

Gnistgapet

Medlemstidning för Lund Touring Team, nr 2 2014



Trevlig sommar,
kör försiktigt!



Hej alla LTT:are



Foto: David Ehrenstråle

Jag hoppas att alla har hunnit med några turer med hojen och att ni började köra försiktigt.

Vi har hunnit med en avrostning tillsammans med BMW-klubben, något sent i år men ännu bättre än förra årets avrostning, man lär sig ständigt något nytt. Från LTT kom 4 deltagare och 4 funktionärer.

En sak som fastnade i mitt minne var varselpunkten som vår polisinspektör nämnde flertalet gånger under teoridelen av årets avrostning. Varselpunkt är ett nytt begrepp för mig. I korthet betyder det: kör inte fortare än att du hinner agera vid varselpunkten, bromsa, väja etc!

Han påpekade att vägen är inte densamma som när vi passerade i andra rikt-

ningen, det kan ha hänt mycket på vägen under tiden sedan vi passerade senast.

Sedan fick vi bland annat pröva på att vända i backe med hjälp av kopplingen, med motorn avstängd slirade vi med koppling som en broms för att kontrollerat backa runt i en backe. För att sedan när vi fått framhjulet pekande nedåt starta motorn och köra därifrån – en mycket uppskattad övning. Förutom alla de andra vanligtvis förekommande övningarna såsom gruskörning och asfaltkörning med därtill hörande manöver och bromsprov.

Vi har hunnit med flertalet ”Ut-å-köra” möten och vi har haft öppet hus hos Lillemans i Lund då man fick 25 % rabatt på nästan allt utom MC, vi har hunnit provköra Ørerunt och se ett Danmark i full blom av inte minst rododendron. När tidningen når er har vi till och med kört Øreruntrallyt.

Vi har fått några nya medlemmar: Jonas Håkansson, Carin Rönnqvist, Ann-Cathrine Sanderberg, Petra Wågehed, Gunnar Sandberg, Thomas Stahl, Alf Gustavsson, Anders Clarensius och Jörgen Johansson.

Vi hälsar er hjärtligt välkomna till LTT och hoppas att ni skall trivas med oss! Har ni några frågor så tveka att inte att kontakta Ingela Holmgren eller Christer Olbecker båda boende i Lund, eller kontakta någon annan i klubben/styrelsen.

Vädret har varit gynnsamt för MC-åkandet de flesta dagarna under denna vår nu när sommaren står inför dörren vill jag passa på att önska er alla en riktigt skön olycksfri sommar och att vi ses på någon av våra gemensamma utflykter.

Eder ordförande

Reidar Karlsen

Redaktören spaltar upp



Foto: Håkan Rosborg

Tack Reidar! Inget att tillägga från min sida.

David Ehrenstråle

Ørerunt är konsten att njuta av livet!



David Ehrenstråle, text & foto

De gånger jag hittills deltagit i Øreruntrallyt, sedan jag gick med i LTT år 2010, har jag alltid kört fel när jag försökt ta mig runt banan enligt den verbala beskrivning man får som startande. Så icke denna gång! Svaret på frågan ”varför” ges här.

I år var jag inte riktigt i toppform den 6 juni. Följden blev att jag höll mig litet för mig själv och att jag körde relativt långsamt banan runt. Vid målgång i Helsingør kunde jag slå fast att jag inte kört fel en enda gång. Då insåg jag att jag tidigare år antagligen varit alltför rastlös, kört för fort och missat några av de avfarter jag borde ha upptäckt. Med andra ord: Øreruntrallyt går ut på att njuta av livet! Hastighetsmomentet saknas och är i varje fall irrelevant för placeringen i resultattabellen.

Kontrollstationerna var de vanliga, och dök upp nästan som gamla bekanta. Inget ont i det, då rallyts vägsträckning mellan stationerna varierar år från år. Landskapet man kör igenom är ”fläckvis” oerhört fint med kurviga vägar, vackra parker, små sjöar samt vackra hus och gårdar.

Just det senare anfördes som ett argument för deltagande av ett med mig jämnårigt par som jag pratade litet med på färjan över till Helsingør. Paret var med för 11:e eller 12:e året och sade sig njuta av de fina

hus man kör förbi.

Tyvärr var väderprognosen litet skakig varför deltagareantalet stannade vid ett 50-tal. Ingen dålig siffra med tanke på omständigheterna. Den deltagare som kom längst bortifrån hade kört från Torsås, strax söder om Kalmar. Från Helsingør hade han 3 timmars körning hem. För egen del finns alltid ett regnställ i ena sidoväskan. Med det på klarade jag mig därför utmärkt från de tämligen blöta skurar som under dagen, anföll oss – fullständigt oombedda.



Ingrid Salmon Norén och Ingela Holmgren skickar med fina leenden vid min avfärd från Glumslöv. Pete Mace är fullt upptagen med att dra halsbrytande historier för några startande.



Wolfgang Wendler konstaterar att det måste bli full poängpott för 5-våningsbygget i blåsten. Med liggande skivor i stället för stående hade stabiliteten ökat och vindkänsligheten minskat. Reidar Karlsen och Christer Olbecker var också funktionärer vid denna kontroll.



Ett landskap som är vänligt för ögat, med halmtak, mjuka böljande linjer och gröna ytor.



Det var ju rackarens vilka knepiga frågor som dök upp om andra världskriget. Men det är klart att under Ørerunt var det 70-årsjubileum sedan de allierades invasion i Normandie.



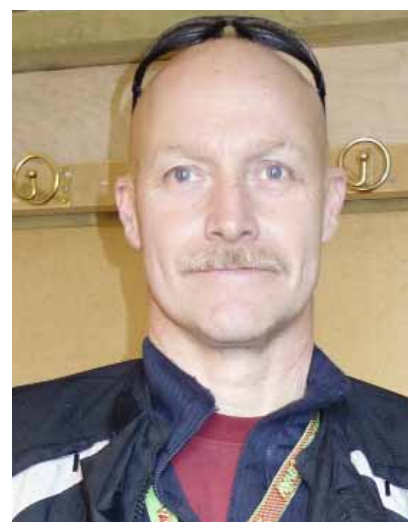
Janos Grönhed och Smilja Nolic gav maxpoäng när en deltagare lyckades få båda träkulorna att stanna på duken. Rolf & Margareta Münzersdorff, Kent Håkansson och Jörgen Johansson fanns också på plats.



Vänta lite nu då, var det Rommel eller von Rundstedt som var tyskarnas befälhavare över västfronten?



Supporterad av Lars Nicklasson & Bengt Andersson staplar Håkan Olin plastkoppar – inte utan framgång (t.v.). Hans-Olof Aurén, Helsingborg, (t.h.) vann rallyt, vi gratulerar!



Ett varmt tack till våra sponsorer, rallygeneralen samt alla övriga funktionärer!



En egokick

Håkan Rosborg

På katalogens omslag står det Motorcycle Art. På omslaget finns också en logga. Silver på svart botten. Enbart loggan ger vibrationer av sällsamt slag hos mig. Loggan innehåller de magiska bokstäverna mv Agusta.

Tänk att en gång få köra en sånt anrikt märke. Det finns sedan ett antal år med nya vackra modeller. Kastade mig till Landskrona på min BMW F800R en söndag och hoppades komma i åtnjutande av en körning hos agenten, där det vanligtvis står Suzuki på dörren.

Det var inte så självklart att få prova en mv Agusta. "Har du något inbyte?" "Provkörning, det är enbart de cyklarna där borta". Alltså inte min ögonsten. "Du får tala med Sven, men han är inte här nu". "Detta

är en mycket speciell cykel".

Det var just därför jag stod där med tindrande ögon. Just för att jag tyckte det var en mycket speciell cykel. Och så vacker.

Nåja det löste sig efter ett tag. Brutale 800 heter den, en nakenmodell. 120 tusen kronor. 190 kg tankad. Sex växlar. Körkortet kopierades. Undertecknade avtalet om självrisk på 22 000 kr. Det gäller alltså att tänka sig för vid körningen. Körtiden fick vara 15-20 minuter. Inte över 10 000

varv. Konstigt nog var jag den enda som skulle provköra, av alla motorcyklar som stod uppradade. Ingen konkurrens om mv:n. Vad tusan gjorde de där? Publiken var stor på gårdsplanen då jag körde iväg. Jag tänkte mig mindre vägar upp till Vadensjö. Hoppades få några jämförelser med BMW:n.

Ingreppet i kopplingen är något tvärt. Några hundra meter från anläggningen stannade jag och rättade till backspeglarnas inställning. Som vanligt inte så lätt att

få till det på den här typen av motorcykel. Iväg igen – trodde jag. Plopp. Gubbastopp. En tvär koppling javisst ja. Och antagligen lätta balanser i motorn. Klickar i nolläget och trycker på startknappen. Ingenting händer, ingenting händer, ingenting händer. Slår av och på tändningen. Ingenting händer vid tryck på startknappen. Så pinsamt att behöva vandra tillbaka och berätta att jag inte kan starta motorcykeln. Rodnaden hettar i ansiktet. Lugnar mig och tänker. Dra in kopplingshandtaget och snällt surrar motorn igång. Antagligen trodde någon elektronikmojäng att en växel låg i.

Motorn har tre burkar. 800 cm³. 125 hästar. Motorkontroll finns visst men inte aktuellt att testa. Körställningen något för nära instrumenten enligt min mening men i övrigt passar alla reglage och manövrer perfekt. Allting sitter som en smäck utan att jag behöver tänka på vad jag gör. Fantastiskt. Instrumenten är enbart digitala. Varvräknaren innebär en remsa streck i överkanten av displayen. Hastigheten visas som siffror i vänstra hörnet. Då solen lyser på displayen är det mycket svårt att se

vad som gäller. MV:n vinner reglagekampen klart medan min BMW har överlägsen instrumentering.

Motorljudet liknar Triumphens 800 cm³ trepip. Drar smidigt utan ryck från mycket låga varv, t o m från trean. Ett litet ryck tycker jag dock känns vid ungefär 7 000 varv. Men annars ett jämt och oerhört drag i hela registret. Mjuk som silke med ett j-a klipp. Växlarna bara matas upp utan koppling, quick-shift. Ner används kopplingshandtaget. Men inga problem och snabbt går det utan ett ljud. Klar vinst till MV:n.

Stabil fjädring. Lite sportigt hård, men ett antal inställningar finns att tillgå både fram och bak. Upp-och-nedvänd gaffel fram. Brembo fram ger bra känsla. Bak provade jag nog aldrig. Mycket stabil i högre fart. Bra känsla i styret och cykeln styr dit jag vill. Med tanke på självrisken blir kurvmanövrerna beskedliga men cykeln är lätt att lägga in och ur rondellerna. Vid korrigering av hastigheten i en kurva är MV:n helt stabil där BMW:n gungar till. Fjädringsmatchen går till MV medan bromsarna är lika bra och lättarbetade på min BMW.

Gasresponsen är omedel-

bar. Omedelbar. Om du i en kurva råkar hosta till så finns risken att du hamnar på en plats du inte tänkt dig. En riskfaktor hos MV:n, i varje fall för en gammal rosslig gubbe.

En stor nackdel är MV:ns digitala instrument. Varför har de gjort oss detta?

Eventuellt touringåkande är inte så enkelt löst. I varje fall inte om annat än rygg-säck skall med. På plåt-tanken kan tankväska med magneter fästas men det blir nog inte så snyggt eller funktionellt. Men MV:n är inte tänkt som touringcykel utan som leksak.

MV Agusta är en härlig erfarenhet. Det finns plats i garaget. Kanske en 800 med liten kåpa. Lanseras till hösten. Rödvit. Klart den skall ha de klassiska färgerna. Ungefär som sägnen säger att T-forden i begynnelsen kunde fås i valfri färg, bara det var svart. Rött och vitt gäller. "Oh Lord won't you buy me a"

Vill vi skämta till namnet, så rekommenderar jag en underhållande levnads- och reseskildring av Graham Greene: "Resor med moster Augusta".



Nyttig avrostning i Dalby

David Ehrenstråle, text & bild

"Nyttig", vilken pekpinnerubrik tänker du kanske? I viss mån har du naturligtvis rätt, men rubriken speglar inte helheten riktigt. För egen del tycker jag att LTT:s avrostning tillsammans med BMW-klubben alltid är en rolig händelse. Just det: rolig! Åtminstone har jag alltid mycket trevligt med MC-kompisarna på plats.

Det stora underhållsmomentet är kanske uttryck för att jag efter att ha kört tung MC sedan 2002 nu börjar få viss koll. Samtidigt en inställning som kan vara riskabel då man lätt kan drabbas av ett självsäkert övermod. Bättre då att vara ödmjuk och snappa upp all den kunskap funktionärer och övningsmoment kan förmedla. För det finns alltid nya saker att lära sig.

Det mesta kändes igen från tidigare år: konbanor och inbromsning på asfalt och grus, en grusslinga i

environgerna runt stenbrottet, en teoridel ledd av en tvättäkt polis samt ett nytt inslag, vändning på smal grusväg med hjälp av koppling och avstängd motor. Grejen med den övningen är att bromsa med bakhjulet och ändå kunna stödja

MC:n med båda fötterna i marken.

Ett varmt och stort tack till den stora BMW-klubben som naturligtvis drar det tyngsta lasset, till LTT och till alla funktionärer, från LTT: Reidar, Pete, Rolf och Wolfgang!



Måltidspauserna är minst lika viktiga som det formella programmet alla övningar. Snacka med kompisar och smälta intryck.



Rapsfält utanför Mölle. Pontus Block med sin Honda VFR 750. Foto: David Ehrenstråle.

Gnistgapet



Jag tar mig friheten att här visa momentet med vändning i uppförbacke på smal grusväg. Scenariet är blockerad väg i alperna på grund av ras, olycka, vägarbete eller helt enkelt en flock boskap som vägrar flytta sig.

Framhjulet är lätt belastat i uppförbacken. Försöker man bromsa det kasar därför hjulet lätt på gruset med risk för att framhjulet går ner i diket så att föraren tappar cykeln.

Bakbromsen tar upp större delen av ekipagets tyngd, men det är olämpligt att använda bromspedalen. Gudarna skall veta att båda fötterna behöver ha markkontakt för att man inte skall förlora kontrollen.

Genom att stänga av motorn, ha ettans växel i och jobba med kopplingen bromsar motorns kompression bakhjulet. LTT:s Bengt Andersson visar elegant hur det skall gå till och blir hjälpt av BMW-klubbens Dennis som för säkerhetens skull håller i bak.

Det är ingen risk att motorn går i gång och går baklänges, som ibland hände i ungdomen med moppens 2-taktare.



Temperaturen låg på 10-13 grader. Totalt var 20 funktionärer i arbete. Endast ett 60-tal anmälda deltagare, därav 5 från LTT. BMW-klubben tog 120:- för avrostningen, LTT 60:-.

Min trippmätare angav 9,5 mil vid hemkomsten, men då har jag 6 mil torstenbrottet. Reidar kammade hem en vinst i det avslutande lotteriet.

Richard Karlsson, Trafikpolisen Skåne pratade om var-selpunkten, den längst bort i synfältet liggande punkt där man har obruten överblick över vägen. Det man ser dit får avgöra hur man kör.



Polisen hade ett rejält lärhölster med plats för radio, mobil, klovar och tjänstevapen.



Glimtar från vårens ut-och-körakvällar



Lars Nicklasson & David Ehrenstråle, text. David Ehrenstråle, foto.

Fotot överst togs den 7:e april vid Borgeby slott – en ljummen aprilkväll. Över Lund och inlandet låg svarta, dystra moln. Kanske det som avskräckte damerna från deltagande – inte en kvinna inom synhåll. Alf Gustavsson bestämde sig för att gå med i LTT.

Fotot i mitten togs den 21 april. Janos Grönhed kom i spetsen för en trevlig delegation med kompisen Stevo Pjevic och Smiljas son Bojan samt några av hans kompisar. 14 kyliga grader.

Nedersta fotot togs den 19 maj. Vi började med att köra via Vallkärra mot Stävie. Längs vägen stannade vi för fotografering. Efter Stävie fortsatte vi via Fjelie och Önnerup ut till Lommabukten söder om Bjärred. Därefter körde vi genom Habo Ljung, Lilla Lomma, Jakriborg fram till stora Lommavägen vid Vragrup. Efter ytterligare fotografering körde vi via Trollebergsvägen till Gräddhyllan.



**Alf Gustavsson, ny medlem,
välkommen till LTT!**

David Ehrenstråle, text & foto

Fullt naturligt att en mindre, trevlig MC-klubb som LTT har en tillströmning av nya medlemmar. Alf Gustavsson är en av dessa nya medlemmar och den ende som jag hunnit prata litet med. Vem är Alf Gustavsson?

Alf har kört MC i 6-7 år. Inget MC-körande i ungdomen varför han inte är återfallsknutte. Det började med att dåvarande svärsonen behövde övningsköra för sitt MC-kort och utnämnde Alf till instruktör. Intyg skaffades för Alf fick behörighet att köra MC som ett medskick till sitt bilkörkort. Sedan dess kör han 200-400 mil per år. Alf bor i Malmö och är pensionär. Han jobbade som konsultchef i ett Sydkraftbolag innan han gick i pension. Men han har varit konsult inom el- och energiområdet under stora delar av sitt yrkesliv. MC:n är en touringutrustad Honda CBF 1000. Alf kör ibland med IFMR, International Fellowship of Motorcycling Rotarians, där särskilt vännerna på den danska sidan är aktiva. Därför har det blivit några turer i Danmark och i Tyskland. I sommar blir det en tur uppåt landet med en avstickare in i Norge.

Vi presenterar gärna även er andra nytilkomna, men någon måste skriva litet om er och ta en bild eller två. Och förse redaktören med detta angelägna material!

Tisdagen den 20 maj bjöd Lillemans MC i Lund in LTT:s medlemmar till att fynda tillbehör till extra förmånliga priser.

Lars Nicklasson, text & foto

Med start kl 18 fick vi 25 % rabatt på de MC-relaterade accessoarer som fanns hemma i butiken. Vi var en storleksmässigt hanterbar grupp medlemmar som kom, kollade & köpte denna strålande försommarkväll.

När jag såhär i efterhand räknar efter så får jag antalet deltagare som kom till kvällens tillställning till ett drygt tiotal.

Vi kom i alla möjliga fordon. Ingela på sin el-cykel, jag i min gamla 240:a, men de flesta på sina bensindrivna två-hjulingar.

Nästa steg blev att kolla. Först MC-utbudet, men sedan hamnade fokuset på personlig utrustning. I många fall slutade det med köp. Vilket var tanken med kvällens upplägg.

Tillställningen avslutades på Lillemans soldränkta takterass där varma och eller kalla drycker i kombination med småkakor och småprat fick avrunda kvällens LTT-aktivitet.



I våras var det dags för kontrollbesiktning. En kylig morgon i mars begav jag mig till Fosie. Det var frost på sadeln och säkert 5 minusgrader. Besiktningsmannen klagade på att lyset pekade för lågt, vilket jag kunde instämma i. Han avböjde vänligt men bestämt mitt förslag att låta mig ställa in det på plats så det blev underkänt. Det blev till att justera lyset, uppåt, men frågan hur mycket? Jag gjorde lite research på nätet och det visade sig vara sparsamt med information från myndigheterna. Efter ett tag hittade jag dock en artikel på ett forum som handlade om en veteranbil, där beskrevs att lyset skall peka neråt med en vinkel som jag fick till 0,6 %. Berikad med denna kunskap jag körde ner i LTT:s garage utrustad med en tumstock, en insexnyckel och en rulle eltejp. Sittande på mc:n mätte jag upp höjden från marken till skruvarna, och klistrade fast en remsa tejp på väggen 6 cm under denna höjd. Nu var det bara att ställa hojen 10 meter därifrån och justera stälkastaren. Det hela tog mindre än fem minuter, verkstaden skulle ha en förmögenhet. Utfallet vid ombesiktningen blev "perfekt". (Ett tips om du råkar ut för samma sak).

Tord Andreasson

Janos bilder

Janos Grönhed, text & foto.

Janos Grönhed körde till en MC-träff i Bjuv med sin vän Stevo Pjević. Mobilkameran gick för fullt. Här några av bilderna.



(Ovan) En Boss Hoss med en 6-liters v8 från Chevrolet Corvette. Antagligen känns varje kolvslag i kroppen. Vid full acceleration får man kämpa för att hålla sig kvar ombord.

(T.h.) Konstnären/motivlackaren heter Tom Persson och han har firman Wicked-paint. Han lär vara en av de bästa i världen. Men jag vet inte om det är han som har lackerat monstret!



Så här flott kan det färdiga motivlackade resultatet bli. En Harley-Davidson med den stora motorn på 103 cubic inches.

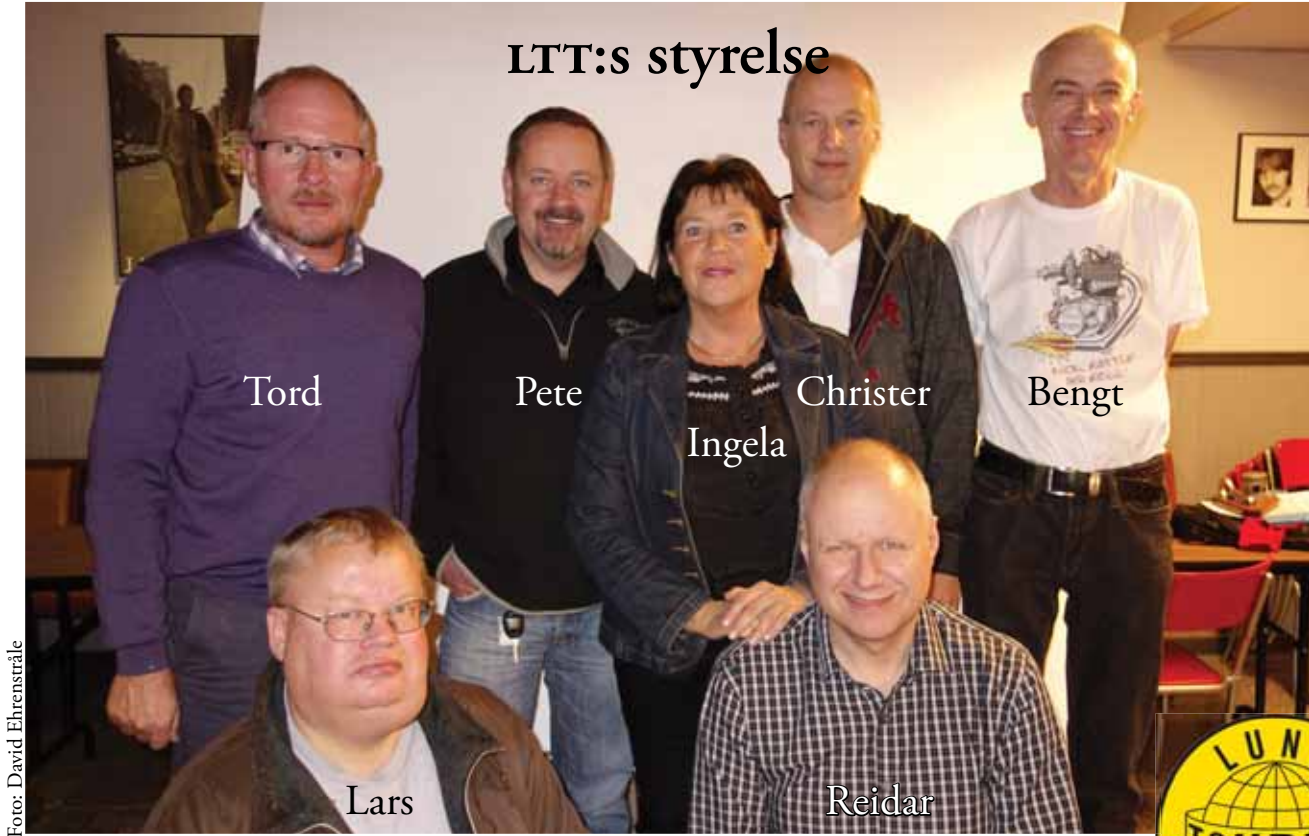


David Ehrenstråle, text & bild

En dagstur var vad vi hade sagt att vi skulle köra Bengt Andersson och jag. Vi träffades hemma på Shellmacken och bestämde då att som första etappmål först köra till Ring Knutstorp för att se om där var något hålligång.

Bengt ombads ta täten och körde på de mest vidunderligt roliga småvägar till Ringen. Skall ni åka i grupp och har tid, be Bengt köra först så hamnar ni garanterat på trevliga mc-vägar. Ring Knutstorp var tyvärr stängd.
Vid slog vi fast att det blåste hårda ostvindar. Vår egentligen tänkta fortsatta färd till Österlen fick därför ersättas av en färd till Bjärehalvön. På vägen passerade vi Rössjön där vi stannade för en liten picknick. Trädens löv var fortfarande inte utslagna och här och var fanns spår av stormen Sven i form av omkullvräkt träd.

Väl i Båstad blev det lagom med lunch på Café Utsikten. 100 m över havet med utsikt över Laholmsbukten vid klart väder.
Efter lunch tog vi oss till Hovs Hallar där vi skiljdes åt då Bengt hade en tid att passa och var tvungen att återvända hem. Jag fortsatte till Torekov och körde därefter till Örskelljunga för att ta mig hem via 108:an. Mellan Örskelljunga och Perstorp är den vägen alldeles extra trevlig. Kurvor, skogar, sjöar, röda stugor med vita knutar – hur gullig som helst.
Detta var en helg fylld av trafik på de olika konstrundorna, men vi märkte av trafiken först vid Café Utsikten, där det var mycket folk. 36 mil sa trippmätaren vid hemkomsten.



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

Uppdrag utanför styrelsen

Garageförman	Bengt Andersson	073-722 4183	garageforman@ltd.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.ltd.nu, www.facebook.com/#!/groups/190221367717014/		
ePost till hela klubben	klubbmedlemmar@ltd.nu		
Gnistgapet	Medlemstidning för Lund Touring Team		
Redaktör, layout	David Ehrenstråle	070-941 5823	gnistgapet@ltd.nu

Kalender 2014



Juni		
Lördag	14	Koll av fallskärmshoppning hos Everöd skydive.
Måndag	16	Ut-och-köra. Samling kl 19:00.
(Tisdag	24	Reservdag för turen till Lödde.)
Juli		
Onsdag	2	Sydskusten i den ljusa sommarkvällen.
Måndag	7	Ut-och-köra. Samling kl 19:00.
(Onsdag	16	Reservdag för Sydskusten.)
Måndag	21	Ut-och-köra. Samling kl 19:00.
Augusti		
Lör-/Söndag	3-4	Helgtur till Halland med övernattnig.
Måndag	4	Ut-och-köra. Samling kl 19:00.
Måndag	18	Ut-och-köra. Samling kl 19:00.
September		
Måndag	1	Ut-och-köra. Samling kl 19:00.
Fredag-söndag	5-14	Klubbresa till Alsace.
Måndag	15	Ut-och-köra. Samling kl 19:00. Säsongsavslutning!
Oktober		
Lördag	4	Kiviksturen för koll av äppletavlan.
November		
Tisdag	4	Årsmöte. Alla klubbmedlemmar är välkomna! Info följer!

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

