

Gnistgapet

Medlemstidning för Lund Touring Team, nr 1 2011



Gnistgapet

Medlemstidning för
Lund Touring Team
c/o Reidar Karlsen
Viktorshögsvägen 28
261 62 Glumslöv

Redaktör

David Ehrenstråle
Hyacintgatan 31
215 26 Malmö
0709-415 823
040-232 950
david.ehrenstrale@gmail.com



Plusgiro 14 82 46-2

Hemsida

ePost till hela styrelsen

ePost till hela klubben

Anmälan till ePostlista*

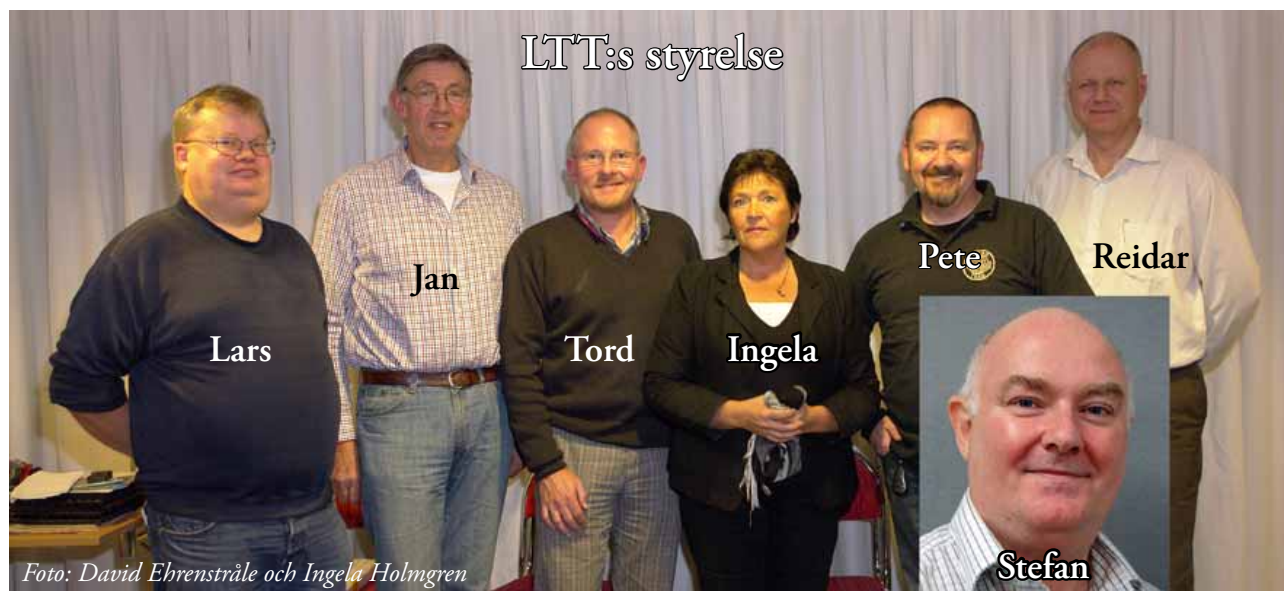
www.ltt.nu

styrelsen@ltt.nu

lund_touring_team@yahoogroups.co.uk

lund_touring_team-subscribe@yahoogroups.co.uk

**Anmäl dig här om du också önskar få den ePost som skickas till hela klubben. Du kan närsomhelst av-
anmäla dig igen. Mer information finns på klubbens hemsida.*



Styrelse

Ordförande	Stefan Malmgren	046-200 979	stefanidalby@gmail.com
Kassör	Reidar Karlsen	0418-734 000	reidar@karlsen.st
Ledamot	Pete Mace	046-201 812	pete.mace@initial.se
Ledamot	Lars Nicklasson	046-131 119	lars.nicklasson@hotmail.com
Ledamot	Tord Andreasson	070-691 2341	tord.andreasson@glocalnet.net
Ledamot	Jan Gustavsson	046-132 736	jegustavsson@telia.com
Ledamot	Ingela Holmgren	046-132 934	iaprivat@hotmail.com

Uppdrag utanför styrelsen

Garageförman	Bengt Andersson	040-268 613	ba69se@yahoo.se
Revisor	Gunnar Hokfeldt	046-257 919	gunnar.hokfeldt@gmail.com
Revisor	Anders Holt	040-150 905	anders.tychobrahe@gmail.com
Valberedning*	Sture Lindberg	046-138 494	sture.lindberg@telia.com
Valberedning	Bengt Andersson	040-268 613	ba69se@yahoo.se

**Sammankallande*

Redaktören spaltar upp

Planen för i år är att ge ut ett nytt nummer av Gnistgapet varannan månad. Det betyder 6 nummer, vilket styrelsen har givit sitt OK till.

I princip är tanken att ett nytt nummer skall födas i slutet av varje jämn månad och nå medlemmen det därpå följande månadsskiftet eller första veckan i den udda månad som följer. Justerat förstås för viktigare händelser av typen årsmöten, Örerunt, längre turer etc.

Utgivningsplanen är kanske snarare en ambition än ett löfte. Julnumret nådde exempelvis mig först ca 3 veckor efter utgivning. En följd, måhända, av den kyla och snörikedom som rådde då? Posten och

Bring hade säkert häcken full med alla räkningar och julkort som så klart var prioriterade över gruppkorsband.

Vill du ha Gnistgapet elektroniskt?

Det har tagits ett beslut i styrelsen på att i huvudsak leverera Gnistgapet fysiskt. Den som föredrar att få den elektroniskt får gärna det, men måste då tillkännage sitt önskemål. Hör i så fall av dig till mig! Kontaktuppgifterna hittar du på sidan 2.

Bidrag till nästa nummer

Gnistgapet är inget självspelande piano. Bidrag både behövs och välkomnas! Artiklar, notiser, funderingar, goda tips (om vägar, kurser, utrustning,



Foto: Gunnel Kapusta

motorcyklar, böcker mm), resereportage, observationer eller en rolig bild. Glöm inte bilderna!

Bidrag kan skickas in när som helst under året, men det är manusstopp onsdagen den 3:e veckan i jämna månader. Nästa gång onsdagen den 20 april således.

Välkommen!

David Ehrenstråle

Läsarbilder

Foto: Anders Holt



Min Moto Guzzi Breda 750 i Stelviopasset i Dolomiten 2010, en plats värd ett besök.

Foto: Pontus Block



Min mc-lyft gjord med hjälp av bl. a. en motorlyft och balkarna från en skrotad husvagn.



Hjärtligt välkommen till denna MC-safari special

16/7 – 17/7 2011

Det är nu dags att förbereda sig för den annorlunda turen ut i det nordöstsånska, blekingska och sydöstsånska landskapet, landskapsområden som ni kanske redan åkt många härliga mil i, fröjdats, njutit, svettats och blivit blöta i. Det har det varit värt, eller?

Nu är det inte meningen att ni bara skall lyssna på mitt berättande och beskrivande, det är inte heller meningen att ni skall få skavsår i öronen av mitt pratande, nej, tanken är att även ni skall få vara delaktiga och berätta sådant som är av intresse eller några roliga händelser, incidenter i just det område eller landskapsavsnitt

vi far förbi. Dela gärna med er av detta. Varje deltagare kommer att ha en radio, av mycket hög kvalitet med hörsnäck, mycket liten, och som knappt känns i örat, samt en strupmikrofon och en sändarknapp som monteras med kardborr på styrets vänstra sida exempelvis eller för passageraren i handen. Detta innebär att alla

kan lyssna och också sända. Radion har man i en ficka i mc-stället, inget konstigt och inga komplicerade monteringar eller annat. ”Endast det enkla är möjligt”, är min erfarenhet. Laddare till apparaterna har jag med mig och vi laddar över natten där vi bor.

Det var lite av det allmänna, nu över till lite mer konkreta saker.

- Samling vid Ekerödsrasten kl 09.00 lördagen den 16/7
- Medtag fika för dagen och något lunchaktigt.
- Cirka kl 19.00 är vi framme vid nattkvarteret som är hemligt.
- Att handla mat och grilla har jag funnit vara en god ide så min avsikt är därför att vi skämmer bort oss lite och handlar med något gott att grilla när vi kommer fram samtidigt som vi vilar våra kroppar och kopplar av efter timmarna på järnhästarna.
- Sängkläder och handdukar behöver ni inte ta med då det är bokad för B&B, likaså ingår frukost.
- Badkläder medtages, kanske ett bastubad och ett dopp i plurret gör gott för de som vill.
- Revelj 07.30 frukost därpå. Planerad avfärd 09.00.
- Lunch och fikapaketen för dag två kan beställas på boendeanläggningen alternativt stannar vi till och handlar detta under söndagen.

Vart skall färden gå?

Färden kommer under lördagen inledningsvis att gå genom den skånska skogs och risbygden nästan rakt österut för att sedan följa i de gamla historiska spåren till Blekingekusten. Vi följer skärgårdskusten via tidiga städer som Sölvesborg och Elleholm vidare till den, under 1800-talet, stora utskeppningshamnen, Karlshamn, för emigranter, för att sedan fortsätta färden via ännu en av de äldre städerna Ronneby och den underbara kuststräckan "seaside" för att så småningom åka igenom storgodslandskapet utanför Karlskrona, Johannishus, innan vi ger oss upp i de småländska skogs- och sjöområdena för att slutligen nå det fantastiska och så välbevarade natthärbärget för vila, bad och mat och avslutning av dag 1.

Under söndagen beger vi oss i västlig riktning genom såväl skogsbygd som småbruten stenig och mager odlingsbygd och de stora socknarnas regioner som behärskats av ömsom bönder, kyrka och adel men som idag präglas av

det tillrättalagda storbrukarlandskapet. Färden kommer att gå på såväl rullstensåsar, sjöbottnar som mader via Uråsa, Kalvsvik, Sirkön, Lönsboda till trakterna kring Immelsjön för lunch och bad, för de som önskar kyla ner sig. Vi fortsätter söderut på härliga mc-vägar och passerar norr om Kristianstad i det fantastiska allelandskapet. Avknoppat från Araslöv ser vi några av de 10 farmarna. Vi gör ett sista fikastopp i Vinslöv alternativt Hässleholm för att summera och räta ut eventuella frågetecken innan vi skiljs åt vid cirka 14.30-tiden för denna gång.

Hur går färden till?

För allas välbefinnande är inte detta något hastighetsrace, det skall vara en behaglig och intressant njutning vilket innebär att vi kör sträcker om 3-5 mil mellan pauserna då vi stannar och kliver av hästarna för lite bensträckare och fika. Detta sker naturligtvis på någon särskilt skön, intressant och vacker plats längs färdvägen.

Vi tar alla hänsyn till varandra och är lyhörda för särskilda önskemål.

Det är för er alla vi ger oss ut på denna spännande, intressanta och innehållsrika MC-safari.



Småländsk kustväg. Foto: David Ebrenstråle

Naturligtvis reserverar jag mig för en och annan felkörning och enstaka flexibla vägval som säkert kommer att ske men en preliminär färdväg inritad på karta kommer jag att redovisa för er alla i samband med att vi startar på lördagsmorgonen.

Väl mött! & hjärtligt välkomna!

Jan Olsson
www.mc-safari.se

Tycker du detta känns spännande och intressant. Vid pressläggningen är turen fullbokad, men vakanser kan eventuellt uppstå pga avbokningar. Anmäl dig därför till Ingela Holmgren snarast. På email: iaprivat@hotmail.com, 0709-134 962 (070-298 2108 dagtid).

Pris 600 kr plus kostnaden för Bed & Breakfast.

Glöggfesten

Nu känns våren inom räckhåll när de viktiga milstolparna är passerade för den här gången, garagestädning, jul, nyår, trettondagshelg och, förstås, julglöggen hos Müngersdorffs.

Julglöggen var en trivsamt upplevelse med snö och kyla på utsidan och välkomnande värme och ljus på insidan, precis som det ska vara. Dussinett LTT:are var på plats, minglade, pratade äventyr, drack glögg och knaprade på smakliga motorcyklar som tillverkats för ändamålet i peparkaksformar, allt en påminnelse om tider som komma skall.

Längre fram på kvällen, när pratandet gjort gästerna hungriga, dukades det fram allt möjligt gott av matigare slag, alldeles som det brukar vara, och till stor förtjusning för de närvarande. Dessvärre gjorde mycket olyckliga omständigheter att undertecknad – som i lotteri vann den ovanskliga äran att få skriva i Gnistgapet om julglöggen – inte kunde delta i denna del. Men jag hann se vad som dukades fram...

Stort tack till Margaretha och Rolf för en jättetrevlig glöggfest!

Björn Beselin



Margaretha och Rolf bjöd in till klubbens glöggfest i sitt hem.



Vi blandade oss med några av värdparets släkt och vänner som redan fanns på plats.



Bengt, Lars och Björn (artikelförfattaren). Fotografen har en märklig förmåga att aldrig synas i bild.



En överraskning var utlottningen av olika priser, i en del fall blev det skraplotter, ett av priserna var att få skriva om evenemanget i Gnistgapet.

Foto: David Ehrenstråle



Till England 2011

Nu gör vi skäl för namnet Lund Touring Team!

Lördagen 3 september kör vi via Danmark & Esbjerg med DFDS bilfärja till Harwich.



Turen kommer att ta oss ned till Englands sydkust med bl.a. Portsmouths "Historic Dockyard"



där Nelsons flaggskepp från Trafalgar, HMS Victory, står.
Efter Portsmouth ett besök till Beaulieu & "The National Motor Museum" sedan vidare till en hög med stenar som några Druider dumpade för X-antal år sedan.
Mycket mer lovas men allt får inte plats här!



Ni vill väl inte missa denna chans till varm öl & "fish'n'chips" i mängder!



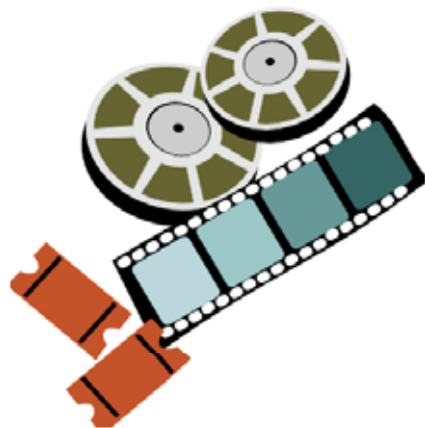
Vi kör från Statoil Norra Fäladen kl.10:00 lördagen den 3 sept. & vi kommer hem till Sverige söndagen den 11 sept. ca.kl17:00.

Körsträcken för hela veckan kommer att vara ca.150mil.

Kostnad: Tja! Hur långt är ett snöre? Det jag vet är att det kommer att kosta ca.4000:- per mc (ev.passagerare ca.2700:-) plus bensin, mat & fickpengar.

Turen till Esbjerg går över 2st broar – om du inte redan har så skaffa en BroBizz! Här finns pengar att spara!

Väl mött!
Pete!



Filmkväll

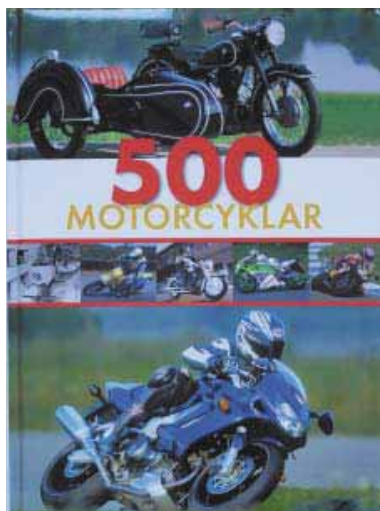
Onsdagen den 23 mars kl 19.00 träffas vi i Rock'n'Roll-kockens lokal på Bondevägen i Lund. På programmet står dels gamla filmer om och med LTT från 70 och 90 talet, och – om tiden räcker – en klassisk MC-spelfilm.

Under kvällen serveras en enkel buffé. Dricka kan köpas på plats. Vi måste bli minst 15 pers för att Age på RockenRollkocken skall ställa upp med gratis lokal och subventionerad mat.

Tid	19.00
Pris	129:-
Anmäl ditt intresse före den 15 mars, till	Ingela Holmgren.
På ePost	iaprivat@hotmail.com
Mobil	0709-134 962 (070-298 2108 dagtid)

Blir det få deltagare ställs filmkvällen in.

”Fynd” på bokrean



Hittar du den här boken på årets bokrea, så se upp. Lågt pris men rörig layout, många bilder från muséer och åtskilliga rena textfel.

Hör du också till dem som kollar läget hos bokhandlarna inför och under bokrean? I fjol, i vinterrusket, hittade jag en bok kallad ”500 motorcyklar” som jag kollade litet i bokbutiken och köpte för omkring 100 kr – ett riktigt bra pris. Vid något senare tillfälle slog jag mig ner i favoritfåtöljen och började läsa den. Först slog jag så klart upp min egen mc och såg vad de skrivit om den. Därefter vidtog en genomgång från pärm till pärm.

Efter ett tag kände jag mig orolig, precis som om jag satt mig i en myrstack. Nu är jag visserligen inte ingenjör, men väl tekniskt intresserad. Nog förekom det en hel del underligheter. Några exempel: *Roller* (skoter på svenska), *1-cylindriga boxermotorer* (en sällsynthet kan jag säga), *Motorn har nu en slaglängd på 54 mm för att man skall få en bättre kapacitetsutveckling* (effektutveckling kanske?), *Lika robusta var vipparmarna, så att motorcykeln till och med klarade av att släppas ned från en helikopter* (vipparmarna???)

Layouten är rörig där bild och text ibland hör ihop vertikalt ibland horisontellt, många bilder är tagna på muséum. Lägg hellre pengarna på något annat. Den här boken är faktiskt inte värd ens sitt låga pris.

David Ehrenstråle

Garaget 2010

Text & bild: Hemlige rapportören

Så har vi LTT:are åter genomfört den årliga KlubbGarageGolvSopningen. Vi och vi, även i år var det den "hårda kärnan" som drog sina strån till stacken. Samlaren och före detta Snikne Kassören hade redan tidigare gjort sina dagsverken, så det föll på den hemlige rapportören och den likaledes hemlige fotografen att sopa ihopa 2010 års sista damrättor. Hur såg det då ut i klubbgaraget nu när hjulfriden åter sänkt sig över alla våra uppstallade ögonstenar.



Klubbgaraget i sig är en 4 rums "en suite". Entren till lokalen sker via en smal ramp som slutar vid anslagstavlan i rum nummer två.



Vissa av oss använder sitt tillgängliga utrymme som slutförvar av ungdomens drömmar om ett evigt bekymmersfritt motorcykelliv. Medan andra helt enkelt inväntar nästa säsong sommar och sol.



Så medan vissa dukat under för dammet, så gäller även motsatsen.



Ytterligare andra vissa, och då menar jag egentligen samlaren, använder sitt tillgängliga utrymme på detta vis.



Och som den vise säger, alla sätt är ju bra utom de dåliga.

**Trevlig vår och god färd
önskar den "hårda kärnan"!**

Säkerhetskvällen i Lomma



Christian Carlsson från Jofama redogjorde för skyddsutrustning från Jofama, Halvarssons & Lindstrands.

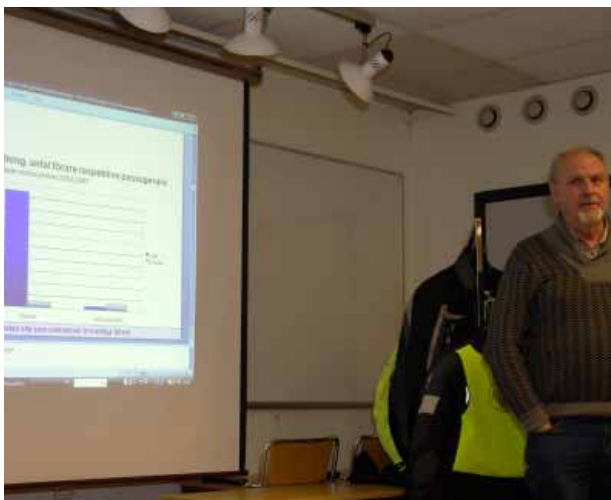
Ett 20-tal av klubbens medlemmar dök upp på säkerhetskvällen på Lomma Brandstation den 21 februari. Programmet var mycket intressant med inslag om skyddskläder, kurv- och bromsteknik och olika risker i samband med mc-körning. Ett uppfriskande inslag var tanken på en varselväst, speciellt för klubbens medlemmar.



Stefan höll i ett avsnitt om broms- och kurvteknik.



Inger visade upp exempel på en varselväst för klubbens medlemmar, exempelvis med med LTT:s logga bak och individnamnet fram. Västen kan göras personlig. Hugade intressenter ombeds kontakta Inger. Gå in på: www.slojd.nu!



Jan Isaksson på Lundabygdens Trafikskola visade några filmer om olika faror/händelser som kan inträffa längs vägen. Jan är en erfaren instruktör och hade massor av intressant och nyttig information för oss motorcykelåkare. På bilden visar han statistik om att män är inblandade i långt fler trafikolyckor än kvinnor.

Text & foto: David Ehrenstråle

Sponsorporträttet

Fr.v. Mikael Peterson, Monica Peterson & Peter Peterson.



Redan när jag ringde upp Peter Peterson på MC-Huset i Malmö för tidsbokning fick jag ett härligt bemötande. Mina nyckelord "LTT", "Gnistgapet" och "redaktör" räckte för att Peter skulle utbrista i ett: – Så trevligt!

Ett par dagar senare styr jag kosan mot MC-Husets lokaler. Stampar av mig på dörrmattan för att snabbt kliva in i värmen, lättfrusen som jag är. Man slås direkt av lokalens ljus och rymd. Till höger står hojar från *BMW*, till vänster *Kawasaki* och längst in huserar *Honda*.

– Klubbarna är viktiga för oss mc-handlare, säger Peter redan inledningsvis. Tiden är förbi när vi kunde nöja oss med att annonsera i mc-pressen och sedan bara vänta på att kunderna skulle strömma in i butiken. Vi måste aktivt ut och söka kontakt med dem.

Det är därför som vi finns i Löddeköpinge, vid Sjöborakan och vid Lisas Café. Det är därför vi ordnar en VIP-kväll för mc-klubbarna, har öppet hus och ordnar familjedagar.

Dragkamp om budgeten

Andra mc-handlare ser vi som kollegor. Konkurrenterna är snarare ROT-avdrag och resor till Thailand. Allt som knackar på och vill ta hand om den del av familjens budget som kan ägnas åt överflöd, tillägger Peter, filosofiskt bakom sitt skrivbord. Det handlar om en dragkamp inom familjen. Kanske har hon och han inte riktigt samma intressen. Då gäller det för oss i mc-branschen att se till att intresset för motorcyklar, hojåkning och mc-livet märks i det mediebruset som omger människorna i det moderna samhället.

Vi säljer omkring 600 motorcyklar per år, därav 110 nya *BMW*, 80 nya *Kawasaki* och 50 nya *Honda*. Resten är begagnat. 2010 var vi landets 3:e största *BMW*-handlare, något vi är stolta över. Detta är tal som naturligtvis fluktuerar, beroende på modellutbud, valutakurser och liknande.

Vi jobbar med: mc-försäljning, verkstad, reservdelar, tillbehör & kläder, webbshop och mc-uthyrning.

Vi försöker ge ett mervärde. För mc-uthyrningen disponerar vi en flotta med fem olika motorcyklar från 250 cm³ till en *Honda Pan European*.

För vissa av de modeller vi säljer, bakar vi in ett utbildningspaket omfattande riskettan, risktvåan samt 10 lektionstimmar. Det påverkar naturligtvis priset för mc:n, men det totala paketet blir billigare än om delarna betalats var för sig.

Den kund som anlitar vår verkstad kan hyra en "låne-hoj" för 195:-/dygn för att ta sig hem och hit.

Trender?

Customcyklarna rullar på bra, kanske litet beroende på de fabrikat man representerar? Kawasaki, exempelvis, är duktiga på customhojar och lanserar fräscha modeller varje år.



Rickard "Nisse" Larsson och Staffan Eklöf är säljare i butiken.

Vilka spännande modeller kommer till våren?

BMW släpper sina 6-cylindriga touringmodeller K 1600 GT/GTL och Kawasaki sin länge emotsedda sporttourer Z1000SX. 139 900:- tar vi för Kawasakin och 210 300:- respektive 229 300:- för de stora bumsarna. Sen kan man förstås extrautrusta hojarna efter tycke och smak, om man vill.

Vi firar för övrigt 45 år i branschen i år, och det skall vi naturligtvis markera och fira. Under några år var danska kunder vanliga i butiken, men det har minskat sedan den svenska valutan ökat i värde.



Fredrik Jönsson, verkstadschef, var ute vid vårt besök. Jan Hartvig heter hans närmaste medarbetare.



Terese Hult hjälper kunderna att hitta bra skyddsutrustning, där fluorescerande hjälmar är sista skriket.



På delar & tillbehör hjälper dig André Petersson, Sven Wikander & Marcus Lindén tillrätta bland 1000-tals artiklar.

Min bror Mikael har jobbat på MC-Huset sedan 1994 och min fru Monica och jag sedan 2006 när vi köpte företaget.

– Välkommen in till oss. Eller varför inte besöka vår webbshop? Vi har förresten öppet hus sista helgen i mars, med massor av fyndmöjligheter, avslutar Peter.

Text & foto:
David Ehrenstråle



Webbshoppen är en bekväm möjlighet att handla hemma från datorn. En koppling finns till de erbjudanden som ligger ute på Blocket.

Fakta om MC-Huset

Grundades 1966 av Olof Jardenberg. Köptes 2006 av Mikael, Monica och Peter. Personalen erbjuder delägarskap.

Anställda: ca 15 personer

Omsättning: ca 65 milj kr

Sålda hojar/år: ca 600

Auktoriserade för försäljning och service av:

- BMW
- Honda
- Kawasaki

- mc-försäljning
- verkstad
- tillbehör & delar
- webbshop
- uthyrning

Hojar att drömma om i vinter

Kawasaki Z1000SX, 1043 cm³



Foto: Kawasaki

BMW K 1600 GT, 1650 cm³



Foto: BMW

Antik, rullande skönhet Husqvarna årgång 1916



Text & foto: David Ehrenstråle

– Man kan lika gärna göra jobbet ordentligt när man ändå håller på, säger Jan Andersson, pensionär med tidigare jobb som radiomontör vid Karlskronavarvet. Ett tänkesätt som genomsyrade den närmast industrihistoriska insats han gjorde när han renoverade en mc av märke Husqvarna med byggår 1916. Renoveringen blev klar precis inför Husqvarnas 100-årsjubileum som motorcykelfabrikat år 2003.

Den otroligt vackra mc:n visades publikt för första gången efter renoveringen på mässområdet i Huskvarna och fick mycket uppmärksamhet. Sedan dess har ekipaget vunnit priser, inte konstigt med tanke på det utmärkta skicket.

Motorn startades vid 100-årsjubiléet, varvid Jan körde några defileringsvarv runt startplatsen för det rally som ägde rum senare. Däremot deltog han inte med ekipaget i själva rallyt. Efter en mer än 70 år lång vila får man kanske vara litet försiktig. – Man ger sig inte precis ut på något rally utan att först ha kollat

upp allting hemma, tyckte Jan.

MC:n levererades i december 1916 till dåtidens motsvarighet till Försvarets Materielverk som en del av företagets första leverans någonsin till det svenska försvaret. Fordonet användes vid mc-ordonnansverksamhet, den militära termen för mc-kurir. Utan hållare för bomber och granater eller hölster för skjutvapen var MC:n, trots krigstjänstgöringen, ändå ganska fredlig av sig.

– Husqvarnan levererades från början utan sidovagn, för klarar Jan. Jag gjorde sido-

vagnen själv efter mallar lånade av en bekant som gjort detaljerade ritningar baserade på en autentisk men ruttnad sidovagn från epoken. Jag gjorde stålfjädrarna själv men fick lägga ut jobbet med härdningen. Motorrenoveringen och läderarbetena köptes också ”på stan”, men i det stora hela gjorde jag hela den övriga renoveringen själv, säger Jan inte utan stolthet. Men det är klart att utan goda råd från vänner och bekanta i klubben *Jämjö-Torsås MC-veteraner* hade det blivit svårt.

Den pastellgröna lacken valdes efter kulören på en



Motorn från schweiziska Moto-Rêve är närmast ett konstverk med alla sina vackra detaljer. Notera trähållaren till höger för små flaskor med extra smörjolja och bensin, bensinen för att kunna "snapsa" motorn.

gammal tillbehörsask i plåt till min frus symaskin. Husqvarna tillverkar som bekant fortfarande symaskiner. Lackjobbet gjorde jag utanför garaget hemma, inklusive dekoreringarna i mörkgrönt och guld, lägger Jan till. Annars lackades försvarets motorcyklar i svart vid den här tiden, till och med ljuddämparna.

Motor och växellåda från Moto-Rêve

1916 hade Husqvarna själva ännu ingen egen motorkonstruktion som de vågade lita på inför den viktiga leveransen till krigsmakten. Därför vände sig Husqvarna till Moto-Rêve i Schweiz. Det schweiziska företaget försåg Husqvarna med

motorer och växellådor under en 10-årsperiod.

Motorn på denna Husqvarna är en verklig skönhet! Luftkyld med två cylindrar och en cylindervolym av 548 cm³. Effekten är betecknad som 4,5 skattehästar, motsvarande ungefär 6 hästkrafter med våra dagars mått mätt, som en något hetsad EU-moped således. Cylindervinkeln anges till 63 grader, med 63 mm borr och 88 mm slag. Ventilerna är styrda på vanligt sätt med kam och friskluftsintaget finns precis under förgasaren mellan cylindrarna. Växellådan har tre växlar. Med tanke på motorns vridmoment hade två växlar räckt mer än väl för en sidovagnsbogserare som denna. I Sverige vill säga! I alperna med sina branta bergsvägar var

tre utväxlingar kanske inte en så dum idé trots allt. Det är automatsmörjning med motorpump och ett inspektionsfönster intill bränsletanken.

Dåtidens motoroljor kunde inte alls mäta sig med dagens. Därför fanns två små flaskor, en för bensin och en för olja. Manualen rekommenderar föraren att "snapsa" litet med bensin vid start för att lösa upp igenbekade kolvringar och underlätta tändning. Flaska nummer två var avsedd för allmän smörjning av reglage och liknande. Dessutom finns en liten handpump för tillskott av smörjolja vid uppförsbacke, fullgaskörning etc. Den lilla handpumpen hade en förspänd metallfjäder med vilken föraren under färd

kunde tömma pumpen med en knapptryckning. Vid lämpligt tillfälle kunde föraren åter spänna fjäderförspänningen utan att stanna eller kliva av.

Ägaren före Jan fick mc:n som en gåva av sin farbror. Han lyckades aldrig starta motorn.

– Tur kanske, säger Jan. Man kan lätt föreställa sig maskinens kondition efter att ha körts av en ”entusiastisk” tonåring. Tidigare ägaren hade ambitionen att renovera mc:n efter sin pensionering, men insåg att jobbet inte skulle bli gjort. Efter några års övertalningsförsök fick Jan Andersson därför slutligen köpa mc:n.

Kompisarna i veteranklubben tipsade Jan om en person som kunde hjälpa honom med motorrenoveringen. Denne demonterade motorn och gjorde en grundlig renovering. Motorns bronsbussningar ersattes till exempel av nål- och rullager. Till och med vevaxeln vilar i rullager.

– Motorrenoveraren besökte mig i hemmet en kväll sedan motorn levererats till mig, säger Jan. Han var nyfiken på hur den lät och frågade mig om jag ville starta den. Den gick i gång på andra kicken och spann hur fint som helst. Motorrenoveraren återvände hem, förnöjt leende.

Dessa dagar är det förstås omöjligt att skaffa rätt sorts kork till kopplingen, men jag insåg att byns golvläggare förmodligen hade golvkork av tillräcklig kvalitet. Jag köpte det och fick uppfinna ett enkelt verktyg för att stansa

runda korkskivor, som passar kopplingen perfekt. Bränsle- och oljetankarna var oerhört rostiga. Man kunde se rakt igenom dem så åtminstone bränsletanken fick först delas på längden för att kunna lagas.

Jan Anderssons bakgrunds-kontroll, ”research” på klingande ädelsvenska, avslöjade hela historiken. Armén ägde motorcykeln till 1925 då den förste private ägaren tog över. Ytterligare två ägare följde innan Husqvarnan 1929 ställdes i en lada och avregistrerades. Två av de tidigare ägarna visade sig hade varit anställda på varvet i Karlskrona, där Jan Andersson själv jobbat under större delen av sitt yrkesverkssamma liv.



Lamphus från epoken men modern batterilampa inuti.

Varde ljus

Belysning var 1916 ett extra tillbehör på en motorcykel, då med karbidlampor. På den renoverade mc:n är bakljus och sidoljuset fram på sidovagnen modern, batteribelysning dold i tidstypiska mässingshus. Huvudstrålkastaren fram, också den i mässing, får sin kräm från en dynamo monterad på framgaffeln.



Tidstypiska däck och en ohyggligt ineffektiv färdbröms (endast bak) med klots och läderrem som trycks in i ett plåtspår.

Tidstypiska däck oerhört viktiga

Enbart kostnaden för däck kunde 1916 stå för 5-10 % av det pris som begärdes för hela motorcykeln. Med dåliga vägar, mest med grus, var punkteringar vanliga. Därför var det en viktig åtgärd för köparen att noga inspektera däcken före köp. Höll däcken inte måttet blev det ingen affär!

Däcken på den gamla Husqvarnan är av samma typ som de som satt på från början. Det handlar om däck med en hård valk som passar motsvarande uttag i fälgen, så kallade vulstdäck. De är riktiga Dunlop-däck och inga budgetkringlor av oklart, kanske asiatiskt ursprung. Dunlop har fortfarande en rent manuell tillverkning av den här typen av däck. Leveranstiden är lång, varför eventuella beställningar måste läggas långt i förväg. Däcktrycket skall helst ligga på omkring 2 kg/cm² för att undvika att däcken kanar av fälgen.

Vinnande ekipage

Sammanlagt lade Jan omkring 2000 timmar under tre år på renoveringen. Juryer i de olika tävlingar där han ställde upp med sin antika Husqvarna blev imponerade av skicket och inte minst av det faktum att ekipaget rullade på och av podiet för egen maskin. Med Jans egna ord: – Det är faktiskt det som räknas, för jag ville inte ha någon dammsamlare.

Vad hände sen?

Jan, som tidigare tycker om att ha något att pyssla med i garaget på vinterkvällarna, längtade efter ett nytt projekt och ville sälja Husqvarnan 2003. Det blev det inget napp i anslutning till märkets 100-årsjubileum. Jan bestämde sig för att stämma av intresset internationellt. Författaren av dessa rader hjälpte honom att sätta in en liten annons i en engelsk mc-tidning för klassiska motorcyklar. En man från det soliga och vackra Spanien hörde av sig per telefon och köpte motorcykeln efter veckolånga förhandlingar där språket var det främsta hindret. Spanjoren samlar och säljer enbart klassiska motorcyklar. Namn som Norton, BSA, AJS, Ariel, Henderson, Indian, BMW, Horex och Sunbeam pryder spanjorens hemsida (www.motosantiguashd.com). Såvitt vi vet har han sålt Husqvarnan vidare.

Tiden går och i dag tycker Jan inte att det är lika roligt längre att krypa på garagegolvet och skruva under vintermånaderna, varför han avser att avyttra den fräcka Norton Dunstall han modifierat till café racer. Det får räcka med den betydligt modernare Suzuki Intruder på 800 cm³ med elstart som står i garaget, ännu med en filt över sig. Men vänta bara, snart kommer det ju en vår!



Jan Andersson himself. Nedan mc:n före renovering. Jans foto.



Ett utsökt läderarbete i sadel, sidovagn, trunk och verktygsväska. Notera hastighetsmätaren, typ badrumsvåg.

Data

Husqvarna 145A (A = armémodell)

Motor	Moto-Rêve
Motortyp	v-twin
Cylindervolym	548 cm ³
Effekt	ca 6 hk
Växlar	3
Transmission	kedja
Bränsletank	9 l
Oljetank	2 l
Fjädring fram	parallelogram
Fälgar	26"x2 1/2"
Broms	bromsbelägg och läderrem i kilremskivor (endast bak)
Sadelhöjd	74 cm
Vikt, torr	90 kg exklusive sidovagn

Kalender 2011

Mars		
Måndag	7	Rauhrackl kl 19.
Måndag	21	Rauhrackl kl 19.
Onsdag	23	Filmkväll kl 19, Rock'n'Roll-kockens lokal på Bondevägen i Lund. Pris 129:- plus dryck. Genomförandet villkorat till antalet deltagare.
Lör-söndag	26-27	Öppet hus hos MC-Huset.
April		
Måndag	4	Ut-och-köra. Start Statoil, Norra Fäladen 19.
Måndag	18	Ut-och-köra. Start Statoil, Norra Fäladen 19.
Onsdag	20	Manusstopp för Gnistgapet nr 2 2011.
Lördag	23? 30?	Avrostning hos Siporex i Dalby med BMW-klubben. Datum bestäms senare.
Maj		
Måndag	2	Ut-och-köra. Start Statoil, Norra Fäladen 19.
Lördag	7	Provkörning hos Lillemans. Lillemans ger klubbens medlemmar denna dag 25 % rabatt på alla tillbehör i butiken. Villkor: betald medlemsavgift.
Måndag	16	Ut-och-köra. Start Statoil, Norra Fäladen 19.
Lördag	21	Provkörning av Örerunt med start i Glumslöv.
Juni		
Måndag	6	Örerunt med start i Glumslöv.
Måndag	20	Ut-och-köra. Start Statoil, Norra Fäladen 19.
Juli		
Lördag-söndag	16-17	MC-safari till nordöstkånska, blekingska och sydöstmåländska landskapet. Start vid Ekerödsrasten. Se beskrivning på www.mc-safari.se . Sent inkommen anmälan tas upp på reservlista. Kontakta Ingela Holmgren!
Augusti		
Måndag	1	Ut-och-köra. Start Statoil, Norra Fäladen 19.
Måndag	15	Ut-och-köra. Start Statoil, Norra Fäladen 19.
Lördag	27	Höstoriering. Arrangörerna återkommer med info. Överaskning!
September		
En vecka	3-11	Till England 2011. 150-milatur på mc komplett med ljummen öl och fish'n'chips i massor. Anmälan till: Pete Mace.
Måndag	5	Ut-och-köra. Start Statoil, Norra Fäladen 19.
Måndag	19	Ut-och-köra. Start Statoil, Norra Fäladen 19.
Oktober		
Lördag	1	Kiviksturen med start vid Shellmacken i Gårdstånga.
November		
Måndag	7	Årsmöte, plats bestäms senare.