visa tiden för många stressade och andra resenärer. På väggarna kommer man att få se andra resenärer från andra länders stationer så att man känner samhörighet världen över. En konstinstallation som jag tror kommer att bli helt fantastisk!



Vår kunnige värd Björn Hedén från CTP (Citytunnelprojektet, *man förstår att dom använder förkortningen flitigt... ;-)*) visade oss runt med stor inlevelse och bra berättarförmåga. (*Björn i vit hjälm i bilden nedan*). Vi lyssnar med spänd förväntan!



Björn tog oss runt till i stort sett alla skrymslen och vrår som det finns i en anläggning som en

tåg tunnel. Säkerhet för människor och teknik är A och O! Ett "litet" apparatrum är nog så spännande.



Att det finns tusen olika apparater kan man nog tänka sig men att hitta rätt bland all apparatur är inte lätt. Den som jobbar här i framtiden får nog läsa på ett och annat... Vad sägs om att identifiera en apparat som på bilden nedan?



Att vi i dag är övervakade har vi fått börja vänja oss vid. I Citytunneln finns det mängder med övervakningskameror. "Gud ser Dig", i varje fall gör driftledningscentralen det som ligger intill Malmö C.



Vandringen fortsatte längre och längre in i tunneln och under kanalen.



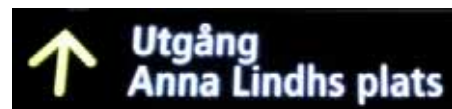
Så småningom kom vi upp på andra sidan kanalen. Det var en ganska märklig känsla då man hade promenerat under en av Malmös kanaler. Nåt som man snart blir van vid och inte kommer att reflektera det minsta över.



Man kunde välja att gå upp och ut på sidan mot stan...



eller upp och ut mot Västra Hamnen.



Ett märkligt minne var att graniten på golven i stationen kommer från Kina... Vad är det för fel på den svenska, då? Aha! För dyr!?





# Säkerhetskvällen 2010

Text & foto: Redaktör'n

Säkerhetskvällen sätter fokus på säkerheten ombord på MC. Detta kan inte nog understrykas och måste alltid vara ledstjärnan för all MC-åkning, vilket **inte** innebär att MC-åkningen därmed blir trist och tråkig. Tvärsom! Genom att fokusera på säkerheten kan man känna sig tryggare i sadeln och därigenom få ut ännu mer av åkningen. Vad innebär då ett ökat säkerhetsfokus. Jo, det handlar om att se till din egen säkerhet, din MC och din utrustning och inte minst dina medtrafikanter och det som finns under och runt om dig när du kör MC.



Förhållandet är naturligtvis uppmärksammat från myndigheterna och från 1/11 2009 har därför krav införts på obligatorisk riskutbildning för bl a behörighet A1 och A (lätt och tung motorcykel) då man tar nytt körkort. Men vi som redan har körkort borde också få oss till livs vad nyheterna handlar om. Därför hade vi bätt Ola Rask från Lundgrens Trafikskola AB i Lund att berätta om vad den nya riskutbildningen innehåller.



Utbildningen, som är obligatorisk, är specifikt inriktad på motorcykel och omfattar två delar:

**Del 1** lyfter fram risker som är speciella för motorcyklister och ger teoretisk kunskap om beteenden som är riskfyllda. Utbildningen ger dig kunskap och insikt om problemen med alkohol, andra

droger och trötthet i samband med köring och en rad andra säkerhetsfrågor.

I del 1 ingår även utbildning om till exempel olika typer av skyddsutrustning, däck, bromsar, olika väglag med mera.

Under utbildningen får du delta i diskussioner om vilka konsekvenserna kan bli av riskerna, vad som ökar dem och hur de kan undvikas.



**Del 2** är mer praktiskt inriktad. Den gör dig medveten om riskerna med motorcykelkörning, om vanliga olycksituationer och farliga beteenden. Du får prova på att köra i olika situationer och hastigheter och upptäcka både dina egna och motorcykelns begränsningar. Genom utbildningen får du uppleva hur olycksrisken har samband med hastigheten och förarbeteende. Det ger dig kunskap om vanliga olycksituationer och insikt i möjligheterna att undvika riskerna samt hastighetens och skyddsutrustningens betydelse vid trafikolyckor.

Syftet är att du ska lära dig hur du undviker att hamna i svåra situationer och att du ska förstå hur till exempel hastigheten påverkar dina möjligheter att klara svårigheter.

Du ska vara i slutskedet av din förarutbildning när du gör del 2. Det beror på att det ställs höga krav när det gäller bland annat bedömning, värdering och förståelse av olika trafiksituationer. Dessutom måste du kunna manövrera motorcykeln på ett säkert sätt.

(Källa: <http://www.korkortsportalen.se/jag-ska-ta-korkort/motorcykel/Riskutbildning/>)



Kalle Kajén, medlem i LTT men oxå medarbetare på Lillemans i Lund, visade några nyheter när det gäller personlig utrustning. (Tyvärr var inte fotografen vaken under denna del av säkerhetskvällen, vilket beklagas!/*Red anm.*) Alltid intressant att få se vad som händer på marknaden, för det gör det! Nya, oftast lättare, material och nya färger, nya eller förbättrade funktioner, mer genomtänkt samt behagligare och lättare att använda. Allt för att göra livet på en MC säkrare, bekvämare, funktionellare, roligare, etc...

Vi är, precis som de senaste säkerhetskvällarna, på Lomma Brandstation och denna gång fick vi en visning av det senast tillskottet av räddningsfordon. Ett fordon som har så mycket utrustning som möjligt som kan tänkas behövas vid en insats vid en trafikolycka, brand i ett hus eller vad det nu kan tänkas vara.

Brandmästare Kenneth Karlsson visade, inte utan en viss stolthet, sitt för Lomma Brandstation nya fordon. Det hade redan några år på nacken men räddningsfordon rullar inte så många mil om året och kan därför vara mycket länge.



Vi fick en noggrann genomgång av ALLT som finns ombord på bilen. Kvällen blev därmed

lång... Inte utan att det sög i kaffetarmen. Alla visste ju vad som väntade...

Men det är intressant att se t ex hydraulklipparna som enkelt kan klippa av stolpama till en bilkupé. Och efterhand som bilarna blir säkrare och säkrare desto kraftigare utrustning måste räddningstjänsten ha. Man måste vara beredd på allt och därför finns det sågar och kapar och munstycken och allt man kan tänka sig och lite till...



Runt 20 LTT:are hade hörsammat kallelsen och slutit upp denna måndag 15 februari och kunde avslutningsvis njuta av en välförtjänt kopp thé eller kaffe och med denna kopp, så här års, självklara tillbehöret i form av var sin semla från det lokala bageriet i Lomma – Alltid lika uppskattad!





# "Hojen" som skulptur!

## På ett konstmuseum – Var annars?

Text & foto: Håkan Rosborg

En skulptur kan innehålla personlighet, skönhet, utstrålning, kunskap, funktion, budskap, komplexitet, konstnärlighet, kreativitet, hantverksskicklighet och mycket mer. Bauhaus-estetiken i början av 1900-talet menade att det som konstruerats för att vara funktionellt också har en inneboende skönhet.

På ett kalas berättade en Kullabyggsdam för mig att någon ringt upp en styrelsemedlem i Höganäs Museum och talat sig varm om annorlunda motorcyklar. Styrelsemedlemmen tänkte på alla cylindrar och lyckades tända övriga styrelsen att dessa annorlunda motorcyklar kunde passa in i utställningspolicyn. Glaskonstnären Ingegerd Råman tänkte också och såg kombinationsmöjligheterna. Höganäs hade i flera år försökt få henne till museet och med MC:n som dragplåster lyckades de. Som gammal spätta är "MC ett våtecken som innebär lycka". Mitt i hennes utställning tronar också hennes glasblåsares HD, ett bruksfordon som kunde vårdats bättre enligt min mening.

Vi är i mars i år.

Alla cyklar på utställningen är inte funktionella i vårt traditionella synsätt. Endast en är godkänd för färd på allmän väg av myndigheten. Men beundransvärda är alla i sin solitära stolthet även om inte alla är sköna enligt min estetik. Hur tusan får byggarna ihop'et till en helhet? Sammanlagt 11 cyklar finns att beundra i utställningshallen. Flera av dem har säkert synts på diverse motorutställningar och i facktidningar och är inte nya för LTT:aren.

MC-utställningen på Klippans konsthall läste ni om i Gnistgapet för något år sedan med bl a asfalt-skrynkaren The Beast. Det första som möter sedan glasutställningen avverkats är just The Beast. Men den känner ni ju redan så den hoppar jag.

En Indian tar andan ur mig. En detaljfinish som förbluffar. Lysdioder knappt märkbara i bakramen och dioder i 1930-tals bakelitlampa fram. Gas- och kopplingsreglage dragna invändigt i styret. Dubbla Weber grenslartanken. Lack från Laverda, Audi och Alfa. Kromat tanklock från en jordfräs. Alltihop är till salu för 300.000 kr.

En navstyrd eldriven 140 kg tung framtidsskapelse som gör 175 knyck är slående med sin design. Jag hittar ingen uppgift om hur långt hemifrån jag kommer om jag erbjuds en körtur.

En ljusgrön skapelse med en HD-motor som bas

har nästan allt övrigt egentillverkat. Till och med naven kommer ur egen hand. 210.000 kr. Alexander Motor CO är dopnamnet.





Nästa kanske tar ett av skönhetsprisen. Den pärlvita Lucky Bastard är den enda mc:n som är reg:ad. Men då fanns andra lysen monterade. I utställningskick kommer dessa från en cykel respektive skrotlåda. Motorn utgår gissningsvis från en HD. Priset stannar på den facila summan 200.000 kr. Högre summor kommer längre fram.



De nästa i raden ger inga skönhetsrysningar. NSU Super Lux (tvåtaktare), en Projekt TRR på en Triumph Daytona, Gorilla Punsch baserad på en Honda 750 och Esox Lucius från en HD med många handknackade detaljer. Tja! Vad var det jag skrev om inneboende skönhet? Men beundransvärda är de i alla fall.

Betydligt skönare att vila ögonen på och gå på upptäcksfärd i är Hulster 8 Valve med en HD Knucclehead som bas med egentillverkad topp (?). Förresten samma skulptör som förra HD:n. Tänk så olika utmejslandet kan bli. Utropspriset är också 900.000, eller 550.000 mer än förra skapelsen. Lite kompakt speedwaystuk över det hela.



Det finns en speciell detalj vid baknavet, några drev som jag misslyckas med att begripa innebörden i eller också finns de bara där för att förbrylla. Måste försöka jaga upp skulptören för en förklaring.

Showens höjdpunkt är The Flower Bike, en hyllning till flower power-kulturen. Hysta upp 950 papp och den är din. Tre personer står för bygget men en person är innehavare. Skapelsen premierades förra året med det mesta som går att vinna i Europa enligt faktatexten. Motor och växellåda från en Kawa 550. Det som inte är egentillverkat kommer exempelvis från Triumph, Ural, VW-bubbla eller helt enkelt av okänt ursprung. Alltså - man tager vad man haver, ett uttalande som jag tror tillskrivs Kajsa Warg. Dynan är klädd med boaormsskinn. Blomstjälkar i olika färger vrider sig runt och formar ramen. Hur har de ihopvridna blomstjälkarna lackats? Blommor öppnar sig, blå glasbehållare att fylla med vad man vill, en kopparväska gömmer tändsystemet, konservöppnare avslutar bakskämen, skinnflätningar. Fullständigt enastående. Utflippad kallar ägaren det hela.



Oj oj oj. Bara att vänta på nästa konst museum som ställer ut motorcyklar.

*Håkan Rosborg  
Helsingborg*

# Bil- och MC-museet i Tännö

Text & foto: Reidar Karlsen



Att en lördag ta sig ur sängen extra tidigt för att vara på pendelparkeringen utanför Lund är ibland en pärs bara det. Men ifall man skall till ett okänt museum så vaknar man förväntansfull och nyfiken, äter frukost och ger sig iväg.

Väl samlade på parkeringen (tyvärr så var det dålig uppslutning av LTT: are). I gengäld fick vi som kom vara med om en fantastisk dag. Efter två timmar så anländer vi till Tännö och där var redan en av oss framme. Wemer som bor i Småland och tyckte att det inte fanns anledning att ansluta till pendelparkeringen i Lund. Ulf mötte oss på hans bensinstation anno 1950.

Därefter bjöds vi på goda frallor och kaffe i ett 50 tals kök. Ulf Peterson är en sann entusiast för gamla saker med förkärlek till fordon av alla de slag. Väl inne på hans domäner så började jag räkna fordon men efter ett slag så slutade jag gissningsvis finns det säkert över 100 körbara bilar, moppar motorcyklar trambilar racerbilar gokart mm. Ta en så enkel sak som om man blir törstig och sugen på en coca-cola? Inga problem, då tar man sig till coca-cola-maskinen från 50 talet och vrider på handtaget och ut kommer en 33cl coca-cola flaska välkyld dvs maskinen

fungerar fortfarande. Eller ifall man vill lyssna på lite musik tar man sig till en av de två jukeboxarna och lirar den låt man gillar.



Passa på och tanka, här finns det pengar att spara

Ulf börjar berätta om Anderstorp som racerbana med Formel 1 status. Dock så ställdes det sista loppet in, men man hade redan tryckt upp annonser och planscher (anledningen att ställa in loppet var Ronnie Petterssons olycka på Monza året innan), samtliga planscher finns på väggen hos Uffe.





Med sann berättarglädje återger Uffe tidshistoriken på ett genuint och fakta trevligt sätt dessutom så glider det in någon anekdot här och där. Vi får som fick njuta av gemytet och all historier om Ulf och hans prylar undrar;

Hur kan karln komma ihåg alla detaljer, dels historien bakom varje sak och vilka detaljer som hör ihop? Han har otroligt många bollar i luften under sina renoveringar, Ulf har ett antal parallella projekt igång samtidigt, delar som är på lackering, galvning etc, tänk att komma ihåg vad som hör till vad. Allt från en gammal 7-sitsig Buick till moderna Ferraris och Porschar via gamla brandbilar och mycket, mycket mera. Det var ett mycket

trevligt studiebesök som Stefan S. fixat. Tusen tack, Stefan, för en mycket lyckad utflykt och tusen tack Ulf för att vi fick komma och störa dig och höra dina fantastiska historier om ditt museum!



*Ulf's racerbil, senast körd i Köpenham*



*Ulf i egen hög person*

*Reidar Karlson*





# Avrostning

Text & foto: Redaktör'n



MC i långa banor av allehanda slag... Ett evenemang med runt 100 deltagare måste betraktas som ett lyckat sådant!? Eller hur?! BMW-klubben tillsammans med LTT anordnade en avrostning som innehöll de sedvanliga inslagen av bromsprov och körgårdsträning men även en grusbana där man kunde få testa sin hoj under något annorlunda förhållanden. Gamla Siporexfabrikens område i Dalby erbjuder stora ytor och även möjligheterna till grusköming.

MC-Huset hade ställt upp med en utställning av några BMW som var till provkörning. Så varför inte? I en lämplig paus under dagen kunde man passa på att ta en runda på en MC. Aldrig fel att testa nåt nytt!



Dagen inleddes med en genomgång av dagen och uppdelning i olika grupper. Man hade speciellt sett till att skapa en "tjej-grupp". Killar var oxå välkomna till denna grupp och det var inte frågan om nån "snällköming" bara för att det fanns tjejer med i gruppen (om nu nån trodde det...).

Sen var det ut i grusgropen eller asfalten för att ånyo prova sina färdigheter bakomstyret. Man blir lika förvånad varje år hur stel och klumpigt man hanterar sin hoj. Den som man, när den ställdes i garaget i höstas, hanterade hur lätt som helst i

vilken situation som helst (i alla fall kändes det så...). Avrostningen är ett måste på vårkanten!

Vädret visade sig från sin bästa sida med endast lite lätt molnighet som framgår av bilderna. Stämningen var god även om det slutade i gruset för en av LTT:ama, tyvärr. Det gick inte så illa med föraren som med cykeln, som fick en del chassiskador, vilket det lätt blir. Grus och gropar är luriga och kanske inte nåt för fullvuxna MC...

Vi var ca 16 deltagare från LTT (vilket ju var klart bättre än i fjor... ;-)) och BMW-klubben hade ca 77 deltagare (rent statistiskt borde BMW-klubben alltså vara 5 gånger större än LTT. Hmm...). LTT ställde upp med 3 funktionärer medan BMW-klubben höll i hela arrangemanget, vilket vitackar för!



Bromsprov med endast fram- eller bakbroms och sedan tillsammans i 50 och 70 km/h. Bra övning även med passagerare. Då får både förare och passagerare känna på hur det känns. Cykeln blir ganska annorlunda med en 60 – 70 kg extra på bakhjulet. Passageraren får oxå lära känna hur det känns under maximal inbromsning.

Garagesvängen är knepig med stor MC men går till slut bara man ärtillräckligt ihärdig och tålmodig.



*Garagevändning med slalom både innan och efter är en god balansövning*

*Balansövning på högsta nivå, men står inte instruktören lite väl mycket i vägen?*



*3 LTT:are som känner sig nöjda med dagen!*



# Provkörning hos Lillemans

Foto: Inger Möller Degerfält & Text: Redaktör'n

Vilken förmån att få ha hela provkömings Sortimentet till sitt förfogande! Lillemans i Lund hade som brukligt på vårkanten ställt ut alla sina provkömingshojar enkom för att vi i LTT ska kunna få prova vilka hojar som helst! Ingen dålig bjudning! Trist bara att endast 8 LTT:are hade hittat till Lillemans! Det kan inte ha varit fel på vädret för det var helt perfekt. Kanske är man alldeles för upptagen med trädgårdsarbeten, sommarstugor, altanbyggen... ??? Hursomhelst, synd att inte fler kommer då det finns en risk att möjligheten försvinner om inte fler från klubben visar större intresse. Vi får hoppas att det kommer fler nästa år... om det blir nåt...

I vilket fall är det kul att prova hojar man normalt inte kör. Inte bara för att man ska köpa nytt utan för att det är kul och följa med i utvecklingen och känna på det allra senaste. Och det är lätt att snegla på en och annan hoj man ser ute på vägarna och då tänka: "en sån skulle man kanske ha?". Då är det jättebra att få vederlägga eller understryka det man tänkte vid ett sånt här tillfälle!

I år fick vi dock lite problem eftersom vägverket hade bestämt sig för att asfaltera rondellen på Ruben Rausings gata och därmed fick det bli trottoarkörning några meter förbi rondellen. Inte kul med en massa asfaltsstänk på de nya och fina hojarna...



*Il Presidente et Il Club Master sitter spända och förväntansfulla på var sin hoj ready for take off... (VFR:en var fantastisk!)*

*Ivrig diskussion i butiken eller var det kanske så att fotografen darrade på manschetten...*



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: Del 3 (& sista delen)

*Text & foto: Werner Wegst*

*Med avstamp i en nostalgisk tillbakablick i 60-talet har författaren ingående beskrivet förarna och deras fantastiska maskiner för att vi skulle förstå läget inför Skåneloppet i Kristianstad 1961. Kapplöpningen mellan väst och öst (med MZ i spetsen) var påtaglig. Historiens vingslag slår*

*igenom luften då vi läser om den tidens skrivelser i tidningarna. Det kalla kriget gör sig påmint även och vi får en närgående insikt i hur det kunde gå till på den tiden och följa Ernst Degners märkliga levnadsöde.*

*Följ med och läs den spännande upplösningen!*





## Degners jakt på en VM-titel!

Degner kunde fortfarande vinna titeln om han kom i mål före Phillis på sin Honda, vilket avgjordes den 15:e oktober 1961 i Argentina. Tankarna föll osökt på den vänliga herren som då intresserat ställde sin avancerade verkstad till Kaadens förfogande, när tappar på en axel inte höll för trycket och ideligen skar eller helt enkelt gick av. Joe Ehrlichs erbjudande att låna ut en MZ-kopia tog Degner tacksamt emot. Dessa kontakter sköttes löpande under säsongen och för de invigda kom det knappast som en överraskning. Men visst är händelsekedjan värd en liten tanke!

Fabriken i DDR var alltid intresserad av att få in hårdvaluta för att i gengäld kunna köpa avancerade delar från andra länder. På ett märkligt sätt lyckades Ehrlich, genom en högt uppsatt politiker på utrikesdepartementet i Berlin, komma över en sk produktionsracer som egentligen lånades ut till talangfulla unga förare och därmed hjälpa Kaaden att hitta nya fabriksförare. Kaaden hade anmärkningar mot den sortens leveranser, men systemet gav honom inga rättigheter att vägra. Partiet styrde i sista hand och så gick än en gång en komplett racer till England nu av det senaste snittet från 1961, kanske inte med de vassaste styrtider för slidmatningen men ändå!

Ehrlich försåg maskinen med en dubbelrörarm av engelsk kvalitet, en 29 Amal förgasare, excellenta bromsar och gaffel och inte minst vattenkyllning till en högvarvig motor.



EMC-125

Avery och Hailwood piloterade maskinen som nådde snabbare varvtider än MZ's snabbaste förare. Under hela tiden lyckades Ehrlich kamouflera ursprunget till tekniken och fick dessutom, på ett dubiöst sätt, patent på en sk "Boost-Ports" som ingenting annat var än lögnar – allt för att avleda MZ – tekniken.

En fransk journalist från "Moto Revue" fick ett snabbt "no" när han visade intresse för EMC's cylinder. Halvblinda ytterligare spolningskanaler

förde dock med sig en kraftförlust som Degner alldeles säkert arbetade med, när han blev inbjuden att titta på och "rå om" maskinen som ställdes till hans förfogande, att ta vara på VM chanserna i Argentina. Kaaden ogillade allt men hyste dock en motvillig beundran för den gamle och yrkesskicklige räven där borta.

Degner stannade några dagar i England och jobbade på Ehrlichs maskin hemma hos honom. Maskinen fraktades senare med flyg till Argentina! Men nu satte olika krafter igång en hårdför diplomati, som i efterhand är svår att reda ut fullständigt.

Tillsammans med mekanikern Alan Berks flög Degner till Buenos Aires varefter maskinen skulle följa efter med flygfrakt. Precis före avresan fick Ehrlich ett telegram om att en internationell organisation (ADMV) hade dragit in Degners licens och vägrade honom en start där borta. Ehrlich protesterade och hänvisade till Degners nya licens, utfärdad av sin nya organisation eftersom han numera levde i BRD. (Woll s.217 o Battersby s.35).

Informationen korsade varandra och mitt i allt kom ett telegram att EMC'n blivit stående på Londons flygplats. FIM fick i all hast ett nytt telegram där Degner fick grönt ljus att starta vilket arrangörema meddelades. Nu stod inget i vägen för en start med EMC'n. Däremot hade man förlorat värdefulla dagar för att få dit maskinen.

Nästa problem uppenbarade sig när New York meddelade att maskinen fanns där men inte gav tillstånd att transportera den vidare till Argentina. I efterhand var det svårt att få reda på om det hängde på pengarna vilket dock var tveksamt när så mycket möda och pengar redan hade investerats. Arrangörerna ville ge ett litet plåster på såren genom att erbjuda Degner en Bultaco-maskin, som han dock avböjde med hänvisning till att maskinen inte hade kapacitet att ens tillnärmelsevis "hånga med" de snabba Hondorna.

Ernst Degner fick nu stå vid sidan av banan bara för att se på hur Tom Phillis fick en odiskutabel seger och VM-tecknet! Degner protesterade högljutt hos arrangören, förståeligt men inte särskilt diplomatiskt. En inlämnad protest avslogs redan på hösten och gick bl a ut på att inte räkna den sista deltävlingen på alla motgångar och transportproblem och en mycket aktiv storpolitik!

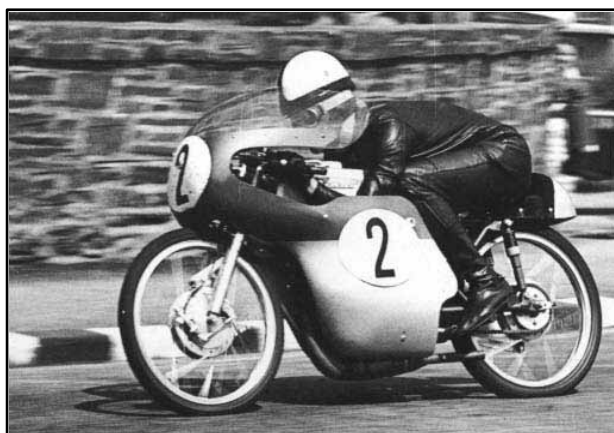
Turerna kring alla inblandade internationella förband tog vid, förhandlingar och beslut följde i Paris och Geneve, ryktesspridningen florerade och till slut blev det penningbot för Degner: 250 Schweizerfranken! Ingen sida trodde ändå på en makulering av Argentina-loppet.

Besvikelsen för MZ-fabriken gick inte ta miste på och anklagelserna hade säkert renderat honom ett långvarigt fängelsestraff i DDR ifall han hade bott kvar där...! Eller vad sägs om följande anklagelser: *Degner har brutit sitt kontrakt med MZ och enligt uppgifter förstört en motor, samt stulit och smugglad motordelar av den senaste modellen till Väst. Stölden rubricerades som "stöld av statlig egendom" – ett brott som man inte såg mellan fingrarna i dåvarande kommunistiska tyska republiken.*

Men hur var det egentligen med en förstörd motor? Här blir förklaringarna mycket tekniska och avancerade. 125 cm modellen lämnade hela 26.5 hk vid lite över 10 000 varv. Degner visste mycket väl, att han inte fick varva högre (med ex. undantaget målrakan) för att pålitligheten inte skulle naggats i kanten allt för mycket. Skadan efter Kristianstadsloppet undersöktes noga: "Typiska kolvskador och skada på själva kolvringen som MZ mekanikerna visste, härrörde från en nedbromsning (tvåaktare har genom sin konstruktion dålig effekt på motorbromsen) av motorn eller nedväxling vid för höga varvtal".

Kaaden hörde också att motorvarvet var högt uppdrivet och förslånget 500 meter efter två varv – uppmaningen att lugna ner sig kom för sent. Även en rutinerad räv som Degner, som visste allt om motorn, kunde göra fel. Euforin efter att ha fått veta att familjen var i säkerhet kunde ha spelat in – vem vet? Allt är spekulation.

Men en sak är säkert – Ernst Degner hade så gärna blivit världsmästare på sin snabba 125 kubikare. Med de ansträngningarna han gjorde efter avhoppet, att ändå kliva upp på högsta pallplatsen går inte ta miste på!



*Degners 125 cm i senaste Kristianstadsversionen*

### **Här kunde ju hela MZ och Degners historia vara slut men ändå inte!**

När jag i ett förberedande skede till storyn samlade material, så kom jag att tänka på en moppekompis från min uppväxt i en sydtysk stad, vilken av tradition har utmärkt sig genom sina duktiga motorkonstruktörer och inte mindre skickliga förare på snabba tvåhjulingar. Jag ringde gamle kompisen och började tjata om att "du har ju kört en MZ med bra framgång" och dessutom byggt om den till vattenkylning, transistorändring, etc.

Sist jag hade träffat honom för fem år sen, så var han inte särskilt intresserad och talför kring sin gamla epok som tävlingsförare. Simning, laga mat och långa vandringar var det som gällde. I telefonen blev det tyst, när jag efter en liten inledning frågade om han nånsin träffat Degner, och vad han visste om honom. Tyst igen i luren. Sen kom svaret: "Som du vet är denna period för länge sen bakom mig, jag vet ingenting." Tja – det var inte mycket tänkte jag, inte mycket. "Nu är du i alla fall dokumenterad som tysk mästare" svarade jag lite försiktig. Han igen: "För något år sen var det en typ här som du – tjata och tjata och aldrig gav han upp" "Hm, tänkte jag: Är jag sån?" Förresten sa han: Det var ju lite senare med Yamahan, 1970 vet du." Jag visste!

Vi skildes som vänner så klart, och jag skulle höra av mig, när jag var hämre igen. Han hade konstruerat en ny maskin som var bra för hans dåliga rygg. Den skulle jag få se. Jag lovade!

MZ-boken kunde jag inte få köpa nånstans eftersom den var slutsåld – överallt. Då blev det fjärrlån från England och Berlin. Degner hade man ägnat ett helt kapitel i Manfred Wolls ypperliga bok.

På nästsista sidan får jag se ett känt ansikte fotograferat på Nurburgring. Här står han, moppekompisen Siegfried Möhringer med en ypperlig intressant motor som har en alldeles speciell historia. Denna konstruktion förbättrade Möhringer, och var dessutom den ende som fick ordentligt snurr på den, så att han med stort förslån vann tyska mästerskapen 1967, och att det var omöjligt för någon annan att slå det ekipaget!! Hoppsan – tänkte jag! På något sätt kände jag på mig. Här var det!!

Walter Kaaden konstruerade en motor med liggande cylinder, som efter testet inte passade honom, och så blev det andra konstruktioner som tog över hans nyfikenhet och intresse. Motorn hamnade på någon avlägsen hylla.

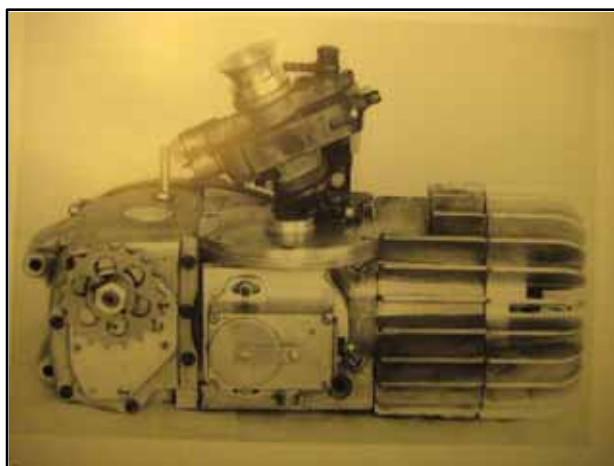
Nu måste vi flytta oss tillbaks igen till åren 1960-61. Degner hade förberett sitt avhopp genom att



samla på sig en komplett racer, som han skickade i delar till Västtyskland. Med den skulle han köra efter avhoppet.

Och just den motom väckte Degners intresse, när han plockade fram den och provbänken visade 24hk som förvånade en hel del! Motorn konstruerades 1957 och styrtidema fick sig en uppdatering (olika skivor av slidmatningen), lämpliga expansionskammare (i vanligt tal: ljuddämpare) och vips var motom konkurrenskraftigt. En rambyggare konstruerade en lämplig ram till denna märkliga motor. Genom vintern 1960 avancerade bygget så pass, att maskinen var klar och i delar utsmugglad till Västtyskland. Där hamnade den hos en Stuttgartbo som dock aldrig fick fart på motorn. Nog var det lätt att glömma motoms speciella karaktär, dvs. kraftutvecklingen inom ett mycket smalt varvtalsområde, som föraren hela tiden fick hålla sig till och dessutom med full koncentration på själva banan. Det var helt enkelt mer än vad de flesta klarade av!

Bredvid Kaaden var chefskonstruktören Reese förvånad över Degners vetgirighet och kvällsarbete under vintern 1960-61. Under dessa samtal införskaffade sig Degner kunskaper om den avancerade tekniken. Det märkliga var att Degner lyckades att arbeta intensivt och smuggla motorn och övriga delar obemärkt från fabriken. I Väst minns jag att uppståndelsen kring motorn var stor och spekulationerna många. Någon tyckte sig kunna utpeka en gammal förkrigs 3-cylindrig DKW, där två av cylindrarna blivit kapade...



1-cylindrig 3-cylindrig DKW

Ur Siegfrieds Möhringers mun kom då som idag inte mycket information. I alla fall så förstod han som Ehrlich (EMC) att en högvarvig motor som denna behövde vattenkyllning. Denna cylinder blev också hans (Möhringer) mästerverk som förvånade fler än provkommittén, som ansåg att ett arbete som detta långt överskred det man

kunde förvänta sig av en blivande mästare inom sitt fack.

Onödigt att påpeka var att ingen av de följande ägarna nånsin kom att lyckas få fart och framgång med racem! Var motorn finns idag vet säkert någon – men inte jag och allra minst Möhringer själv!

För MZ-fabriken blev avhoppet en katastrof och slutet på alla internationella tävlingsbanor och ambitioner att återtävla med de yppersta maskiner som fanns. Inte nog med det: MZ fabriken fick inte det utlovade statliga stödet som var vanligt för alla framgångsrika kvinnor och män inom olika sporter – från centralkommittén spärrade man alla pass till VM – såväl som till nationella lopp utomlands.



Vattenkyllning...

Då återstod ju bara de vänskapsband som förenade alla östländer med några få undantag som Finland och något land till. Konsekvenserna var förödande för hela tävlingsverksamheten som helt enkelt tog slut år 1961!

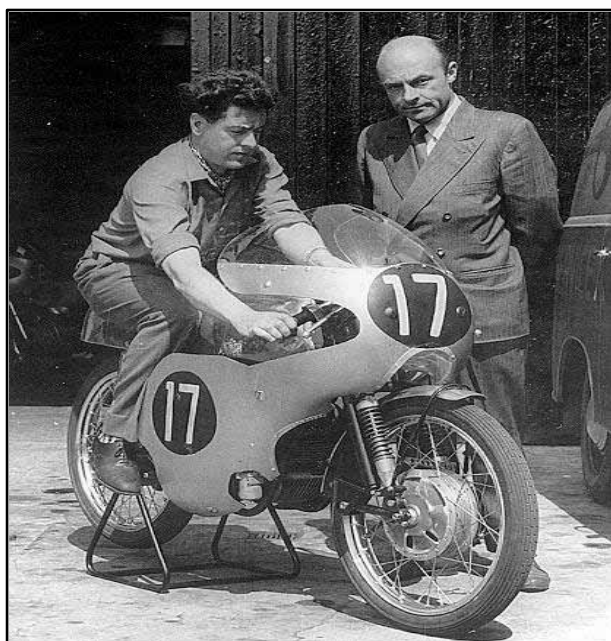
Ernst Degner kunde väl knappast ha räknat ut vad han ställde till med. Vid någon internationell tävling yttrade, den erkänt duktige kåpdesignern och plåtslagaren med det lämpliga namnet Dieter Hackebeil (Hackyxa), om vistelsen under tävlingarna i England: "Här skulle man också kunna leva." Det borde han inte ha sagt, för efter det, fick han knäpa ihop sina plåtdetaljer hemma utan

att någon mer gång få uppleva annat än Östblocket. Efter den behandlingen blev han än mera frispråkig i sin kritik mot Walter Ulbricht, vilket renderade honom ytterligare besvärigheter som hela familjen fick känning av.

Under en tävling på en snabb GP-bana i Västtyskland, förbjöd tävlingskommittén heltäckande kåpor varför Dieter Hackebeil snabbt rekvirerades från MZ-fabriken, inte utan att först konsultera utrikesdepartementet i Berlin. Därefter fick Dieter Hackebeil tillsammans med två bodyguards (Stasimän) tillåtelse, att för denna gång, åka till Walter Kaadens manskap för att under stressade timmar natttid tillverka nya kåpor. Strax före start backade tävlingskommittén och de gamla kåporna fick användas...!

MZ-racern utvecklades långsamt efter 1961 och endast därför att teknikerna inte kunde låta bli att fundera och förbättra den. Det fanns helt enkelt en inre lag och driften hos dessa entusiaster kunde inte ens ett kommunistiskt styre bromsa.

Året efter såg man några MZ originaldelar på Suzukis 250 racem, fritt och generöst att beskåda för alla, som hade en kamera till hands. Delarna som satt utanpå Suzukimotorer var det närmaste MZ kom i internationella sammanhang efter 1961. Vägen till Suzuki var kortare än de konstlade vänskapsbanden som under en lång period blev kittet för öststaterna i allmänhet och för MZ i synnerhet.



Musiols 250 cc; Walter Kaaden står bakom maskinen

Dock rullade livet för Degner vidare i en rasande fart, sett i backspegeln - lite väl fort ibland...!

### **Degners liv under och efter Suzukiperioden**

Intresse för Degner saknades inte, och så fick han strax efter avhoppet erbjudanden om hjälp, att

utveckla tekniken för Signor Bulto of Bultaco men en rak förfrågan från Jamaha i Argentina om att utveckla och förbättra deras motorer (*Motor Cycle 2 nov-61*).

Bostaden för Degner blev Lake Hamana Hotel, som låg nära fabriken där han arbetade som *"Eugen Muller of Zurich"*. Japanska journalister avslöjade dock hans riktiga identitet genom några foton i japanska magasin.

Där var hans uppgift att utveckla en 125cm på 22 hk. Gäma skulle han ha haft med sin nya vän och tvåaktspecialisten Paul Petry som dock fick avböja på att den egna firman länge nog hade eftersatts. Degner hade trots allt inte den motortekniska kapaciteten som t ex Kaaden eller Reese – men några originaldelar skulle hjälpa honom att få fart på sin motor. På 125 kubikaren vände han cylindern med avgasröret bak och efter den justeringen var han tvungen att använda en original IKA-magnet med dubbla brytare på sidan.



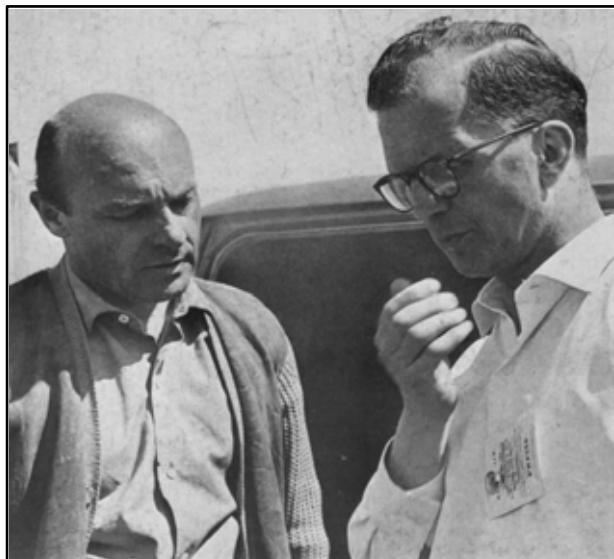
På Suzukifabriken: Degner visar montering för en japansk kollega

Japanerna skakade sina huvuden, men provbänken visade 24 hk för den lilla och 42 hk på den stora motorn. Där skall man hålla i minnet att ex Sheperds 250 MZ hade 48 hk och lite mer. Det "Bakvända cylinderfenomenet" kände man till på MZ och därför fanns alltid bägge versionerna med. Att fenomenet berodde på spolkanalernas avkylnings-effekt och deformation av kolvmaterialet eller cylindern eller också bägge delarna...! Inte desto mindre lyckades Degner att, med entusiastisk hjälp, skapa en fungerande racer som från ritbordet till testningen på banan tog endast tre månader (R.Batterby). Otroligt!

I Japan experimenterade man med andra metalllegeringar för att få en mera kontrollerad expansion av kolven, små hål i kolvskjortan för bättre smörjning och kylning till en het cylinder. Porten (överströmningskanalen) fick en annan utformning som Kaaden och Reese också förordade, tidigare utsläppstiderna som i sin tur fick kom-



municera exakt med ex "restgaserna". Nu hade Degner nytta av de senatimmarna på fabriken vintem 1960/61, de långa samtalen med konstruktören Reese.



*Walter Kaaden i samtal med TT förare och journalist Vic Willoughby*

Metallblandningar med bl a speciella aluminiumsorter och kisel verkade att, även under långa race, garantera att kolv och cylindermåtten fungerade och helt enkelt förbättrade motorns kapacitet. Fabriken skydde inga medel för att få det bästa materialet. Så beställdes smidda Mahlekolvar från Tyskland för att japanska tekniker efter kort tid ytterligare skulle förbättra dessa! På en tillgänglig officiell sida använde man sig av Aachens Technical High Schools formel för högvarviga motorer med >12.000 varv för att optimera motorkonstruktionerna vilket även MZ-fabriken tillämpade! Den tekniska förklaringen skall endast visa med vilket allvar och seriositet den japanska fabriken gick till verket.

Inför Suzukipremiären på Imola banan fick den kunnige Petry än en gång bearbeta kolvorna och bättra på växelmekanismen. Vänskapen med Petry tog dock slut samma år och Degner visade inget intresse att underhålla kontakten. Petry vände MC-sporten ryggen och koncentrerade sig i fortsättningen på att bli en framgångsrik motorkonstruktör inom Gokart-sporten.

Degner vann 1962, efter en hård kamp med Ansheidt på Kreidler, ett VM i den nya 50-kubiksklassen. För 1963 förväntade sig Degner flera titlar på den nya generationen av Suzukimaskinen! Dock hade han inte riktigt räknat med den med fyrtaktare uppväxte Nya Zeeländaren Hugh Anderson, vilken redan året innan visade en känslig hand att ställa in och anpassa körstilen till de speciella tvåtaktarna.

Sin överlägsna körstil fick han nu tillfälle att visa i praktiken. Utan problem tog han hem de småtitlarna och i november 1963 föreföll Degners karriär vara slut, när han med den nästan okörbara 250 "Suzuki-fyran", körde omkull på Suzuka-banan i Japan.

Degner kom dåligt iväg från start och fick ett kast, när motorn varvade igång, som han försökte parera men kom till fall. Hogen var snabbt övertänd och Degner hade tuppav intill den brinnande maskinen. De utplacerade hjälparna tvekade att kliva in i eldhavet och så fick Degner svåra brännskador innan några funktionärer tog till sig mod för att dra bort honom från eldhavet. Ödesdigra sekunder gick. På nätet sidor läser man om en skröna som upprepas ideligen. Ett bildbevis slår definitivt hål på myten. Enligt detta skall Frank Perris ha dragit fram Degner ur lågorna.



*Suzuka-banan och Degners till synes harmlösa ikullkörning...!*

En väldokumenterande bildsvit (OBS! Fotografier kan också ljuga och förvränga!) visar tvärtom, att Frank Perris körde emellan två hjälpare som höll på att dra Degner ur eldhavet. Perris stannade bakom olycksplatsen och lämnade över sin maskin åt en banfunktionär, men då var Degner redan lagd på gräsmattan bredvid banan!



*Degner medvetslös, Frank Perris kör mellan två funktionärer som vågar!*

Därefter följde ett otal operationer och hudtransplantationer i en Stuttgart-klinik, och han drabbades inte bara fysiskt utan även mentalt. Han var dock alltid mycket medveten och mån om sitt yttre. Efter de många operationerna fick han nu skylla sina ärr med skägg (Woll s.221 o bild). Där emot var viljan att tävla fortfarande stark, Suzuki-fördraget gällde, och han återvände med en överraskande tredje plats på Monza 1964!



På Suzuka vann han i 125cc-klassen – ett år efter den svåra olyckan – och då demonstrerade han sin körskicklighet och en obändig segervilja. Med 50 kubiksegrarna och VM-loppen i Daytona och Spa följde en första plats i Ulster 1965. På en regnvåt bana i Monza ledde han stort, när en kullköming i tredje rondan renderade ett komplicerat brott i lårbenet som splittrades i åtta bitar och tvingade honom till många månaders sjukhusvistelse.

Avbrottet och sjukhusvistelsen markerade en vändpunkt i Degners liv och karriär, fast han åter var med på starten i Assen. Hans gamla form var borta, åtminstone för tillfället. Han överraskade dock stort, när han itoppform ledde i Frankrike tills ett förgasarsproblem satte stopp. Med en fjärde plats på TT i den minsta klassen sade han adjö till den aktivitet som tävlingsförare och drog sig tillbaka från bägge återstående loppen i 1966 års VM!

Fördraget med Suzuki hade fullbordats och han var nu fri att göra och köra vad han ville. På den vägen var det, när Kawasaki bad honom att testa den nya 125 kubikaren som i sitt grundkoncept var snarlik Suzukin (!). Modellen skulle vidareutvecklas och Degners synpunkter var värdefulla. Men händelsen pekade åt ett annat håll. Degner körde vid den allra första testfarten omkull och bröt skuldran. Kedjan på Kawasakin hade gått av och efter den incidenten stängde Degner motorkapitlet en gång för alla.

Med Suzuki fortsatte han att ha kontakt och "Suzukifolket" glömde aldrig att han hjälpte dem att nå världstoppen inom racingsporten. Ekonomiskt

hade han fått det bra, och nu skulle han kunna förverkliga en gammal dröm att känna på en tävlingsbil. I England köpte han en Brabham Formel 3-bil och optimistiskt började han att tävla för säsongen 1967. En överskattning av den egna förmågan i en för honom främmande miljö och körteknik resulterade i en dyrbar flopp! Tävlan gav inga som helst framgångar.

Ekonomiskt fortfarande med marginal men utan yrkesmässiga perspektiv följde nu en orolig tid för Ernst Degner. Redan 1965 flyttade familjen från Saarlandet till det attraktiva München, men han var endast under korta besök där, medan han tillbringade mycket tid i Berlin för att njuta av livet. Efterbehandlingen i den sydtyska staden Stuttgart kunde inte ge honom någon märkbar förbättring.

Ett kringflackande liv blev en stor belastning för familjen och skilsmässan från Gerda kom som en naturlig följd. Gerda flyttade tillbaks till Saarbrücken med bägge söner och Ernst (som fortfarande njöt av sin popularitet) började olika jobb: Först förgasarföretaget Solex, Opel-Steinmetz's sportavdelning och senare på ARALS tävlingsavdelning med ideliga flyttningar som följd.

I början av 1976 startade Suzuki en generalagentur i Tyskland och Ernst skulle även hjälpa till med en presentation av de nya modellerna på Gran Canaria, vilket gav honom en ny vändning i livet. På grannön Teneriffa drev släktingar till hans förra fru en biluthyrningsfirma, och då Ernst fortfarande stod i kontakt med familjen, så föreslog exfrun Gerda att Ernst skulle bli delaktig i firman.

Intresset för firman svalnade dock snabbt, och ett jobb som tävlingschef hos ARAL lockade igen med nya flyttlass som följd. En lägenhet som han köpt på Teneriffa blev aldrig, som det var tänkt, en fast punkt för honom.

Itärdiga depressioner, ständig värk och med tiden allt starkare tabletter ledde till återkommande kollapsar vilka krävde längre sjukhusvistelser. Återstod ett nytt hopp i en Schweizer Klinik som 1982 försökte få Ernst att bli kvitt sitt tablettmissbruk. Motsatsen inträffade.

Sommaren 1983 var han åter på besök hos sin familj och Gerda ordnade åt honom, under mycket möda, åter en terapiplats i en Berlin-klinik. Där satte man "viljan att bli kvitt beroendet" som en förutsättning för en lyckad terapi. På den tiden var dock Ernst varken villig att ge upp sitt beroende eller ens att erkänna ett sådant. Och med det, så var det sista försöket dömt att misslyckas. Åter på Teneriffa hotade myndigheterna honom, att på grund av sitt dåliga hälsotillstånd, helt enkelt tvinga honom



in till en klinisk behandling. Något senare bad släktingar på ön, familjen i Tyskland om en snabb personlig hjälp för Ernst. Sonen Olaf (den äldre av grabbarna som lyftes in i en hemlig lucka på en Lincoln 1961), flög då till Teneriffa för att hämta hem honom, men hittade honom död i villan. Den officiella dödsorsaken löd: hjärtattack. Han begravdes på Arona/Teneriffa. Som väntat tog spekulatiönema kring hans död fart igen.



Här är min historia slut, om Kristianstads GP, om MZ och Suzuki men framför allt om Ernst Degners liv. Visst skulle vi alla vilja veta "sanningen" (som är något mellan svart och vitt?) men då är man osökt ute på spekulationer. Det sorgsna slutet på Ernst Degner grep tag i mig – och ändå kan man påstå, att alla perspektiv var uttömda för honom. Runt omkring honom fanns härliga människor som vågade satsa och hjälpa till – men inte ens det hjälpte i det långa loppet. Att modigt kritisera kommunistiska regimer orkar jag bara inte här. Det handlar om människor oberoende var de befinner sig.

Jag försöker inte ens ringa gamle kompisen Möhringer, om han möjligen har något att tillägga. Han skulle inte förstå frågan.

Med rätta skulle man kunna invända att historien är alldeles för lång och för detaljerad när man idag är rädd att ens i ambitiösa tidningar skriva artiklar

som är längre än en halv sida. Pusselbitarna föll ihop med läsningen av materialet, och det gick helt enkelt inte att låta bli att följa hela vägen ut. Nyfikenheten tog över, och vips så blev det mer än tre sidor. Än en gång så har verkligheten varit mångdubbelt större och mera spännande än dikten. Att lyfta något blad gav för mig större inlevelse och perspektiv än alla konstgjorda berättelser, som vi så ofta översvämmas av.

Werner Wegst

*I ett kallt och snöigt vinterlandskap på Kullen i Västergötland en härlig och solig dag där jag i morse matade våran "rävinna Ronja" med en Lidl-korv från handen. Hon hade ingenting emot lockelsen!*

2009-03-26

*Litteratur och källor till min historiska berättelse:*

VIC WILLOUGHBY ROADRACING 1980

ENZYKLOPÄDIE DES MOTORRADS NOVARA 1999

MOTORCYKELSPORTEN GUMMESSON 1983

RAY BATTERSBY TEAM SUZUKI OSPREY LTD 1982

MANFRED WOLL IFAMZ-RENNGESCHICHTE HEEL VERLAG 2001

MOTOR CYCLE JUNE – OKTOBER 1961

BOSSE RINDAR/WREMP AVHOPPET 2005

MC- NYTT 50 ÅR 1959-2009 2009

SVERIGES GRAND PRIX 16-17 SEPTEMBER PROGRAMBLADET 1961 KRISTIANSTADSBLADET

MIKROFILM SEPTEMBER 1961

SUPERBIKE PLANET OVER THE WALL JULY 2006

WIKIPEDIA 20-TAL ARTIKLAR

TELEFONSAMTAL TILL TYSK RODRACING-MÅSTARE 1967 o 1970

BILDER PÅ NÄTET

***Ett särskilt tack till vännen Göran Svennbeck för excellenta motortidningar, Karl-Axel Malmberg i Furulund och till Skånevännerna Christer och Åke!***

# Kalender – 2010 (2011)

Uppdaterad 2010-05-23

|                       |           |                                                    |
|-----------------------|-----------|----------------------------------------------------|
| <b>Juni 2010</b>      |           |                                                    |
| Måndag                | 7         | Ut- och-köra: Start Statoil Norra Fäladen 19 :00   |
| Måndag                | 21        | Ut- och-köra: Start Statoil Norra Fäladen 19 :00   |
| <b>Juli 2010</b>      |           |                                                    |
|                       |           | Lediga och sköna dagar!                            |
| <b>Augusti 2010</b>   |           |                                                    |
| Måndag                | 2         | Ut- och-köra: Start Statoil Norra Fäladen 19 :00   |
| Måndag                | 16        | Ut- och-köra: Start Statoil Norra Fäladen 19 :00   |
| Lör/sön?              |           | Hjulfärd                                           |
| Söndag                | 29        | Manusstopp Gnistgapet nr 2                         |
| <b>September 2010</b> |           |                                                    |
| Måndag                | 6         | Ut- och-köra: Start Statoil Norra Fäladen 19 :00   |
| Lördag?               |           | Höstorientering                                    |
| Måndag                | 20        | Ut- och-köra: Start Statoil Norra Fäladen 19 :00   |
| <b>Oktober 2010</b>   |           |                                                    |
| Lördag?               |           | Kiviksturen                                        |
| Måndag                | 4         | "Klubbkväll" på Rauhraket, kl 19 :00               |
| Måndag                | 18        | "Klubbkväll" på Rauhraket, kl 19 :00               |
| <b>November 2010</b>  |           |                                                    |
| Måndag                | 1         | Årsmöte, kl 19 :00 ( <i>Preliminärt datum</i> )    |
| Måndag                | 15        | "Klubbkväll" på Rauhraket, kl 19 :00               |
| Söndag                | 21        | Manusstopp Gnistgapet nr 3                         |
| <b>December 2010</b>  |           |                                                    |
|                       |           | Glöggparty                                         |
|                       |           | Garagegolvssopning                                 |
| <b>Fredag</b>         | <b>24</b> | <b>GOD HJUL!</b>                                   |
| <b>Januari 2011</b>   |           |                                                    |
| Måndag                | 17        | "Klubbkväll" på Rauhraket, kl 19 :00               |
| <b>Februari 2011</b>  |           |                                                    |
| Måndag                | 7         | "Klubbkväll" på Rauhraket, kl 19 :00               |
|                       |           | Säkerhetskväll                                     |
| Söndag                | 20        | Manusstopp Gnistgapet nr 1                         |
| Måndag                | 21        | "Klubbkväll" på Rauhraket, kl 19 :00               |
| <b>Mars 2011</b>      |           |                                                    |
| Måndag                | 7         | "Klubbkväll" på Rauhraket, kl 19 :00               |
| Måndag                | 21        | "Klubbkväll" på Rauhraket, kl 19 :00               |
| <b>April 2011</b>     |           |                                                    |
| Måndag                | 4         | Ut- och-köra: Start Statoil Norra Fäladen 19 :00   |
| Söndag?               |           | Avrostning                                         |
| Måndag                | 18        | Ut- och-köra: Start Statoil Norra Fäladen 19 :00   |
| <b>Maj 2011</b>       |           |                                                    |
| Måndag                | 2         | Ut- och-köra: Start Statoil Norra Fäladen 19 :00   |
| Måndag                | 16        | Ut- och-köra: Start Statoil Norra Fäladen 19 :00   |
| Lördag                | ??        | Örerunrally – Provkörning (Öppet för alla LTT:are) |
|                       | ??        | Örerunrally                                        |

LTT hemsida: [www.ltt.nu](http://www.ltt.nu)