

Gnistgapet

Medlemstidning för Lund Touring Team, nr 3 2013



Trevlig sommar
och
kör försiktigt!



I full gång



Foto: David Ehrenstråle

Så har vi passerat mitten av juni 2013, det har hunnit bli 6 Ut-och-köraturer, 1 tur till Löddeköpinge, 1 avrostning och ännu ett lyckat Örerunt. Att Örerunt alltid blir så bra beror mycket på alla aktiva volontärer och inte minst Generalens engagemang.

Örerunt 2013, Tänk att LTT hade så många på prispallen, de 3 första var Håkan Olin, Ingrid Norén och Mats Månsson. Ett stort grattis till alla er som vann. Generalen måste nog göra svårare frågor till 2014 års Örerunt.

Tänk vad tiden rinner iväg, jag hoppas ni alla kollar vår kalender så att ni hittar alla trevliga utflykter som är kvar att göra och att ni kommer med oss på

några av turerna. Adressen till vårt kalendarium är <http://litt.nu/kalender.html> Vi har våra Facebooksidor som jag hoppas att alla känner till, dock är det i dagsläget endast 20 personer i listan. Facebook är bra för snabba meddelanden om man skall ut å köra eller hittar någon trevlig liten plats som man vill föra fram till många. Är du inte medlem i Facebookgruppen Lund Touring Team, hör av dig till någon av oss i styrelsen så ordnar vi detta åt dig. Jag vill passa på att välkomna våra nya medlemmar vilka jag hoppas trivs med oss, som ni säkert vet har vi våra eminenta medlemsansvariga Ingela Holmgren och Christer Olbecker telefon och e-post finner ni i medlemsregistret. Det är trevligt att vi blir fler och fler, jag hoppas att vi träffas snart på något av våra Ut-och-köraturer eller vid något annat möte. Varmt välkomna skall ni vara.

Med Vänlig Hälsning
Lund Touring Team, Ord-
förande

Reidar Karlsen
0418-734 00/0703-404 540

Redaktören spaltar upp



Vad jag ogillar fartgupp. Att de kan behövas runt skolor och några andra känsliga platser det köper jag. Men det går ta mig faktiskt inflation i fartgupp. Det finns andra sätt att ta ner hastigheten: avsmalningar, minirondeller, trafikljus, fartkameror (på nationella vägar) och bullerränder.

Först lägger vi miljarder på att under 100 år bygga en infrastruktur med gator och vägar. Sen lägger vi 10-tals miljoner på att fördärva dem med fartgupp.

Det finns gupp som fordonet hårt slår i även när man passerar dem i bara 20 km/h. Nybyggda gupp jag sett har trottoarkansten tvärs korrigeringen utmed guppets hela bredd!

Nästa nummer blir elektroniskt. Manusstopp den 21 augusti. Välkommen!

David Ehrenstråle
redaktör



Vädermässigt gynnades Øreruntrallyt 2013 av ett kanonväder med solsken och en temperatur på drygt 20 grader. Sammanlagt 92 betalande deltagare kom, nog inte fullt så många som klubben hade hoppats på. 80 deltagare via Glumslöv och 12 via bron. Själland visade sig från sin bästa sida. En eloge till Lars Nicklasson för en trevlig rutt på småvägar genom ljuvliga byar.

Min uppgift var att köra omkring, plocka bilder och prata med folk för att fånga stämningen. Och den var god kan jag säga, åtminstone där jag drog fram. Riktigt samma flyt i körningen som tidigare år hade jag inte, men så har jag en väl-

dig förmåga att sitta och ta in det omgivande landskapet. Flera gånger insåg jag att jag kört fel, varvid jag fick vända och noggrant läsa den prydligt nedtecknade vägbeskrivningen. Allt fanns där. Att danskarna fortsätter med sina lågt pla-

cerade vägskyltar som ibland döljs bakom en ogräsmolla eller liten buske får man leva med.

När jag ställde MC:n i garaget hemma hade jag kört sammanlagt 24 mil och varit hemifrån mellan 9 och 17:30, väl använd tid!

Mellan skål och vägg avslöjade Lars Nicklasson att han i år lagt rallyts rutt i en åtta med ca 50 gemensamma meter. En raffinerad tolkning av Perpetum Mobile, kan man tycka. Som upplagt för missförstånd om två grupper mötte varandra precis på det gemensamma vägavsnittet, trots att de nog kört fel och vänt för att följa den andra gruppen. Tänk dig att den mötande gruppen trots likadant och vi har två grupper som följer varandra runt runt tills bränsletankarna är tomma. Vad jag vet saknades ingen vid målgången, varför det hela till slut uppenbarligen måste ha avlopt väl. Och det är väl inte alla som kör lika tankspritt som jag.

Små backspeglar

Köerna i Helsingborg inför ombordkörning på färjan var tämligen långa denna dag (Sveriges nationaldag). Väntetiden uppgick säkert till 30-40 minuter. Bakom mig köade tre män i 50-60-årsåldern på stora och "duktiga" motorcyklar. En av dem körde en Suzuki Hayabusa, en 1300-kubikare med runt 200 hk och en toppfart på närmare 300



Starten vid Glumslöv var för dem som föredrog att korsa sundet med färja.



Christer Olbecker var funktionär vid registreringen i Glumslöv tillsammans med Ingela Holmgren samt Pete Mace med sonen Eric.



Det gällde att bygga upp till fem våningar med styva skivor inom tre minuter vid kontrollen i Skotterup. Denne man klarade fyra, ett fantastiskt resultat i blåsten. Funktionärer var Wolfgang Wendler, Anders Holst, Stefan Malmgren och Stefan Söderberg.



Triken drevs av en Volkswagenmotor på 1600 cm³. Två passagerarplatser fanns, förutom förarplatsen. Plus trunk och flakelack. Och minst fyra framlyktor.



Vilsekörningsvy, för det är utsikter av detta slag som får artikelförfattaren att glömma köranvisningar och vägskyftar och köra vilse.



Det hjälpte inte att en grupp Harley-Davidsoncyklar frustande mullrade in till kontrollen i skogsglántan. Ögonblickets pärlor var ändå LTT-medlemmen Roland Nords (t.v.) & Henriks Moto Guzzi-cyklar på 1100 cm³. Optiskt och akustiskt en fest för sinnena.

km/h. Han hade extrautrustad sin MC med de minsta backspeglar jag sett. Spegelhusen var dessutom aerodynamiska med spetsiga, strutformade framdelar. En sådan man pratar inte med vem som helst, tänkte jag fördomsfullt, men han visade sig vara riktigt trevlig. – Med en så här snabb MC behöver man knappt backspeglar, tyckte han. Jag pekade på min MC där jag just bytt till ett par lastbilsstora speglar då jag inte kände mig trygg med bakåtsikten i de små originalspeglarna. Vi skrattade och slog fast att vi måste ha helt olika körstilar.

Klubbtilhörigheter

Under min körning hann jag själv se 3 andra medlemmar i LTT. Pete som har järnkoll på klubbtilhörigheten har försett mig med följande information om deltagarnas klubbtilhörighet:

Kasern Riders, 7 deltagare
 Varalövs PRO, 6
 LTT, 5
 Floalt MC, 5
 HOG Chapter Hbg, 5
 HOG Chapter Mö, 5
 MC Clippert, 4

Shiny Brass MC, 3
SKMC, 3
MMCK, 2
PMCK, 2
Reborn Riders, 2
BMW Klubben, 1
MCK Gladiatorerna, 1
LKAB MC, 1
FJR Sweden, 1
Markaryds MCK, 1
Night Eagles, 1

Notera vänligen deltagaren från Kiruna och LKAB MC.

Vad vet man egentligen?

Frågorna denna gång gick på temat "generell okunskap". Själv hade jag händerna fulla med att samla intryck och ta bilder (och köra fel här och var) varför jag deltog utom tävlan. Men jag varken hörde eller såg tecken på alltför stor frustration hos deltagarna, varför jag utgår från att frågorna sjönk in bra hos deltagarna. Med smarta mobiler kan man alltid ta reda på mycket, eller ringa livlinan hemma.

Sponsorer

En sak man vet säkert är att utan sponsorernas generösa bidrag till prisbordet och trevliga funktionärer kan



Den obemannade kontrollen i en skogsglänta lämpade sig utmärkt för en liten matpaus. Inte mycket mygg än.



Med de vattenfyllda hinkarna gällde det att samla poäng genom att välja rätt ankor med poängtalet applicerat på undersidan. János överblickar situationen. Mossiga 40-talister? Sällan, denna ungdomliga kvinna åker mc och går nog på både gym och rockkonserter.



En byggedeiddyll med halmtakat hus.



Snart målgång på hamnplanen i Helsingørs småbåtshamn. Häng plattans snöre om halsen och dingla plattan så att bollen puttats mot målet. Funkar även för den som åker mc med käpp. Bengt Andersson och Lars Nicklasson var funktionärer.



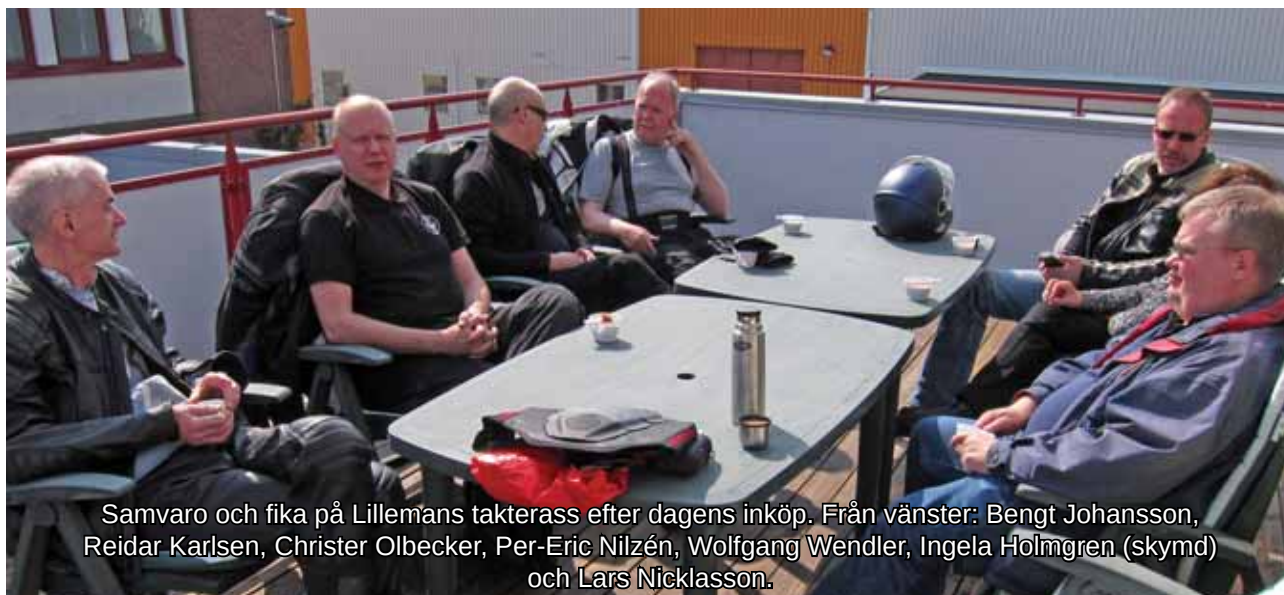
LT:s Håkan Olin erövrade första pris och Ingrid Salmon Norén andra pris. Håkan poserar för fotografen men Ingrid, som ännu inte känner till sin andraplacering, vänder ryggen till och är i full färd med att underhålla några deltagare.

ett evenemang som Ørerunt inte genomförs. Sponsorerarna ser du på bilderna längst ner på denna sida. Funktionärerna har jag nämnt i bildtexterna. Samma gång som skötte registreringen i Glumslöv tog också hand om utvärderingen av inkomna svar vid målgången. Øreruntgeneral var Pete Mace.

Du kan läsa om provkörningen inför Øreruntrallyt på annan plats i tidningen under rubriken "Arthur's on the road again...." med start på sidan 16.

Tack alla funktionärer och sponsorer, men framför allt ett tack till de 92 deltagarna!





Samvaro och fika på Lillemans takterass efter dagens inköp. Från vänster: Bengt Johansson, Reidar Karlsen, Christer Olbecker, Per-Eric Nilzén, Wolfgang Wendler, Ingela Holmgren (skymd) och Lars Nicklasson.

Provkörning hos Lillemans

David Ehrenstråle, text & bild

Så mycket provkörning blev det nog inte. Däremot var vi några stycken som köpte kläder och tillbehör denna dag när Thomas Rogland och Bengt Karlsson höll öppet extra för oss i LTT.

Susanne Borgfors köpte ett sprillans MC-ställ. – Stället, som går att sätta ihop, är tillverkat av Jofama. Det är en kombination av skinn och tyg; skinnet sitter på de ställen som är särskilt utsatta om man skulle vurpa. Det finns förstas skydd i såväl jacka som byxor. Jag är nöjd med köpet, nu har jag ett ställ för smalare dagar och ett för inte så smala. Skinnställ ska ju sitta tajt och i mitt gamla hyperventilerar jag nästan för tillfället (för mycket glass



och öl i Tjeckien), avslutar Susanne med ett leende.

För egen del köpte jag ett par handskar med avklippta fingertoppar som jag skall använda när jag fotograferar på vintern.

LTT stod för kakorna och Lillemans för kaffet.

Tack Thomas och Bengt för Lillemans gästfrihet!

Susanne Borgfors (ovan) köpte ett MC-ställ med Viktoria Andersson som smakråd. Utmärkta, fingertopplösa handskar för vinterfotografen (nedan).



Startfältets ryggtavlor inför kvällsturen den 6 maj.

Ut-och-köramöte 6 maj

Foto: Bengt Andersson, text: Lasse Nicklasson

Klubben har ju som vana att ägna första och tredje måndagen i de månader som infaller under sommarhalvåret till Ut-och-körämöten. Den 6 maj så lyste solen i allra högsta grad med sin närvaro då medlemmarna började samlas på Statoil, Norra Fälåden i Lund för förmingel.

Under själva turen passerade vi från väster till öster en rad skånska slott och herresäten. Dessa var i tur

och ordning Ellinge, Skarhult, Löberöd slott, Hjuläröd, Bjärsjölagård fram till Öveds kloster innan vi åter vände hjulen västerut. Där gick turen längs Vombsjöns norra strand varefter vi följde Kävlingeåns dalgång via Harlösa och Revinge Hed till Södra Sandby, för att till sist hamna på Gräddhyllan i Lund. Men då hade kocken redan gått hem så jag fick klara mig utan min obligatoriska räk-sallad på grovt bröd. Istället fick vi avsluta kvällens aktiviteter med att istället välja ur konditorisortimentet för tilltugg till de många olika slags varma drycker som krävdes för att snabbt och effektivt återställa kroppstemperaturerna hos

klubbens olika medlemmar, då solen vid dagens slut ej längre lyste med sin närvaro över Lundaslätten.



Tisdagsträffen

Löddeköpinge 11 juni 2013

Tord Andreasson text & foto

En handfull klubbmedlemmar hade samlats inför starten från Statoilmacken.

Den tjugo minuter långa färden gick över Håstad och småvägarna söder om Kävlingeån. Väl framme kunde vi notera att vi var långt ifrån ensamma, det stora fältet avsett för MC-parkeering var halvfyllt, många ”utställare” hade redan anlänt och en strid ström av besökare dirigerades vidare av funktionärerna som håller koll att allt flyter.

Ytterligare några klubbmedlemmar mötte upp på plats och vi inledde besöket med att restaurera oss. Några stycken valde nystekt sill med mos och lingon medan några valde korv med bröd. Bägge alternativen smakade förträffligt och det var ett mätt och belåtet gäng som vandrade runt och studerade de fordon som entusiaster från när och fjärran (troligen mest från när med tanke på åldern och skicket på vissa ekipage) ställt upp för



allmän beskådan. Vi inledde med MC avdelningen, fortsatte med ett kortare besök bland amerikanska veteranbilar och avslutade med att kolla in europeiska veteranbilar. Det mesta var sig likt sen besöket förra året, jag tyckte mig känna igen en del modeller men ett och annat nytt synintryck lämnade årets besök, däribland Sven-Inge Lundbergs berömda BMW GS 1000 cc, en Ariel i tipp-topp skick, en Amazon ombyggd till gengasdrift, en Citroën Traction Avant i vad som verkade vara i nära nog perfekt originalskick så när som på registreringskylten och ett gäng öppna Lotus (troligen en märkesklubb på besök).

Det enda som saknades var solen men temperaturen var milt behaglig och ingen behövde frysa.

Nöjda med vad vi sett och upplevt samlades vi vid våra MC inför avfärd. LTTs Malmö fraktion, dvs Bengt, David och undertecknad valde att undvika den urtrista motorvägen genom att följa småvägarna genom Flädie, Värpinge, Tottarp, Nordanå. På det viset maxade vi vad som redan var en redan trevlig upplevelse.



Gnistgapet



En Ariel utställd på Vikingatiders område i Löddeköpinge den 11 juni. Foto Tord Andreasson.

Lars-Olof och Mats längst t.h. i bild.



Välkomna till oss i LTT: Lars-Olof och Mats Månsson, två nya medlemmar

David Ehrenstråle, text & foto



Från vänster: Lars Nicklasson, uppskattad turledare, Ingrid Salmon Norén, Lars-Olof Månsson, Bengt Andersson, Mats Månsson och Göran Jonasson.



Monumentets hållristning begrundas av Ingrid och Göran.

Lars-Olof Månsson och Mats Månsson är två bröder som kört Ørerunt flera gånger och som tidigare i år tog steget och blev medlemmar i LTT.

Lars-Olof kör en Yamaha TDM och säger: – Två cylindrar och runt 900 kubik passar mig alldeles utmärkt. Det har jag kommit fram till efter flera års MC-körning.

Brodern Mats kör en Ducati Multistrada och säger: – Jag är rätt svag för italienska Ducati och deras L-motor, som de kallar sin v-twin. Luftkylning och runt 90 hk i min MC.

Bilderna togs vid Ut- och-köramötet den 17 juni, då vi bl.a. passerade monumentet i Västra Strö.

Välkomna säger vi!



”Franska gruppen” rör på sig

David Ehrenstråle, text & foto

Det blir Håkan Rosborg, Margaretha & Rolf Mungersdorff, Pontus Block och ”yours truly” som åker till Rhônedalen & Route Napoléon i slutet av september.

Vi har träffats några gånger för att prata igenom praktikaliteter och nu senast den 9 juni för att smaka på varandras landsvägs-temperament och provköra som grupp. Håkan, som kört MC på vägarna i södra Frankrike, föreslog Söderåsen. – Ungefär samma böljande och kurviga vägar som i Frankrike, sa han.

Margaretha, Rolf och jag fiskade upp Pontus på vägen och kortegekörde från Malmö/Lund till den avtalade mötesplatsen i Helsingborg. Glumslövs backar blev slutstationen för vår lilla övning.



Det kommer säkert att gå alldeles utmärkt att köra tillsammans, trodde fr.v. Håkan, Margaretha & Rolf och Pontus. Här (och bilden ovan) pratas vi vid vid backarna i Glumslöv innan vi skiljs åt för dagen.



Fikapaus vid en pittoresk damm mitt på Söderåsen. Om man just tagit en rejäl tugga på smörgåsen är det inte alldeles enkelt att fyra av ett leende för fotografen.



Moons ago, as the more observant of you will remember, our friend Arthur sailed the open oceans betwixt the kingdoms of the Sveas and of the Danes.

The Danes, these far-flung peoples of the north known for their fondness of alcohol, rotten fish & misplacing roundabouts! It's now time for a new adventure namely the test riding of The Örerunt Rally 2013, world famous (I know for a fact that it has been spoken about in England, China, Denmark and, of course, Sweden) motorcycle rally - known for its lack of alcohol, rotten fish & roundabouts!

Well, this time Arthur would be ready for them! He'd made sure that all of his travelling partners were sober (tea for me please!) that they weren't going to be "packing" any form of dead or unsavoury fish

(I'll have mine deepfried with chips and covered in malt vinegar, thank you very much!) checked a well known interweb search engine with well known maps to make sure that all the well known roundabouts were still in place, in fact this time you could say that he'd actually done his homework.

Epic journey

Arthur, together with his friends & travelling partners for the day, was to attack this epic journey into the unknown wastes of southwest Scandinavia from two fronts. The first wave, lead by General Arthur

himself, was to advance from the south via Øresundsbron & circumvent the Danish capital by cleverly utilising the motorway network built for this very purpose (they'll never see us coming!). The next and more traditional skirmish would come from the second wave, the plan here was for them to come in from the northeast making use of the logistical landing craft supplied by Scandlines, once again, for this very purpose – there's no way they'll ever see us coming!!

Meeting with cheapskate

General Arthur met up with half of his troops in

the morning at the home of a known serial cheapskate, who promptly did not serve them with coffee or breakfast (although his lovely wife did offer!). So after availing themselves of the cheapskate's amenities, and having taken some small precaution to aim well, they set off.

Their initial insurgence had gone to plan, using a pincer movement the two waves met up at control point one, having met little to no resistance our brave troops were well on their way to achieving their goal for the day.

One for all, all for one

But this is where the tricky part was to begin, they had to manoeuvre their way around a complicated road system devised, apparently, to unnerve drivers rather than help them on their way! The enemy's main tactic would appear to be to divide through confusion, a very effective tactic which has proven to be invaluable to them in the past, Arthur & his men realised that they would have to stick together if they were to pull through!

Now that the first stage of their adventure had been successful – they needed to find their way to control point three at Sørup havn, on the shores of Lake Esrum by means of the small road network & via control point two, where they had planned to eat their lunch! This stage of the proceedings had also gone to plan, some small discussion had been entered into regarding the wording of directions, but no major issues were encountered – could we possibly get through the perils of this day unscathed?

The brave few headed for Sørup, the lure of food & tea (tea for the General, coffee for the troops) was proving to be too much – they needed sustenance!

On arrival in Sørup immediate precautions were undertaken to secure the area & defensive positions were taken up around the picnic tables. Feeling secure in their new surroundings the brave set about their lunch. General Arthur was impressed with his men, no fish in their sandwiches – he liked what he saw! But, just as he was about to get his teeth into his own sandwiches of ham & mustard (Coleman's English Mustard, of course!) he heard a

sound that made his blood curl, at first he hoped it may be water from the mornings rain running onto his exhaust – but upon further inspection, he found that the enemy had surreptitiously planted sharpened pieces of flint in the gravel on the car park, one of which had found its way into his rear tyre – THE FIENDS!!

Spurred by the troops

Fortunately, our hero knew exactly what to do next. Mere months earlier he himself had held a course on puncture repair for his loyal troops – those Danes with their underhanded tactics, they weren't going to get him down this easily! Spurred on by his troops (and with a puncture repair kit kindly provided by his action reporter!), Arthur bravely set about affecting the repair of his rear tyre. The support from his men undying he carried on undaunted, he removed the foreign object, widened the entry hole and then, easier said than done, inserted a plug with a quarter turn – just as it says in the instructions – could it be easier? –



The offending object is removed
(which way is Mecca?)



The General repairs his puncture.



Hole plugged & air refilled,
they were set to go!

Probably!

On the move again they set off for control point four, after passing a nearby service station to check correct air pressures – better safe than sorry! Arriving at control point four, lured into a false sense of security & believing that no traps had been set in place, these crafty Danes had set up an optical illusion into which our man on “point” fell! It tricked him into believing that terra firma was further away from his side stand than it in fact was! Less than a second later our man was on his back in the Danish landscape viewing the sky above, something all commanders of men fear most – Man down! Yet another underhanded trick, what are these people capable of?

Fortunately no real damage was incurred & this was the last act of sabotage our brave men were subjected to, from here on it was to be plain sailing all the way into Helsingør & their goal for the day was complete.

*The Örerunt Rally 2013
could now go ahead as planned,
all thanks to these few
brave men!*

Uttrycket att gå i barndom är en välkänd och smått poetisk omskrivning av att bli dement.

Då och då kan det väl kännas som om man råkar ut för lindriga förstadier till detta.

Vad jag istället drabbats av är en svår släng av nostalgi vilket lett till köp av något jag aldrig trodde jag skulle skaffa mig igen – en Vespa



Att gå i ungdom

Sture Lindberg

GS 150, den mest eftertraktade av äldre Vespa-modeller. I min ungdom ägde jag fyra olika vespor, därav en GS 150. Det kördes mycket, vilt, ofta och långt på de här små fordonen. Kolossalt roligt hade vi och några av oss körde året runt. Då var det riktiga vintrar. Hjälmtvång var inte uppfunnet. Lågskor och terylenebyxor funkade fint ända till neråt femton minus. Vi var väl omkull nästan lika ofta somdet gick som det skulle.

Jag trodde som sagt att det här med Vespa var över sedan länge. Visserligen hade jag ett återfall i början på 80-talet men det var med en P 200 E. Och ärligt talat var det inte alls så kul som jag mindes – en Vespa

känns ofta helt felplacerad i modern trafik och i grönigt blåsväder. Värst är det naturligtvis på motorvägar. I sta'n är dock en Vespa fortfarande nästintill oöverträffad – man kommer smidigt fram var som helst och vänder på en silverfemma. Att pendla med Vespa från Lund till Malmö var alltså inte enbart positivt. Vespan såldes därför rätt snabbt och fick inga efterföljare. Förrän nu.

I början av juni i år – under vår numera obligatoriska sommarvistelse i Jämtland – dök det upp en annons på Blocket. Annonsen var om en i och för sig i icke originalfärg omlackad (de skall vara silvergrå, de här) men i övrigt åtmins-

tone på bild riktigt fin Gran Sport 1960. Lite tillbehör som kromade skyddsbågar runt bakkå-porna och ”ko-fångare” på framskärmen fanns monterade och uppgiven, uppenbarligen ärlig mätarställning var lite drygt 3000 mil. Nuvarande ägare hade ställt av den 1980 och fram till dess skulle den ha gått oklanderligt. Familj och andra åtaganden hade gjort att det aldrig blivit aktuellt att få igång den igen – den hade bara stått torrt och fint i villakällare i alla år. Och nu hade frun i huset bestämt sig för att hon tröttnat på att se den. Det var i vart fall så som jag fick det berättat. Jag har då och då under åren kollat in läget för just

den här modellen – den var ”top of the line” då det begav sig och har nu sedan lång tid tillbaka kultstatus i scooterkretsar. I USA betalas fantasipriser för modellen och även i Europa dras ständigt priserna upp.

Det finns viss nytillverkning av delar. Mycket är dock ordentligt svårt att få tag på – modellen anses generellt vara en av de allra värsta att få delar till. Det är ju en konstruktion från 1954 - den första varianten av GS 150 kom 1955. Jag var alltså medveten om att ett köp skulle kunna medföra ordentliga kostnader och problem.

Som min sommar är tänkt att bli skall det bara bli ett kort nedslag i Lund runt månadsskiftet juli/augusti. Sedan skall vi upp till Jämtland igen, fram till åtminstone september. Vespan står i Skara. Jag gjorde som jag gjort tidigare vid snabba hojköp – betalade får något jag enbart sett på bild och försökt bilda mig en uppfattning om via telefon. Säljaren kunde tänka sig att ha vespan kvar i sin källare ”har den stått där i 33 år så kan den väl stå ett par månader till”.

Jag kommer att ta hem den i samband med Lunda-resan och knö in den i



Vespan på Blocket.

klubbgaraget. Därmed torde kommande vinters mekande vara säkrat – där finns ju sedan förr också en SRX 600 som skulle behöva komma ihop i ett stycke.

Mitt förra mer eller mindre spontana mekprojekt slutade väl så där. En Honda ST 70 DAX som jag impulshandlade förra sommaren. Det kom ett par negativa överraskningar under arbetets gång som gjorde att en del av fascinationen gick förlorad. När jag så småningom fick ihop den med ny topp, kolv och honad cylinder visade det sig att den var tröttare än jag förväntat mig. Jag sålde den i våras till en hojsamlare som blev klart glad över sitt köp.

Den här gången vet jag vad jag ger mig in på. Våra vespor på sextioalet togs fullständigt isär under

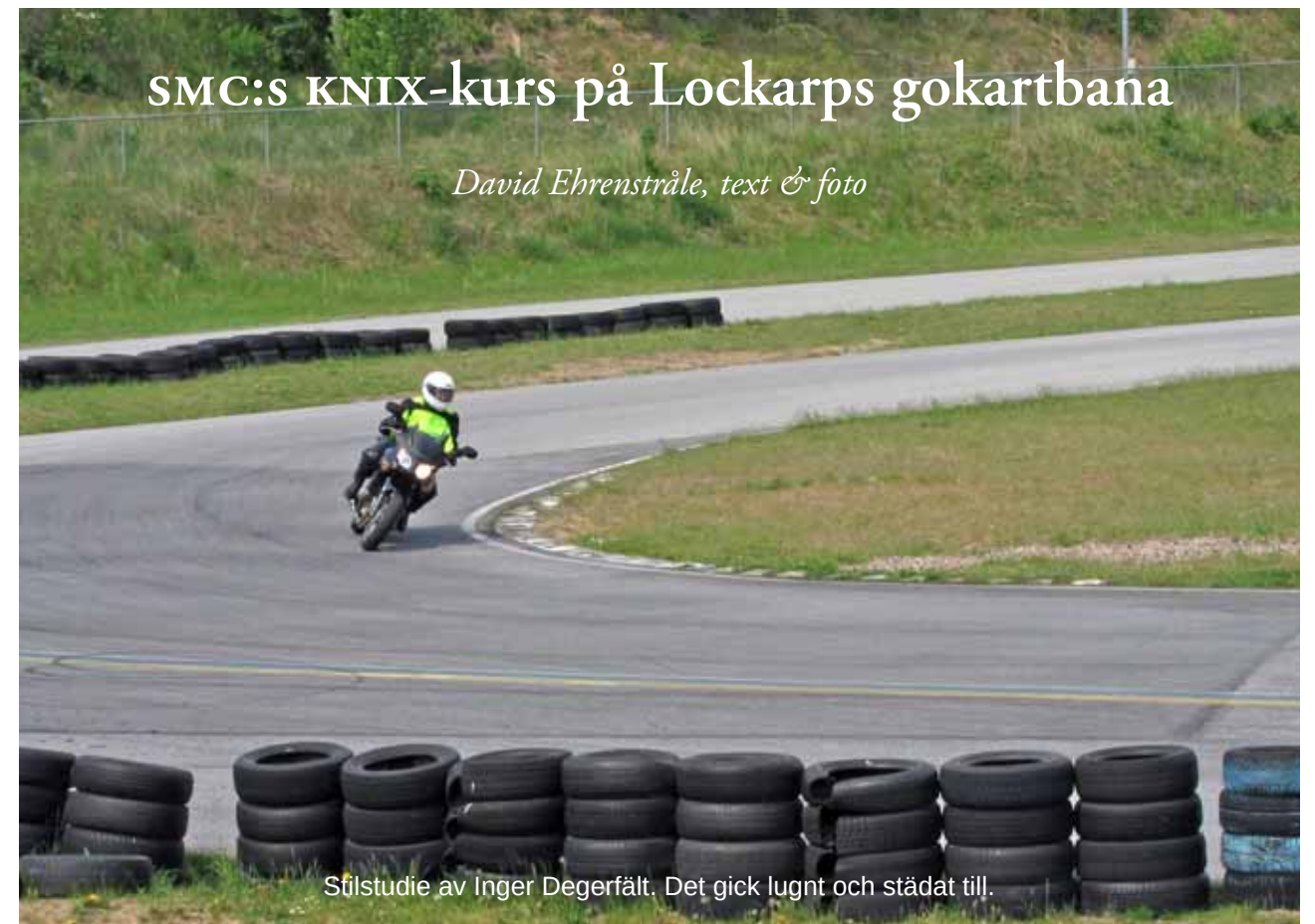
vintrarna. Därför förväntar jag mig att känna igen det mesta.

Jag minns fortfarande de första intrycken jag fick av denna modell. De runda, mulliga linjerna var så läckra. GS-motorerna var för sin tid rätt hårt trimmade. En tradig egenhet att värmenypa. Jag minns väl hur jag alltid förr på fullgas for omkring med vänsterfingrarna på kopplingshandtaget för att kvickt kunna dra kopplingen när första känslan av nypning infann sig. I det läget har man inte lång tid på sig innan bakhjulet står still och/eller tråkiga saker händer med motorn.

Så det här skall förhoppningsvis bli skojigt. När jag känner efter tror jag bestämt att jag redan känner mig lite yngre. Det kan behövas!

SMC:s KNIX-kurs på Lockarps gokartbana

David Ehrenstråle, text & foto



Silstudie av Inger Degerfält. Det gick lugnt och städigt till.

Hur långt kör man egentligen MC under en säsong, frågar jag mig retoriskt? Genomsnittsknuten några hundra mil sägs det. För egen del blir det ungefär 1 000 mil, kanske mer nu sedan jag sålt bilen. Under alla omständigheter finns det så mycket att lära att jag gärna utnyttjar förmånen med klubbens avrostning. Och emellanåt går en av SMC:s KNIX-kurser i Lockarp, där man främst finslipar spårval och kurvtagningsteknik.

Vi satt och pratade på en av Lasses Ut-och-körakvällar, tror jag det var, när det visade sig att Inger Degerfält, Susanne Borgfors, Pontus Block och jag alla hade antagits vid en och samma KNIX-kurs den 18 maj.

Trevligt med klubbkompisar, tyckte jag varvid vi stämde möte utanför området i tron att vi kanske kunde hålla ihop vår lilla flock under dagens övningar.

Pontus och jag hade anmält oss till den långsamma gruppen, men SMC hade koll på att vi kört KNIX tidigare och placerade oss i den näst långsammaste. Tjejerna hade gjort andra registreringar, hamnade i snabbare grupper, varför vår lilla flock splittrades redan inför första heatet.

Termometern på min MC visade 25 grader, men jag kunde tagit gift på att det

var mycket varmare. Solen behandlade oss som vändstekta ägg på asfalten. SMC uppmanade oss att dricka ordentligt i pauserna mellan körpassen för att undvika uttorkning.

Utmärkt instruktör

Jag hade turen att hamna i en grupp med en utmärkt instruktör. Kunnig, peda-



Fr. v. Susanne Borgfors, Pontus Block, Inger Degerfält och David Ehrenstråle.
En ganska tröttkörd flock. Bilden tagen minuten före hemfärd
av en okänd beundrarinna av gruppen.

gogisk och trevlig. Ibland kan man råka ut för en instruktör som bara verkar kunna mc-körning och inget annat här i livet.

Vi gick igenom teorin för och övade praktiskt följande moment: spårval, motstyrning, gaskontroll, kurvtagning (ingång/apex/utgång) samt rostbiff med potatissallad.

Fel, fel, det senare var ju den utmärkta kallskurna lunchen denna heta dag.

Vid infarten till banan finns en uppskuren grusås full av backsvallebon. De verkade helt ostörda av motorbullret. Det var fint med en naturupplevelse mitt i alltihop.



Backsvalorna syns bara som flugskitar i bilden, men himlen var full av dem. Trafiken föranledd av att de matade ungar i sina bon.

Den noggranne läsaren noterar att växling och inbromsning saknas som övningsmoment. Detta är helt medvetet från smc:s sida. Vi uppmanades att hålla oss till en och samma växel under hela dagen. I mitt

fall fick det bli tvåan och jag bestämde mig för att inte varva mer än 4 000 rpm, motsvarande ca 60 km/h. Det gav hetsporrarna möjlighet att dra förbi på rakorna, till båtad för alla parter.



Foto: David Ehrenstråle

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



Uppdrag utanför styrelsen

Garageförman	Bengt Andersson	073-722 4183	garageforman@litt.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@litt.nu
Gnistgapet Medlemstidning för Lund Touring Team
Redaktör, layout David Ehrenstråle 070-941 5823 gnistgapet@litt.nu
Tryck Lunds kommun, Serviceförvaltningen, Tryckeriet

Kalender 2013



Juli		
Måndag	1	Ut-och-köra. 19:00 från Statoil, Norra Fäladen.
Lördag	6	Everöd/Skånes Fallskämsklubb. 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.

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



Läcker! Hondas nya baggermodell, som delar det mekaniska med Guldvingen. 20 ex kommer till Sverige 2013. Foto: Honda.

*Riv av
och sätt
på kylskåpsdörren!*