

Gnistgapet

Medlemstidning för Lund Touring Team, nr 1 2013



Omslagsfoto: Sture Lindberg, Håkan Rosborg, Ingrid Salmon, Noreen, Janos Grönhed & David Ehrenstråle.

Mycket på gång



Foto: David Ehrenstråle

Sundsvall 19 februari 2013, jag sitter och tittar ut på 1 m snö och med drivor om uppåt 3 m. Då känns MC-säsongen långt borta. Det finns en enormt snöberg dit man forslar snö från många ställen i stan, jag undrar om det hinner töa innan nästa vintersäsong anländer.

Nog om snö, vi har hunnit att ha årets säkerhetskväll med en stor uppslutning av medlemmar hos

Aage på Rock'n Rollkocken i Lund för att få en semla och att få se och diskutera säkerhet, punkteringar mm. Det var som vanligt lärorikt och gott. Vi har efter vinterns tapp av medlemmar börjat bygga upp med nya trevliga sådana vilka vi hälsar hjärtligt välkomna: *Moa Degerfält, Anu och Tommy Hagstedt, Åsa Minthon, Lars-Olof Månsson, Mats Månsson, Ingrid Salmon-Norén och Magnus Sandén.*

Vi har infört medlemsvårdare med äldre medlemmar som skall hjälpa våra nytillkomna tillrätta med diverse saker. Jag tror att det är viktigt när man kommer till en plats/förening att man känner sig välkommen och omhändertagen. Vi har ju alla varit nybörjare och jag tycker alltid det är svårt att söka information etc utan att ha någon man vågar/kan vända sig till och då är jag ändå inte

alltid lika blyg av mig. Det finns ju så många frågor men var finns svaren tro?

Snart är det dags för vår årligt återkommande avrostning 27/4 där vi hoppas på nytt rekord i deltagande. Det är tyvärr inte lika många som kommer som vi önskar. Avrostningen sker i en trygg miljö där man kan välja svårighetsgrad efter egna önskemål och behov. Det blandas teori med praktik, lunch sponsrad till viss del av LTT. Vi får där möjlighet att köra både på asfalt och på grus vilket är en mycket bra övning. Sedan kommer vårt rikskända Ørerunt den 6/6. Vi har många trevliga träffar framför oss under året från årets första Ut-och-köra den 1 april till årets Äppletur till Kivik.

Varmt välkomna!

*Eder ordförande
Reidar Karlsen*

maren får du Gnistgapet i brevlådan som vanligt igen.

Nästa nummer beräknas finnas tillgängligt på hemsidan i början av maj. Det betyder materialstopp för bidrag senast den 25 april. Som vanligt går jag ut med gruppmejl som påminner.

David Ehrenstråle, redaktör

Redaktören spaltar upp



Välkommen till den första elektroniska utgåvan av Gnistgapet! Det är inte helt gratis att trycka och posta medlemstidningen, varför klubben på detta sätt kan påminna om sin existens utan att det påverkar medlemsavgiften.

Även nästa nummer blir elektroniskt, men till som-



Det var frestande att stanna hemma i stugvärmen en ogästvänlig kväll som denna. Därför var det enastående att kunna räkna till 26 medlemmar som kommit. En fantastisk uppslutning. Sin vana trogen, hade Pete Mace lagt upp ett trevligt och dessutom interaktivt program för kvällen.

Med interaktivt menar jag att det fanns utrymme för såväl praktiska övningar som för frågor och diskussioner.

Pete delade in kvällen i två avsnitt: det ena med fokus på konsten att laga en punktering och det andra

med visning av säkerhetsfilmer med åtföljande block med frågor/svar och diskussion.

Ett bildäck med ett minst sagt rikligt mönsterdjup tjänade som övningsobjekt och intresserade erbjöds möjligheten att

själv prova på. Denna praktiska övning avsåg slanglösa däck.

En liten lagningsats från någon fordonstillbehörsbutik för ett par hundralappar innehåller allt man behöver, bortsett då från tålmod och råstyrka. Först ruggas



hålets kanter up med en rund liten rasp. Därefter appliceras solution på något som närmast liknar en salt pinne på lördagskvällens ostbricka. Detta är i själva verket den plugg som stoppas in i punkteringshål och som med hjälp av solutionen vulkas fast i däck. Ett separat verktyg för att få pluggpinnen på plats i däck medföljer. Vill man, kan man snygga till det hela genom att skära av utstickande delar av pluggpinnen. Slutligen släpper man i kolsyrad luft i däck. Vid pumpningen fryser den lilla gasbehållaren varför man skall hålla något mellan denna tryckbehållare och fingrarna för att inte frysa fast. Om korden i däck inte skadats, blir lagningen faktiskt otroligt stark.

Praktisk övning

Just detta moment ville jag själv gärna prova på. Jan Gustavsson var lika djärv. Vi klarade inte ut det, mest – tror vi – beroende på att det var svårt att få det grova bildäcket med på noterna. För otillräckligt armstyrka ville vi inte godkänna att det handlade om!!! Med ett MC-däck förmodar vi att det skulle gått utmärkt.



Pete Mace skall strax dra ut en skruv som förorsakat punktering. Multiverktyget kommer då väl till pass. Det hela sker i sällskap av Marilyn Monroe i fönsterkarmen samt av 25 andra klubbmedlemmar i Rock'n Rollkockens lokaler.

Visning av tankvärda filmer

Sista delen av kvällen ägnades åt visning av olika tankvärda filmer om vad man gör när man är först på en olycksplats, motstyrning, bromsteknik och ABS samt konsten att väja för hinder.

En del av dessa filmer finns på: www.svmc.se/smc/Information-och-fakta/Filmer-och-bildspel/. Slutligen informerades allmänt om sommarturen, höstens klubbturné till Rhônedalen & Route Napoléon och om en ny affisch om klubben på hemsidan.



Anders Holt och Stefan Söderberg på väg att njuta av varsin fastlagsbulle.

Medlemmar

Bengt Johansson, kassör

2012 var vi 81 medlemmar. 12 av dem har lämnat oss. 6 medlemmar har kommit till. I dag är vi således 75 medlemmar.

Cirka hälften av de medlemmar som lämnade oss var vänliga och hörde av sig. Det var faktiskt positivt och kan väl bara tolkas som att de har känt ett engagemang i vår verksamhet. Några har varit med länge, t ex Hans Lövenhill som bl a körde med oss på våra första moderna sommarutflykter med övernattning på hotell under 1990-talet.

Min gissning är att medlemstappet har sina rötter i att en "generation" har dragit sig tillbaka, dvs att man inte längre kör motorcykel alternativt att den står parkerad för gott i garaget.

Fornamn	Efternamn	Adress	Postnr	Ort	Telefon	Mobil	Mailadress
Pia	Akorai	Van Durens väg 20	227 30	Lund	046-2112055	0733-365720	plaaakoral@hotmail.com
Sinan	Akorai	Van Durens väg 20	227 30	Lund	046-2112055		
Stig	Anderberg	Sparvgatan 21	235 37	Vellinge	040-421256		stig.anderberg@hotmail.com
Jan	Andersson	Ålgskyttvägen 12	226 53	Lund	046-306357	0705-664019	jan@svmc.se
Bengt	Andersson	O Kristinelundsvägen 11	217 48	Malmö	040-268613	073-7224183	ba69se@yahoo.se
Viktoria	Andersson	Lönvägen 3	241 93	Eslov		0704-954056	viktorian@hotmail.com
Jan-Olof	Andersson	c/o G Johansson, Angsömsvägen 5	862 41	Njursunda	060-317 09		
Tord	Andreasson	Bågegatan 38	212 28	Malmö	040-293367	070-6912341	tord@svmc.se
Tord	Bergquist	Betesvägen 4	247 51	Dalby		0705-481182	tord@einride.se
Ålförn	Besselin	Lektoraregatan 15 A	227 37	Lund	046-188760		alforn@svmc.se
Pontus	Block	Kvarnkroken 33	226 47	Lund		0705-608221	pontus.block@gmail.com
Susanne	Borgfors	Värvädersvägen 4G, lgh 1101	222 27	Lund		0707-183517	susanne@svmc.se
Nils	Bosrup	Karl X11 gatan 7, lgh 1501	222 20	Lund		0735-074850	nils@bosrup.nu
Sven Erik	Dahlrot	Båtyxevägen 48, lgh 1001	226 55	Lund	046-141912		svenerik1411@svmc.se
Inger	Degerfalt	Rudeboksvägen 405	226 55	Lund	046-304158	0739-128890	inger.degerfalt@gmail.com
Voa	Degerfalt	Rudeboksvägen 405	226 55	Lund			voa@svmc.se
David	Ehrenstråle	Hyacintgatan 31	215 26	Malmö	040-232950	0709-415823	david.ehrenstrale@gmail.com
Bosse	Eriksson	Skeglinge 1001	241 93	Eslov	0413-19001		bosseeriksson@svmc.se
Anders	Falk	Domarringen 33	245 41	Staffanstorps	046-136521		anders_r.falk@tella.com
Bo	Gertsson	Södevångsgatan 21	268 34	Svalöv	0418-668457	0702-013031	bo.gertsson@svmc.se
János	Grönhed	Pål Borraresväg 7	263 91	Hoganas	042-335133		janos.gronhed@gmail.com
Jan	Gustavsson	Tryckerigatan 2, lgh 1203	222 36	Lund	046-132736		jan.gustavsson.jag@gmail.com
Peter	Holm	O Almgatan 99	234 37	Lomma	040-410889		
Ingela	Holmgren	Pionmonvägen 5	223 55	Lund	046-132934	0709-134962	ingela.holmgren@gmail.com
Anders	Holt	Tycho Brahegatan 17	216 12	Limhamn	040-150905	040-145203	anders.tychohbrahe@gmail.com
Kent	Håkansson	Christian Nilsväg 5E	241 37	Eslov	0707-725073		kent.hakansson@svmc.se
Mikael	Höglund	Sockengatan 6A lgh 1202	252 77	Helsingborg		0768-032093	mikael.hoglund@svmc.se
Janmart	Isaksson	V. Alstads Sargården	231 95	Trälleborg	040-485335		janmart.isaksson@svmc.se
Johan	Jensert	Ostragårdsvägen 7	232 51	Akarp	040-463663	0705-790421	johanjensert@svmc.se
Bengt	Johansson	Osten Undéns gata 192	227 62	Lund	046-143321	0730-566773	bengt.johansson@svmc.se
Ingel	Johansson	Betesvägen 4	247 51	Dalby		0704-400451	ingel.johansson@svmc.se
Göran	Jonasson	Reskarögata 2	257 30	Rydeback	042-222931	0705-942844	goran.jonasson@svmc.se
Kalle	Kajén	Ringsjöbaden 27	240 36	Stehag	0413-350101	0704-011470	kajen@bredband.net
Reidar	Karlén	Viktorshogsvägen 28	261 62	Glumslov	0418-73400	0703-404540	reidar.karlen@svmc.se
Arya	Khan-Amidy	Osten Undéns gata 5, lgh 1304	227 62	Lund	046-2115071	0704-447277	astrid.nybakken@gmail.com
Christian	Kunkel	c/o Scania CV AB	151 87	Södertälje	08-55088008	0705-122283	christian.kunkel@svmc.se
Mart	Kasper	Hagaborgsvägen 4	247 45	Torna Hällestad	046-152371	0703-190495	mart@netsoftlund.se
Mats	Larsson	Ragnvallagatan 28 C	256 63	Helsingborg	042-160257	0733-361080	mats.larsson@svmc.se
Kenneth	Larsson	Castors väg 10	245 33	Staffanstorps	046-253121		kela@home.se
Rita	Larsson	Castors väg 10	245 33	Staffanstorps	046-253121		
Anita	Liljegren	Tryckerigatan 2, lgh 1203	222 36	Lund			
Sture	Lindberg	Vagnmakaregränden 21	224 56	Lund	046-138494		sture.lindberg@svmc.se
Jonas	Lindholm	Brockaäng 2	275 64	Bientarp		0722-348256	lindholm-jonas@tella.com
Sven-Inge	Lundberg	PL 243, Lilla Hästad	225 94	Lund		0705-289 907	
Pete	Mace	Veberödsvägen 110	247 94	Dalby	046-201812	0702-900612	pjmace@hotmail.com
Stefan	Malmgren	Norreskogsvägen 17	247 51	Dalby	046-200979	0736-339353	stefan.malmgren@svmc.se
Åsa	Minthon	Mariagatan 4	223 53	Lund	046-129692	0701-417283	asa.minthon@malmo.se
Margaretha	Mungersdorff	Annetorpsvägen 55	216 23	Malmö	040-160139	0708-863417	mungersdorff@gmail.com
Rolf	Mungersdorff	Annetorpsvägen 55	216 23	Malmö	040-160139	0733-367163	mungersdorff@gmail.com
Mats	Månsson	Kopparvägen 28	246 36	Löddeköpinge	0733-411350		svmc.se/matsman
Lars-Olof	Månsson	Magnegatan 12	244 65	Furulund	0733-361928		Tr6r@spray.se
Daniela	Netzer	Vångavägen 4	245 62	Hjarup	040-465697	0739-430349	daniela.netzer@svmc.se
Lars	Nicklasson	Flojtvägen 22 A	224 68	Lund	046-131119	0706-384045	lars_nicklasson@hotmail.com
Christer	Nilsson	Magistratsvägen 31 C	226 43	Lund	046-324489	0735-105730	honung@live.se
Maria	Nilsson	Magistratsvägen 31 C	226 43	Lund	046-324489	0735-105730	
Assa	Nilsson	Jaktstigen 16	226 52	Lund	046-2403847	0708-454241	assanilsson@hotmail.com
Per-Eric	Nilzén	Skyttsvägen 2	245 38	Staffanstorps	046-252736	0706-459220	per.nilzen@gmail.com
Smilja	Nokilic	Pål Borraresväg 7	263 91	Hoganas	042-335133		
Roland	Nord	Badvägen 18	218 54	Klagshamn	040-919818		rolandnord@hotmail.com
Christer	Olbecker	Hantverksgränden 9A, lgh 12	227 36	Lund		0704-762865	olbecker@svmc.se
Håkan	Olin	Trollebergsvägen 49C	227 31	Lund	046-250533	0705-250533	hacohakan@gmail.com
Kent	Olsson	Sveagatan 103 D, lgh 1201	216 15	Limhamn	040-155541		olsson.kent@svmc.se
Marie	Persson	Hantverksgränden 9A, lgh 12	227 36	Lund			marie_stp@hotmail.com
Arvid	Rieckmann	Ångnyckelvägen 6	231 31	Trälleborg	0410-334222	0733-550123	arvid.rieckmann@svmc.se
Håkan	Rosborg	Erik Dahlbergs gata 33	254 39	Helsingborg	042-146902	0708-302519	hakan.hbg@gmail.com
Ingrid	Salmon Noren	Osten Undéns gata 190	227 62	Lund	046-157415	0709-605277	ingrid.salmon@svmc.se
Magnus	Sandén	Glasförgyllaren 39	245 35	Staffanstorps	0702-812813		Magnus.sanden1@gmail.com
Anders	Slatteryd	Västervång 30	247 34	Södra Sandby	046-58881	0705-989542	anders.slatteryd@svmc.se
Ann-Helen	Slatteryd	Västervång 30	247 34	Södra Sandby	046-58881	0705-989542	annhelen.slatteryd@svmc.se
Vagnus	Smith	Svartmesgränd 7	230 41	Klägerup	040-440645		vagnus.smith@svmc.se
Stefan	Soderberg	Kuttergatan 1	234 42	Lomma	040-411810	0709-927611	stefan@tella.com
Werner	Wegst	Kullen Köllingared	565 00	Mullsjö	0515-920 19		werner.wegst@hotmail.com
Wolfgang	Wendler		230 41	Klägerup	040-440855	0708-185354	ww_sve@bredband.net
Jesper	Widmark	Hurva Solhem	241 94	Eslov	0413-314 63	0705-238952	jesper.widmark@svmc.se
Olof	Zander	Barnstensvägen 1	226 51	Lund			



Gammelstures hoj på väg till Skåne. Ursäkta bildens pixlighet.

Hojen är en 1981 års standardmodell men registrerad först 1982, varför den i registreringshandlingarna felaktigt kallas för en åttio-tvåa. Jag köpte den 17 maj 2002.

Orsaken till att den alls blev till salu var att den hade fått två tätt på varandra följande generatorfel (statorn). Sådant kostar en hel del att reparera om man inte gör det själv. Därför tröttnade Sture på den när generatorn lade av andra gången.

Hojen var en gammal sliten kämpe (16500 mil) med en Pichler helkåpa och tidsenliga Krauser packväskor. Allting var väl använt och det fanns även en del egna ”fiffigheter” i elsystem och annat. Tankens röda färg (från en -78) matchade inte resten av hojen (Candy Burgundy Red) och framstänkskärmen var lite spe-

ciell, delvis lackerad med röd signalfärg. Inte vackert men kanske bra! Definitivt sällsynt!

Välskött men gisten

En bra sak var däremot att kamkedja och -sträckare hade bytts ut i samband med första generatorreparationen. Även vattenpumpsrätningen, förstås. Och eftersom hojen under vad jag förstår nästan hela sitt liv blivit regelbundet servad hos Kenneths MC-Service i Göteborg (bättre kan en CX knappast ha det!) så borde inte risken för ett förtida ras p.g.a. ägarlarv vara överhängande. Motorn hade aldrig tidigare varit öppnad innan den vid 16 400 mil fick sin stator reparerad – inte dåligt! Den bör rimligtvis kunna användas ytterligare ett antal tusen

Gammelstures hoj

Sture Lindberg, text & foto

Tiden går och snart är det 11 år sedan jag fick erbjudandet att köpa Sture Noréns gamla Honda CX 500.

mil. Uppemot totalt 25 000, i bästa fall 30 000 skall inte vara omöjligt, om hojen bara sköts rätt. Det finns många CX-ar som passerat 30 000.

När jag skriver detta (i mitten på februari 2013) så är hojen i det allra närmaste klar för besiktning med sin egen motor i. Jag har bara att fylla på rätt kylarvätska och slutligt säkra slangarna med klämmor.

För en fem-sex år sedan körde jag den ett par hundra mil med en reservmotor jag då hade. I den motorn hade jag monterat in en CX 650 primärväxel (vevaxeldrev och kopplingskorg + ett par smågrejor). Detta ger en liten men välbehövlig varvtalsreducering – om jag inte minns fel c:a 7 %. Då hade jag också satt på en komplett original lack-sats i svart, så den gamla omaka röda var borttagen.

Kåpan och väskorna var också borta. Hojen hade också fått en ny kabelstam. I den gamla var det lite för mycket hemslöjd för min smak.

Efter något år var det en kille som ville köpa min reservmotor och därefter fick hojen stå ett par år till. Originalmotorn stod på garagegolvet i det skick som den en gång kommit. Till slut fick jag dock tummen ur och satte i en om-lindad stator, inspekterade det nödvändiga och bytte i förebyggande syfte oljepumpskedjan som var lite slapp. Gjorde samtidigt ren oljepumpens sil, men där var det redan rätt så fint.

Rätt motor till slut

I höstas bestämde jag mig för att till 2013 skulle hojen ut på vägarna med sin egen motor i. Passade på att kastbyta lacksats mellan en blå hoj jag hade och den här. Nu är den alltså original blå (och den blåa svart). Skaffade ett par hjul från -80 års modell. Jag tycker faktiskt de är snyggare med sin metallfinish än de svarteloxerade originalen till -81. Och så kom också under 2012 till slut den rätta motorn in i ramen efter nära 11 år.



Gammelstures efteråt.

Fräscht avgassystem har jag också satt dit. Snygga främre rör, en blästrad och lackerad kollektorbox samt ett par HD Sportster ljuddämpare. De ser bra ut och låter lite dovare än originalen. Det behövs bara en liten ”hane/hane”-adapter mellan kollektor och dämpare och ett par egentillverkade stag från fotpinnefastena till dämparna.

Då och då har jag under åren pratat med Sture i telefon och även rapporterat lite grann om vad som händer med hans gamla hoj. Tanken har hela tiden varit att få visa upp den när den är klar. Aldrig trodde jag att det skulle gå så många år innan detta skulle bli möjligt. Men i år har jag tänkt ha den här hojen som min ”daily ride” och har också bestämt mig för att försöka masa mig upp till Götet

och visa upp den. Till det yttre finns inte mycket kvar som skvallrar om ursprunget. Gaffelben, styre och kanske något mer. Plus naturligtvis ramen, motorn och bakvagnen. Allt annat är ersatt. Likafullt är det fortfarande Stures gamla trotjänare. Och motorn ”spinner” som bara en bra CX-motor kan!

Gammal sailor

Det skall bli riktigt roligt att se Stures min! Och förhoppningsvis få mig lite sjömanshistorier till livs. Sture är en gammal sailor och har varit med om en hel del. Och kan definitivt berätta. Han gör det med den coola distans livet och åren givit denne 85-årige ”sjöbuse”. Nå'n buse är han förstås inte – istället en

snäll och go' gammal kille som livet inte alltid varit överdrivet skonsamt mot!

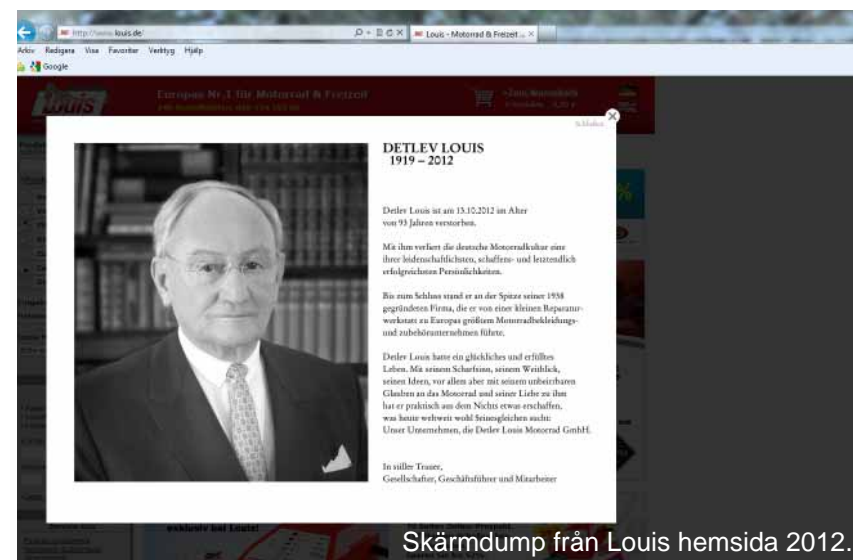
Det är bara synd att han under en av resorna gjorde sig av med sina anteckningar. Han tyckte till slut att det fanns lite väl mycket "spännande" saker nedskrivet och langade helt sonika - en gång mitt ute på havet - ut hela rasket genom hyttventilen. Synd! Där gick hans framtida åhörare

miste om många saftiga och spännande berättelser!!

Kommentar

Som säkert några av Gnistgapets läsare redan vet var jag under en följd av år aktiv medlem i Honda cx & GL 500 Owners Club Sweden. Så var också "Gammelsture". Han var en av den klubbens allra första medlemmar och blev för

länge sedan, när åldern börjat ta ut sin rätt, dess första hedersmedlem med livslångt medlemskap. Han lyste upp många klubbträffar.



Skärmdump från Louis hemsida 2012.

Detlev Louis död

Detlev Louis, grundare, ägare och mångårig chef för Louis, Europas största återförsäljare av kläder och tillbehör för motorcyklister och fritid är död. Han föddes 1919 och dog i oktober 2012, 93 år gammal.



Samvaro och något gott att äta och dricka. Från Café "Gräddhyllan" efter ut-och-köra med Lars Nicklasson den 19 september 2012.



Janos och Stevo framför Hotell Kullabergs anrika fasad.

Välkommen till den vackra Kullabygden

Janos Grönhed, text & bild

Att Janos älskar att köra mc och är en riktig friskus, det visste vi. Men att han är så djärv att han vågar sig på en njutningsfylld MC-tur redan i februari, det visste vi inte. Så här skriver Janos:

Solen skiner, fågelkvitter från häcken runt huset och "pärlan" (BMW K1200) väntar otåligt på att få lufta sig. Det är dags fast att det är minusgrader ute, det är svårt att hålla sig! "Premiärturen" gick den 26 februari, hurra!

Min vän Stevo och jag tog en härlig tur i Kullabygden! Med start i Ingelstråde, mitt hem, via det öppna landskapet till bildsköna Brunnby med många sevärdheter. Vidare genom den kuperade och kurviga vägen till Mölle hamn, där

gamla fiskare höll på med sina båtar i det fina vädret! Väl framme på hamnplanen blev Stevos MC igenkänd av hans gamle kompis Manne som höll på att färdigställa Hotel Kullaberg för säsongen. Vi blev inbjudna av hotellets vd, Tomas

Dreilick att dricka kaffe och få en rundvandring i den anrika hotellet! Mycket imponerande! Solen faller snabbt, så vi drog hemåt kustvägen via Arild och Jonstorp.

Jippi, premiärturen är avklarad!



Mysiga interiörer med ett marint tema.

Mekartips

Håkan Rosborg text & bild

Här är en liten artikel med ett riktigt bra mekartips.

Ni som kör cykel utan centralstöd har kanske, liksom jag, irriterats över att behöva rulla cykeln kanske 7-8 meter under tiden som ni smörjer kedjan. "Mekare-Anders" hos Gerts i Ängelholm gav mig ett tips, som funkar. Det vill säga hur jag lyfter upp cykeln så att bakhjulet kan snurra fritt. En saxdomkraft placeras så att den trycker på lämplig fästanordning vid bakaxeln och domkraften snurras upp. Axeln lyfts och hjulet lättar från marken. Jag har normalt en träckloss under sidostödet och den kom väl till pass även här.

Saxdomkraften kostade 50 kr på en skrot. Funkar både på asfaltcykeln och på gruscykeln. Några foton visar principen.

Simsalabim!



BMW F800R domkraftslyft bakhjul.



Yamaha domkraftslyft bakhjul.



Hit är du välkommen med frågor om det är något tekniskt du undrar över när det gäller motorcykelteknik. Bengt Carlsson och Thomas Rogland på Lillemans MC står för svaren. Skicka din fråga till redaktören för Gnistgapet för vidare befordran till Lillemans. Här är ett svar som jag som redaktör tycker är så trevligt och informativt att jag väljer att publicera det, trots att jag glömt frågan. Men den måste ha handlat om bromsar och motorer.

Här kommer en liten utredning på frågorna du mejlade. Frågor av denna art klarar vi inte att svara på själva utan jag har i detta fallet ställt frågan vidare till Hondas tekniske chef för hjälp. *Bengt Carlsson*

Bromsar

Bromsskivorna på en MC är gjorda tunnare och därmed lättare än på en bil, eftersom det är speciellt viktigt att motorcykeln får en låg "ofjädrad vikt". Att de är gjorda av en metallegering som inte rostas är mest av estetiska skäl, men det finns exempel på tillverkare som använt bromsskivor av "rostande" typ, till exempel äldre Moto Guzzi. Det ena ger inte bättre bromsar än det andra, men det gäller att bromsbeläggarna är konstruerade efter den legering som gäller just för den bromsskiva de skall arbeta tillsammans med.

Motortyper på MC

Man kan egentligen inte säga generellt att en motortyp har en annan förbrukning, vridmoment eller effekt jäm-

fört med en annan motortyp; anledningen till att man väljer en speciell motor beror mest på vad man har för behov av plats, vibrationsdämpning, tyngdpunkt och ibland image. En motor för racing har ju funnits i många olika skepnader; radfyra, v3, v4, v2... Olika motorkonstruktioner har olika behov av vibrationsdämpning (balansaxlar), men det kan konstrueras bort genom fördelning av tändpulser, och hur vevtapparna är fördelade.

Radmotorer

Radmotorer är kompakta och relativt billiga att bygga, eftersom de bara har en cylinderkropp, ofta integrerad med själva vevhuset, och ett topplock. De kan ha hög tyngdpunkt beroende på konstruktionen, men ett exempel på en nyutvecklad radmotor med extremt låg tyngdpunkt är Honda NC 700 som har en parallelltwin där cylindrarna "tippats" långt framåt, vilket ger bra viktfördelning mellan fram och bakhjul.

Fortsättning ->

Boxermotorer

Boxermotorer har en låg tyndpunkt (cylindrar och kolvar ligger lågt) men de blir breda, vilket kan vara en nackdel om man har behov av en smal motorcykel.

På Honda Goldwing, som ju har en 6-cylindrig boxermotor, är inte bredden ett stort problem eftersom kåporna är bredare än motorn.

V-motorer

v-motorer med två cylindrar har en relativt bra tyngdpunkt, men blir dyrare att tillverka än en parallelltwin, eftersom det krävs separata cylindrar, topplock, fyra kamaxlar i stället för två, två kamkedjor i stället för en, ibland två förgasare/spjällhus i stället för ett. En bra kompromiss blir v4:an som har fyra cylindrar men två topplock etc. v4:an är dessutom kompakt, den är inte för bred för en mc och den är kort och har låg tyndpunkt. På grund av dess lilla storlek kan den monteras långt fram, vilket ger en bra viktfordelning mellan fram och bakhjul.

Få- visavi flercylindriga motorer

Motorer med en eller två cylindrar används framförallt i motorcyklar som är lättare med ett mindre effektbehov, medan flercylindriga blir vanliga från 600 cm³ och uppåt. Med få cylindrar får man en motorkaraktär där man känner "pulsslagen" mer från varje förbränning, motorn "lever" lite mer. En flercylindrig motor balanserar ut kraftpulserna på ett annat sätt och får lite "symaskinsgång". Vilket man föredrar av detta är ju förstås en smaksak, en motor med mycket karaktär eller en som går i det närmaste "perfekt" vibrationsfritt och utan tjuvstopp.

Luft-/vätskekylning

Luftkylning är billigt och enkelt och väger lite, man behöver inga kylvattenpumpar, kylvätska, termostater etc. Dessvärre kan man vanligen inte klara att göra motorn med samma precision när den skall vara luftkyld, man måste ha större spel mellan kolv och cylinder för att inte riskera skärning; detta eftersom en luftkyld motor

kan värmas upp (expandera) mycket ojämnt strax efter kallstart. En vattenkyld motor expanderar jämnt och kontrollerat, vilket gör att man kan bygga den med mindre kolvspel, vilket i sin tur leder till högre verkningegrad och med bättre avgasemissioner. Med hårdnande avgaskrav är luftkylning på väg bort.

2, 4 och 5 ventiler

2-ventilade motorer är vanliga på motorer som inte går på så höga varvtal, utan mer lever på hög råstyrka, till exempel ATV-motorer (fyrhjulingar). En mc-motor har ofta fyra (eller fem, av samma anledning) ventiler, för att kunna få snabba flöden av luft på höga varvtal. Man kan få problem att få bra luftflöde på låga varv om man har fyra eller fem ventiler, det blir för dålig hastighet på luften när den skall in och blandas med bränslet i cylindern. Honda har utvecklat v-TEC systemet för att råda bot på detta, två ventiler per cylinder är öppna på låga varv, när varvtalet går upp öppnas alla fyra. Det ger råstyrka på låga varv och bra andning på höga.

Glöggfesten

Rolf Müngersdorff text, David Ehrenstråle bild & bildtext

Återigen fick vi förtroendet att anordna LTT:s årliga glöggfest och denna gick av stapeln lördagen 8 december.



Varm och mysig stämning.



Lars och Gisela, Rolfs syster.



Tillfälligt allvarliga; David och Anders. Foto: Stig-Göran.

Vi har troligen haft denna förmån i 7-8 år och tycker att det är glädjande. Om styrelsen väljer någon annan för arrangemanget avstår vi självklart, men motvilligt.

Vi har sedan tidigare år valt att hålla festen traditionsenlig, vilket innebär att det inte blir några större överraskningar. Som tidigare år startade vi med glögg, saffranskrans, choklad, clementiner och pepparkakor i form av motorcyklar (bakade av Rolf). Litet senare på eftermiddagen bjöds det på "något matigt" och i år bestod det av tre olika pajer samt sallad.

Dessutom hade vi av vår granne fått ägg med räkor samt två olika sorters sill och detta bjöd vi gästerna på. Det verkade som om de flesta åt med god aptit och det glädde självklart oss.

Tre julklappar delades ut med hjälp av lottdragning. Rolf, Smilja och Janos vann var sin Trisslott och på Smiljas lott var det faktiskt 60 kronor i vinst. Grattis!



Janos och Smilja.



Stig-Göran och Monika.



Värdparet; Margaretha och Rolf.

Cory Ness har satt sin prägel på Victory Cross Country. Hojen finns i begränsad upplaga.
Foto: Ingrid Salmon Norén.



Gnistgapet

K
O
B
Vi hjälper
Vid köp
ingår et
Presentkort
och är inte
Erbjudan

MC-mässan 2013

Foto: Ingrid Salmon Norén

MC-mässan ägde i år rum i Stockholm. LTT:s Ingrid Salmon Norén åkte dit. Här och på mittuppslaget är hennes bilder.



Maffig. Hondas nya baggermodell, som delar teknik med Guldvingen.



Liten och söt. En Baotian i tillbakalutad retrostil.



Mellanstor. Hondas NC 700 med parallelltwin, nämnd i Teknikfrågan på annan plats i tidningen.



Kolossal. Suzuki Intruder M1800R med V-twinmotor med de största smidda kolvarna för bensinmotorer i världen.

Smidig i stan. Vespa med självbärande karosseri i stålplåt och steglös automatlåda med variator.



Mäktig. Kawasaki - och nu kommer det: ZRX1100! Visst kände du hur vi liksom lyfte litet där?

Uppdraget att skriva denna berättelse fick den person, som vann första vinsten och det var alltså jag (Rolf).

Vid kaffet framåt kvällen gick diskussionens vågor höga inom diverse områden. Det blev också en hel del skratt åt bl.a. vitsar av olika karaktär. Vid niotiden skildes vi åt och då tog vi en promenad under en strålande stjärnhimmel och månsken.

Arton personer var anmälda, men endast femton kom. Inger, Ingrid och Arvid saknade vi.

Ett stort TACK för blommor, choklad och vin, som vi fick som presenter av gästerna. Blommorna njöt vi av och choklad och vin, ska vi njuta i tvåsamhet av vid senare tillfällen.

Önskar er en trevlig MC-säsong!

Margaretha och Rolf

Davids ps!

Läsaren får ha överseende med bildkvaliteten. Men visst är det fantastiskt att liten fickkamera – utan blytt – överhuvudtaget kan ta bilder i en så dämpad belysning som det blir med levande ljus. En blytt hade ju helt slagit sönder stämningen.

Hemsidan

Tord Andreasson

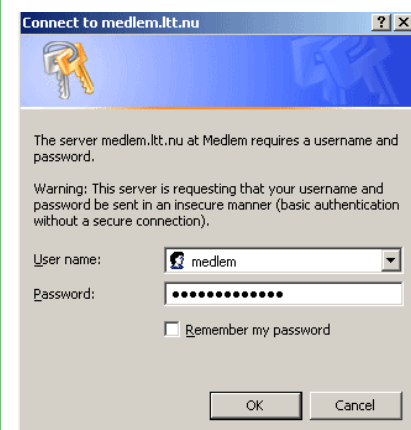
LTT:s hemsida www.ltt.nu har genomgått en översyn i syfte att göra den mer homogen och uppdaterad.

Gammalt och föråldrat material har plockats bort. Om du saknar något hör av dig till webmaster@ltt.nu så fixar vi till det.

Under medlemsidorna www.medlem.ltt.nu har vi nyligen lagt upp snygga affischer som vår redaktör skapat. Du kan ladda ner dessa som PDF-filer och skriva ut upp till A3 (möjligtvis ännu större beroende på din skrivare). Hör med David om du har frågor.

Saknar du eller har glömt bort inloggningsuppgifterna?

Användarnamn: medlem
Lösenord: touringMMXIII



Bilder

Det efterfrågas bildmaterial till hemsidan. Har du något du vill "hänga ut", skicka materialet till klubb Bilder@ltt.nu och några rader text så lägger vi upp materialet.

Facebook

Som ett komplement till hemsidan har vi sen drygt ett år tillbaka en slut Facebook grupp Lund Touring Team där vi kan diskutera privat inom ramarna för klubben: planera klubbutflykter/evenemang och annat som är vänder sig till klubbens medlemmar.

Utöver denna slutna grupp har vi nyligen skapat en öppen Facebook grupp Örerunt – Lund Touring Team mc Rally. Tanken är att ha ett forum öppet för allmänheten där vi kan göra reklam för Örerunt, svara på frågor och kontinuerligt ge information om evenemanget etc. Alla som är med i gruppen kan bjuda in vänner och bekanta.

KlubbGaraget anno 2012

Mobiltelefonfoto: Bengt Andersson. Text: Lasse Nicklasson.

KlubbGargeGolvSopningen är sedan urminnes tider förlagd till första måndagen i december. Med andra ord så tog 2012 års dito plats måndagen den 3 december.

Alltmedan snön lyste vit på taken längs magistratsvägen på Norra Fäladen i Lund tog vi itu med dammrättorna. I år var det Sture och Bengt Andersson som höll i kvastskäften.

Som jag tidigare framfört i GnistGapet är layouten för klubbgaraget en 4 rums "en suite". På den pixliga bilden i bakgrunden anar vi det hela från det innersta rummet ner mot det gamla mekarummet, som numer även dubblar som extra uppställningsplats.

Rent allmänt har teknik och kvalitet för våra motorcyklar utvecklats så att både behovet och möjligheten till att pula med hojen har minskat betydligt. Men en klubbmedlem som inte låtit sig dra med i denna tidens gång är Sture. Här ses ett av hans många projekt.

Med detta tillönskas alla goda hjul!



Målet, klar till sommaren, men vilken?



Medan för andra har tiden stannat...

Hjälmbullret en hälsofara

Håkan Rosborg

LTT har i många sammanhang varit tidigt ute i samhällsfrågor. Redan i slutet av 1960-talet arbetade dåvarande styrelsen med bl a Sandberg i spetsen för ökad trafiksäkerhet i kontakterna med Polismyndigheten. Nyligen hade Motorrad en artikel om buller i hjälm, precis som om det var ett nyupptäckt område. 1978 hade jag en artikel i Gnistgapet baserad på en högst privat mätning. En gammal LTT:are hade tinnitus och ansåg att han fått det av hjälmbuller som han aldrig dämpade med öronproppar.

Om buller..

Buller är icke önskvärt ljud. Buller kan mätas på flera sätt. För en mc-åkare är det bekvä-
maste sättet att använda en fick-
bullerdosimeter med flyttbar
mikrofon. En bullerdosimeter om-
vandlar på elektronisk väg det
fluktuerande buller mcåkaren ut-
sätts för till ett medelvärde,
en s k ekvivalent ljudnivå. Ekvi-
valentnivån är den motsvarande
konstanta ljudnivå, som energi-
mässigt under mätperioden svarar
mot det varierande bullret.

Fickdosimetern ger utslag för
ljudstötter högre än 115 dB(A).

Dosimetern är utrustad med en
kondensatormikrofon, som i stort
sett uppfyller kravet på nog-
grann omvandling av trycksväng-
ningarna till elektrisk spänning
oberoende av temperatur, relativ
fuktighet, magnetfält och sta-
tiskt tryck (ex vindtryck i
hjälm).

Jag har länge tyckt att vind-
bruset i integralhjälmerna är be-
svärande. För att få klart för
mig i vilken utsträckning ljud-
nivån är skadlig lånade jag be-
skrivna instrument på jobbet,
försåg mig med instruktioner och
började mäta under skilda tids-
intervall och hastigheter. Mikro-
fonen placerades precis framför
örat.

Felaktigheter finns vid alla mät-
ningar. En av svårigheterna vid
just det här provet är att utrona
om mikrofonen hinner ställa om
sig en hastig tryckökning, ex
möte av lastbil. "Min" skydds-
ingenjör tror att en felmätning
i en sådan situation knappast
överstiger 3 dB(A). Instrumentet
har en osäkerhet på ± 2 dB(A).
Vi antar att korrektionstalet
är 5 dB(A).

Resultat av korttidsmätning 15
min, ingen trafik, nästan vind-
stilla, bred asfaltväg: 90 km/
tim gav 99 dB(A) (korr värde).
120 km/tim gav 98 dB(A).

Långtidsmätning I; 2 tim c:a 17 mil,
måttlig trafik, nästan vindstilla,
asfaltväg: 100 dB(A). Mätaren hade
löst ut för ljud > 115 dB(A), an-
tagligen vid möte med långtradare.
Vad detta innebär med hänsyn taget
till tidigare nämnda felkälla är
svårt att säga.

Långtidsmätning II; 2 tim c:a 20
mil, nästan vindstilla, tät trafik
med långtradare - många omkörningar,
bred + smal asfaltväg: 103 dB(A).

En ökning resp minskning med 3 dB(A)
uppfattar vi som en fördubbling
resp halvering av ljudnivån. En
sänkning med denna siffra innebär
då också att Du kan utsätta Dig för
viss ljudnivå med viss frekvens
dubbelt så länge utan att skada
hörseln.

Hur farliga är då de här värdena?
Ja det beror på frekvensen. Någon
oktavbandsanalys (frekvensstudie)
har ej gjorts då jag endast har
tillgång till ett instrument som
svårligen hanteras av en person på
mc. Gissningsvis ligger bruset på
1000 - 2000 Hz och då kan örat ut-
sättas för oljudet 1 - 2 tim utan
att skador i längden uppstår. Siff-
rorna är dock osäkra.

Oktavbandsanalys går i detta fallet
till så att bruset spelas in med
specialbandsspelare. Ljudet analy-
seras och man får fram de huvud-
sakliga frekvenserna. I en tabell
kan sedan resten utläsas.

Fritt fram för intresserade att
fortsätta undersökningarna. Mina
små mätningar ska ses som en pilot-
studie som visar att detta är ett
område vilket ska ägnas större
intresse.

Håkan Rosborg

Bellhjälm heltäckande.

DAX 70, 1981, svensk, röd.



P.O. Neglect

Sture Lindberg, medio februari 2013

”Previous Owner Neglect”
– på svenska blir det na-
turligtvis ”tidigare ägares
försummelser”.

Det är en känd sanning
att man aldrig kan förutse
vad en mer eller mindre en-
tusiastisk föregående ägare
kan ha fått för sig med det
fordon man nyss införskaf-
fat. Själv har jag till dags
dato köpt sammanlagt ett
trettio-tal motorcyklar och
ett något lägre antal bilar.
Endast två av de förra köp-
tes nya (ett par vespor på
sextio-talet). Sedan har det
ofta handlat om mer eller
mindre uttalat ”fyndskick”.

Visst har det på mina
bilar funnits ett och annat
som skvallrat om tidigare
ägares kreativitet. Men det
är inget mot vad jag hittat
på motorcyklarna. Fenome-

net kan förmodligen delvis
förklaras med att det är
lättare att komma undan
med ett eget ”patentfix” på
en hoj än det är på en bil.
Alltnog – spikar, bitar av
ståltråd, silvertejp, Plastic
Padding, grov/felgångade
bultar, träskruv, konstiga
”stag” och annat – alla är de
saker som garanterat inte
fanns på motorcyklarna när
de en gång lämnade ”Sol-
uppgångens land”.

Mitt senaste projekt
(börjar misstänka att en
defekt gen ligger bakom
en svårförklarlig önskan att
ständigt vilja ställa till-
rätta efter föregående ägares
misstag) är en liten Honda
ST 70 DAX.

Bilden visar inte min
hoj, och är dessutom av en
tidigare årsmodell.

Rubriken syftar inte på ett
namn – ej heller är det ett
recept eller liknande. Det
är bara en välbekant eng-
elsk term (jag läser en del
engelska MC-tidningar) för
något som de flesta som
pysslar med begagnade
fordon i allmänhet – och
kanske motorcyklar i syn-
nerhet – ofta får ta conse-
kvenserna av.

Modellen kom 1970 och
såldes till en bit in på åt-
tio-talet – längre på andra
marknader. Nu för tiden
finns Kina-kopior av mo-
dellen. Det är en liten mo-
torcykel på 70 kubik, vä-
gandes ungefär lika många
kilo. Nedfällbara styrhalvor
och ett par andra finesser
gör den lätt att vika ihop
och langa in i bilens bagage
– åtminstone så länge man
har en kombi. Ingen olja
läcker ut och bensintankens
lock har ett helt stängt läge
(även luftningshållet).

Inte är det något fart-
monster det handlar om. På
papperet står 5,5 hästar. I
verkligheten är nog bara tre
av dem i selen – vart de an-
dra tagit vägen verkar ingen
veta. Och man får verkligen
piska de kvarvarande om

hojen skall nå utlovad toppfart – 75 kph. Det vill till nästan fritt fall för att det skall gå. Men hojen är ändå råmysig med sin lilla ”enstänka” till motor. Och den trivs förvånansvärt bra på grus, något jag märkte i somras, uppe i Jämtland, där vi tillbringar stor del av somrarna. Första gången jag i full karriär kom ut i lösgrus trodde jag nog att hojen skulle slå knut på sig själv men den seglade över hur fint som helst.

Snabba ryck

DAX:en fanns på Blocket i slutet av maj och lämpligt nog stod den i Jämtland – endast 17 mil bort från vårt ställe. Jag köpte den osett över telefon från Lund bara ett par minuter efter det anonsen kom ut, väl vetandes att till det priset skulle den inte ligga kvar många minuter. In med pengarna på köparens konto och så var det hela klart!

Det är en åttiotvå, först tagen i bruk 1984 och enligt vad jag klurat ut senast besiktigad 1986. Den har därefter gått väldigt få mil – som obesiktigad, oskattad och oförsäkrad ”gårds-moppe”. Så kan man göra i Jämtland och komma

undan med det! Mätaren stod på 455 mil när jag köpte den och många delar (fotpinnar, sadel och däck – fortfarande original) vittnar om att det nog kan vara ganska nära sanningen. Så här såg den ut när jag hämtade den i Hällesjö i juni.



Utanför förra ägarens garage.

Väl ”hemma” i Offerdal började jag i sedvanlig ordning ”sortera” hojen. Det ”nyladdade” batteriet visade sig vara totaldött, förmodligen sedan flera år. Den ”fräscha” oljan – den var sotsvart och blaskig. Men i grunden verkade hojen ändå rätt sund. Med vård och lite kärlek skulle det här nog gå bra. Att lite gnuggande kan göra underverk visste jag sedan förr.

Signalhornet var dött – det fixade jag med lite rengöring och genom att pilla med justerskruven när väl nytt batteri fanns på plats. Växel- och bromspedalerna pekade åt fanders – jag fun-

derar fortfarande över förra ägarens anatomi. Växlar gör man med en tå-häl-pedal. Jag kapade bort ”häldelen” och omlokaliserade pedalen på axelns splines – perfekt! Bromspedalen fick en liten svetskladd pålagd så att den inte kom så högt upp i

viloläge. Också perfekt!

Kedjeskyddet såg ut som skruvt – ett nytt i original-lack inhandlades prompt. Hjul, ram och framgaffel behövde lite puts och nu i vinter har jag slipat och lackerat gaffel och fälgar. ”Snyggt men inte pråligt” sa’ fan - målade svansen gräsgrön! Gummifläbban på framstänkan satte jag som den skall sitta – innanför bakkanten av skärmen, inte utanpå! ”Hur f-n...???” Den är faktiskt gjuten så att det är ganska självförklarande hur den skall sitta.

Tanken var rostig invändigt – bara att tömma, långa in en näve muttrar och skaka om så all rost kom loss. Sedan i med en

näve muttrar och skaka om så all rost kom loss. Sedan i med fosforsyra som fick ligga och gona till sig några dagar, därefter skölja rent, torka med varmluftspistol och till sist skölja runt med motorolja. ”Clean as a whistle”!

Kickandet fungerade uselt – kicken bara gick i backen utan att få med sig motorn runt – den slirade helt enkelt. I snitt fungerade den ungefär en gång av tio. Detta är ett vanligt problem, oftast orsakad av felaktig olja (bilsyntet – P.O. igen!!) och/eller svaga kopplingsfjädrar.

Välventilerad?

Ventilspelen var helt åt skogen – de skall vara 0,05 mm. De var åtminstone 10 ggr för stora – 0,5 mm slank in utan problem. Och det kom väldigt lite olja till ventilvipporna. Vilket var illavarslande. Men jag visste inte hur de här motorerna skall vara. Detta är förmodligen världens mest tillverkade motorkonstruktion, sitter i alla de tiotals miljoner Honda Cub som i decennier översvämmat bortre Asien. De motorerna skall tåla snart sagt vad som helst!



DAX:en fick gå ungefär tjugofem mil under sommaren. Här vid Hålltjärn.

Eftersom ingen kan beskylla en DAX för att vara en touringmaskin blir av naturliga orsaker milen inte så många. De sista gångerna jag åkte på den började den dumma sig ordentligt – den nöp helt sonika några gånger när den blivit varm. Så skall för bövelen inte en fyrtaktare bete sig!! Bytte olja en gång till – samma sak igen! Färdigåkt!! ”Det här får vi fixa i Lund under vintern!”

Kolven visade sig mycket riktigt ha ordentliga ”nypskador”. Med andra ord var den skrot. Cylinderloppet hade lite märken men inget allvarligt. Efter honing (snälle Jöran på Lillemans) höll den sig fortfarande inom Hondas toleranser för ny cylinder. Topplocket, med ventilvippor, kamaxel och kamaxelns lagring var även det färdigt för skrotbingen. Allting visade klara tecken på att ha



Och fixa, det gjorde vi! På lyften i klubbgaraget – toppen av.

gått ordentligt varmt och torrt. Det tog mig ett tag att komma på orsaken. Och det var väldigt nära att jag efter reparation hade startat upp den i ett skick som definitivt hade medfört ett ”da capo”.

Jag hade, innan jag monterade ihop motorn med ny topp och kolv, mycket noga kontrollerat alla oljepassager, mätt upp oljepumpen – vilken höll sig väl inom toleranserna och noga satt mig in i hur de olika delarna får sin smörjning. De är lite speciella, de här motorerna – de har inget oljefilter utan reningen sker med en oljesil och sedan, ihop med kopplingen, sitter en oljecentrifug där föroreningar samlas i ytterkanten. Skall rengöras med vissa intervaller.

När motorn väl satt ihop fick jag plötsligt en känsla av att jag måste kolla igen – jag hade ju faktiskt ännu inte hittat något som var påtagligt fel. Hade tänkt kontrollera oljetillförseln under gång och agera därefter.

Men jag plockade ändå isär igen. Ibland är det händigt med en motor som väger 16 kg och lätt kan bäras i ena handen. Tog ut oljepumpen som jag hade tyckt trögade lite när jag

dragit runt den för hand. Det var då jag upptäckte det! Den befintliga packningen mellan oljepumpens ”hus” och motorblocket såg konstig ut – faktiskt verkade den inte passa alls med de urtag som finns i pumphuset och genom vilka oljan cirkulerar in och ut. Hittade en annan, med rätt fason, i en packnings-sats jag redan inhandlat.

Packning på garanti

Vad som hänt är sannolikt att någon av de tidigare ägarna har låtit montera en felaktig typ av packning i min motor. Han jag köpte den av hade aldrig själv jobbat med den och får väl anses vara oskyldig. 1982 års modell skiljer sig från tidigare modeller vad gäller oljepump och packning. Det kända är att under hälften av den tid som hojen varit i trafik (2 år) har den dessutom varit under garanti. Det kan alltså mycket väl vara så att någon Honda-mek under garantitiden, ovetandes om att de gamla packningarna inte längre passade, ändå av gammal vana petat in en sådan. Och därefter har den stackars motorn fått alldeles för lite olja till toppen! Till slut

sade den ifrån. Bottendelen verkar dock ha klarat sig bra. Den smörjs ju också till övervägande delen genom stänksmörjning i vevhuset. Ramlagren låter fint och vevstakslagret är perfekt.

Eftersom jag naturligtvis nojat in på det där med smörjning av toppen så har jag gjort en modifiering som skall bättra på det hela lite. När oljan tryckts genom kamaxeln och på sin väg ut ur den även har fördelats ut till lager och vippor så rinner den tillbaka ner i vevhuset. Så fungerar det.

Jag har nu tillverkat och monterat en bricka som tvingar ut lite mer olja än förr till smörjställena. Jag har därefter haft motorn igång med inspektionslocket för insugsventilen öppet och det slaskar och plaskar på ett trevligt sätt därinne, nu. Allt bör därmed vara frid och fröjd! Och motorn går så fint, så fint! Det är faktiskt mysigt att bara lyssna på den när den tuffar runt så nätt på tomgång. Och inte låter den sämre när den snurrar lite snabbare, heller! Fast det var som sagt väldigt nära att det blivit pannkaka av det hela!

DAX:en har begåvats med en liten pakethållare (eBay)



Och en ny fotpinnebrygga med både sido- och centralstöd. I original finns bara sidostöd.

Nu får jag se till att få den lille besiktigad. Det har den inte varit på över ett kvartssedel. Det bör gå bra!

Namnet DAX kommer från tyskans Dachshund (tax). Dachshund hette modellen i Japan och namnet syfter på likhet mellan ramens utseende och den låg/långbyggda grävlingjägaren. I Kanada och USA hette en i det närmaste identisk modell CT 70 (Trail). Dachs är just tyska för ”grävling”. Kanske ett bra smeknamn på hojen – ”Grävlingen”??



Förra numrets omslagsbild

En krumelur i livets marginal bara. Framsidans bakgrundsbild i förra numret var väl dold av de överliggande bilderna, som är mycket viktigare. Så här ser bilden ut ifall du undrade.

David Ehrenstråle



Utbildningsfartyget *Westkust* har sin hemmahamn i Ellös på Orust.

Västkusten i september

I september i fjol, off-season på nysvenska, tog vi oss en MC-tur på västkusten, min gode vän Pontus Block och jag. Jag på min för säsongen nyköpta, begagnade BMW och Pontus på sin välskötta Honda VFR 750. Här några ögonblicksbilder från vår resa.

David Ehrenstråle, foto



Våra trogna 2-hjuliga kamrater parkerade vid långvägssändaren i Grimeton, utanför Varberg.

Muntrare budskap har man ju sett. Denna kyrkogård hittade vi på Orust.



Kustvägen genom Stenungsund.

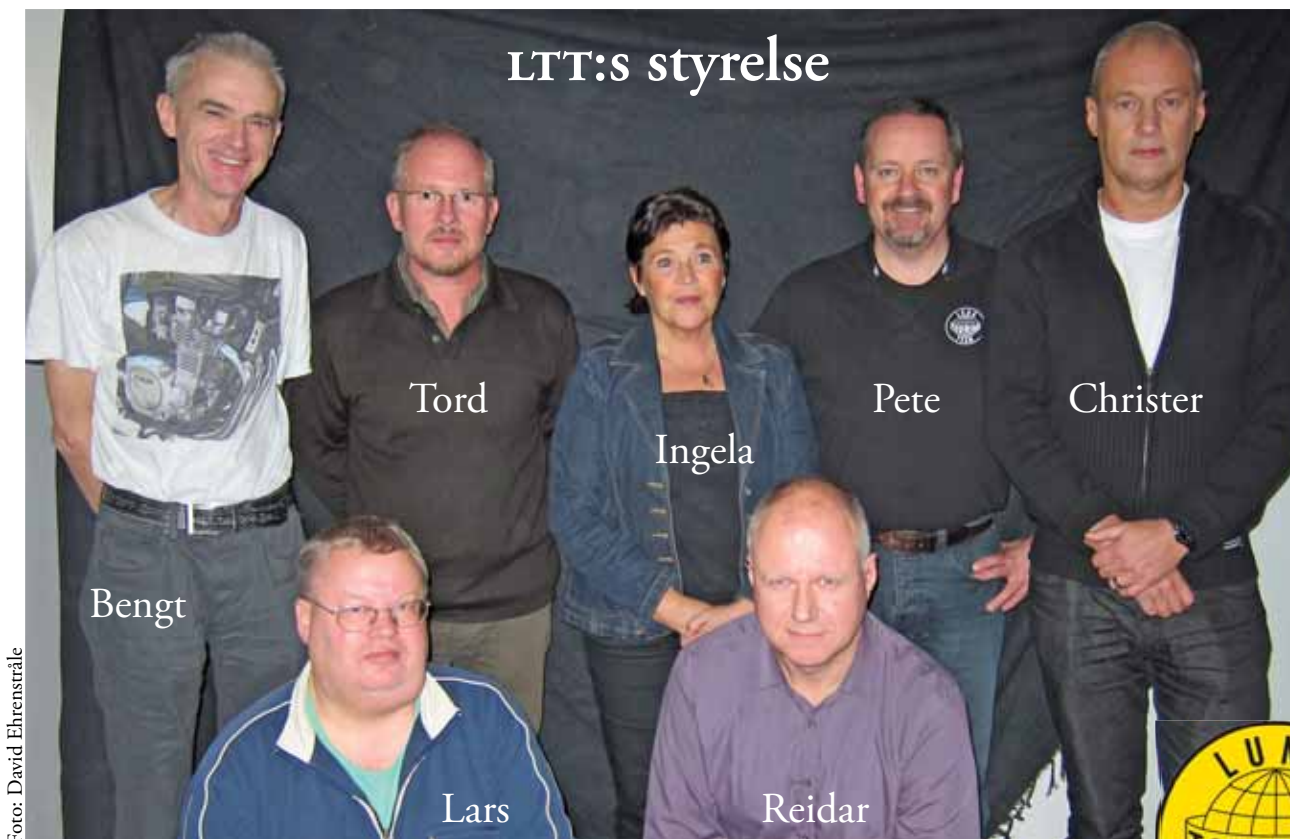


Foto: David Ehrenstråle

LTT:s styrelse

Ordförande	Reidar Karlsen	070-340 4540	presidenten@ltt.nu styrelsen@ltt.nu
Kassör	Bengt Johansson	073-056 6773	medlemsservice@ltt.nu styrelsen@ltt.nu
Ledamot	Pete Mace	070-280 0612	klubbmastaren@ltt.nu oreruntgeneralen@ltt.nu styrelsen@ltt.nu
Ledamot	Lars Nicklasson	070-638 4045	styrelsen@ltt.nu
Ledamot	Tord Andreasson	070-691 2341	styrelsen@ltt.nu, webmaster@ltt.nu facebook-admin@ltt.nu klubbilder@ltt.nu
Ledamot	Christer Olbecker	070-476 2865	styrelsen@ltt.nu
Ledamot	Ingela Holmgren	070-913 4962	styrelsen@ltt.nu facebook-admin@ltt.nu



Uppdrag utanför styrelsen

Garageförman	Bengt Andersson	073-722 4183	garageforman@ltt.nu
Revisor	Nils Bosrup	073-507 4850	nils@bosrup.nu
Revisor	Anders Holt	040-150 905	anders.tychobrahe@gmail.com
Valberedning*	Sture Lindberg	046-138 494	sture.lindberg@telia.com
Valberedning	Bengt Andersson	073-722 4183	ba69se@yahoo.se

*sammankallande

Klubbadress c/o Bengt Johansson, Östen Undéns gata 192, 227 62 Lund

Plusgiro 14 82 46-2

Hemsida, Facebook www.ltt.nu, www.facebook.com/#!/groups/190221367717014/

ePost till hela klubben klubbmedlemmar@ltt.nu

Gnistgapet Medlemstidning för Lund Touring Team

Redaktör, layout David Ehrenstråle 070-941 5823 gnistgapet@ltt.nu

Kalender 2013



Mars		
Måndag	18	Innemöte 19:00 på Rauhrackel. Säsongsavslutning.
April		
Måndag	1	Säsongspremiär för de populära ut-och-köra mötena. Avfärd kl 19:00 från Statoilmacken vid Norra Fäladen i Lund.
Måndag	15	Ut-och-köra mötena fortsätter säsongen ut, första och tredje måndagen april-sep. Avfärd kl 19:00 från Statoilmacken vid Norra Fäladen.
Lördag	27	Avrostning. Vi samarrangerar med BMW-klubben även i år. Vi återkommer med tid, plats och detaljerat program.
Maj		
Måndag	6	Ut-och-köra. 19:00 från Statoil, Norra Fäladen.
Måndag	20	Ut-och-köra. 19:00 från Statoil, Norra Fäladen.
Lördag	25	Provkörning Ørerunt. Plats och tid meddelas senare.
Juni		
Måndag	3	Ut-och-köra. 19:00 från Statoil, Norra Fäladen.
Torsdag	6	Det årliga Øreruntrallyt.
Tisdag	11	Tisdagsträffarna i Lödde. 17:30 från Statoil, Norra fäladen.
Måndag	17	Ut-och-köra. 19:00 från Statoil, Norra Fäladen.
Juli		
Måndag	1	Ut-och-köra. 19:00 från Statoil, Norra Fäladen.
Lördag	6	Everöd/Skånes Fallskärmklubben. 09:15 från Statoil, Norra Fäladen.
Onsdag	10	Skånska sydkusten. 18:00 från Statoil, Norra Fäladen.
Måndag	15	Ut-och-köra. 19:00 från Statoil, Norra Fäladen.
Augusti		
Lör-/söndag	3-4	Årets sommartur går till Själland.
Måndag	5	Ut-och-köra. 19:00 från Statoil, Norra Fäladen.
Måndag	19	Ut-och-köra. 19:00 från Statoil, Norra Fäladen.
September		
Måndag	2	Ut-och-köra. 19:00 från Statoil, Norra Fäladen.
Måndag	16	Ut-och-köra. 19:00 från Statoil, Norra Fäladen.
Fre-/söndag	13-29	Rhône-dalen & Route Napoléon.
Oktober		
Lördag	5	Kiviksturen. Den årliga turen då vi kör till Österlen och spanar in äppeltavlan. Avfärd kl 10:00.
November		
Tisdag	5	Årsmöte. 19:00 Rock'n Rollkocken.

Riv av och sätt på kylskåpsdörren!

Den mest aktuella informationen hittar du på vår webbplats: www.ltt.nu