

Gnistgapet

Medlemstidning för Lund Touring Team, nr 1 2015

Omslagsfoto: Pete Mace, Berne Johansson, Ingela Holmgren, Ingrid Salmon Norén, David Ehrenstråle.



Några tankar i farten...



Foto: Tord Andreasson

Nu har det gått ett tag sen jag fick äran att ta över ordförandeskapet. Intressanta månader, med en del utmaningar.

Genom bl a sociala medier försöker vi uppmärksamma och lyfta LTT, som klubb. Ett av tillvägagångssätten är en uppdatering av LTTs hemsida, där Tord ansvarar. Kika gärna in på sidan med jämna mellanrum. Och var inte blyg för att skicka in ett foto på dig och din motorcykel! Är du med i en annan klubb, så lägg gärna en blänkare för LTT hos dem, så kan vi göra likadant på vår hemsida. En något ökad aktivitet på LTTs Facebooksida har noterats, men gör gärna något inlägg då och då så att vi alla kan se vad som händer såväl inom som utom klubben.

Ni som inte hade möjlighet att delta på Säkerhets- och Inspirationskvällen den 17 februari, gick verkligen miste om något. Pete gick igenom den ”danska modellen” vid kortegekörning och fortsatte med bilder och berättelser från sin tur på Route 66 under 2014. Vi fick en del matnyttiga tips på t ex att inte köra med hjälm utan skärmskydd när solen brinner på himlen. En tur på Route 66 ligger numera på min ToDo-lista i livet.

Som ni har läst i mailutskick, är Reidar tillförordnad Öreruntgeneral. Jag har fått följa med på nära håll i planeringen av evenetet tillsammans med Jörgen Johansson och Håkan Rosberg. Rundan kommer att bli toppen! Från min sida har jag varit i kontakt med några danska klubbar och bett dem göra reklam bland sina medlemmar för LTTs Örerunt Skåne. Vi ber alla våra kära medlemmar att bjuda in vänner och bekanta att delta denna dag!

Den 6 mars var jag och hämtade hojen för besiktning. Det kliade i fingrarna och pirrade i hela kroppen när jag äntligen satte mig på sadeln för att köra för

första gången under 2015. Och jag var mycket glad att jag har handtagsvärme...

Min make och jag deltog på SMCS 10:e Hoj-X i mitten av mars. Det var high-life på fartyget och efterfesten, du kan läsa lite mer om våra upplevelser längre fram i Gnistgapet.

Sist men inte minst... David, Gnistgapets emment redaktör, har meddelat sin avgång i anslutning till Årsmötet i november. Vi söker nu en ersättare för David. Självklart kommer David att medverka till en ordnad överlämning till en ny redaktör. Så – om du är intresserad av vad rollen innebär – hör gärna av dig till antingen mig eller David.

Och med dessa ord – kör försiktigt så hoppas jag att vi ses både här och där.

*Ingrid
Ordförande*

Route 66



”The Painted Desert” i Arizona. Hojen är en 2013 års HD Street Glide.

Foto genom Pete Mace.



Hans-Åke Antoniusson
ny medlem

Ingela Holmgren, foto. David Ehrenstråle, text.

När vi pratas vid säger Hans-Åke att han gillar att prova på nya saker. Som det här med mc-körning. – Det är Ingela Holmgren som både fått mig intresserad av mc-körning och som värvat mig till LTT, säger han!

Just nu har han 2 timmars körning bakom sig, en siffra som lär öka rejält i vår. Vi har 2 motorcyklar, Ingela och jag. Dels hennes Honda Shadow 750, dels en Honda CBF 600. Troligen kör jag initialt in mig på glidaren innan vi turas om att köra det som vi känner för just då, säger Hans-Åke, 60. Till vardags jobbar han som försäljningschef på Colgate Palmolive och veckopendlar mellan Skåne och Stockholm. Välkommen till LTT, säger vi!

Redaktören spaltar upp



Foto: Thorkel Sjögren

Jag har funderat på det där med stänkskärmar fram på motorcyklar. Det finns allt från pyttesmå ”stänklappar” till riktigt rejäla doningar som gör skäl för beteckningen. Glidarna har genomgående väl skyddande stänkskärmar. De minsta sitter på sporthojarna.

Med en liten stänkskärm skitas hoj och förare ner vid smutsigt väglag. MC:ns motor och framände utsätts också för en viss blästring.

Men det är klart att en liten skärm väger mindre och gör MC:n villigare att svänga – en egenskap man vill ha hos en sporthoj.

För det är väl inte så att tillverkarna bara anser att en liten skärm ser fräckare ut i MC-handlarens skyltfönster?

*David Ehrenstråle
redaktör*

Välbesökt säkerhetskväll

Pete Mace, text & principbilder.

David Ehrenstråle, inledning, bildtexter & foto.



Kortegekörning är högriskkörning, om du frågar denne skribent. Man kan absolut inte slappna av i tron att man kör extra säkert då. Tvärtom! Man måste vara helskräpt och extra mycket på alerten, observant på tätens och omgivningens alla manövrer – beredd att parera och bromsa. Därför var det utmärkt att Pete Mace gick igenom några av reglerna för hur det skall gå till.

1) För alla körningar skall en Road Captain, även kallad Frontman och en Tail End Charlie även kallad Köman utses. Frontmannen är den som ansvarar för rutten och är väl införstådd med den. Om kortegen sker utan förplanerad rutt skall Frontmannen vara någon med god kännedom om de lokala vägarna. I bägge fallen skall även Kömannen ha god kännedom om vägarna. 2) Det förutsätts att alla har full tank vid starten och därför bör

all kortegekörning startas vid eller nära en bensinstation. Om någon behöver tanka under resans gång skall Frontmannen informeras snarast. 3) Front- och Kömannen är ansvariga för säkerheten under kortegen och deras instruktioner ska följas. Front- och Kömannen bör kunna kommunicera med varandra via t.ex. mobiltelefon ifall något oförutsett inträffar. De bör även ha med sig förstahjälpenkuddar i sin packning. 4) Innan körning infor-

merar Frontmannen alla deltagarna om färdplanen. Denne bör också hålla en snabb genomgång av säkerheten (avståndshållning osv.) samt om vem som är Köman. 5) Front- och Kömannen bör bära LTTS varselväst "LTT Funktionär" under körning. 6) Frontmannen kör först. Kömannen kör sist. 7) Kör i en så tät formation som är säkerhetsmässigt möjligt, i en sågtand eller sicksack-mönster med första MC (Frontmannen) till vänster i filen.



Ovan: den välkända sicksack-formation vid kortegekörning.

Nedan: lämpligt tidsavstånd mellan motorcyklarna.



7a. MC nummer två kör till höger i filen, 1,5 sekunder bakom Frontmannen. 7b. Tredje MC:n kör till vänster i filen, 1,5 sekunder bakom andra MC:n och 3 sekunder bakom Frontmannen. 7c. Kömannen bör hålla till vänster eller mitt i filen beroende på antal ekipage – inte till höger! 7d. När kortegen skall svänga eller om osäkerhet kan uppstå om den fortsatta färdvägen, används vägvisare. Vägvisaren stannar på Frontmannens handsignal på lämplig, väl synlig plats i färdvägens riktning med blinkers på i den riktning som kortegen kör. OBS! Om någon övningskör måste detta påpekas för Frontmannen i förväg! Vid övningskörning stannar både den som övningskör & handledaren som vägvisare, de ska inte dela på sig. 7e. Den som ligger efter Frontmannen är nästa MC som skall agera vägvisare. Denne skall då

lägga sig till höger i filen, nästa MC lägger sig till vänster osv. 8) Om vägen smalnar av upphör sicksack-formationen. Tänk på säkerhetsavståndet på tre sekunder. Sicksack återupptas när så är möjligt. 9) Inga omkörningar inom gruppen eller "lek" får ske under kortegekörning. Alla måste hålla sin plats under körning. Körning i bredd är förbjudet! 10) Hastighetsbegränsningar skall följas, rekommenderad maxhastighet är 80 km/h. Vid mindre korteger, som är lätta att överblicka för Frontmannen, kan man komma överens om högre maxfart om ALLA deltagare tycker så. Detta bestäms innan avfärd. 11) Frontmannen styr hastigheten för kortegen och skall undvika kraftiga gaspådrag utom vid omkörningar. Gruppen gör detsamma – slår inte av för tidigt så alla i gruppen kan fullfölja omkörningen på



Ovan: komprimering av kortegen vid rödljus och stoppskyltar. Styrelsen förväntar sig att samtliga klubbmedlemmar memorerar den högra delen av bilden (skojar bara!).

ett säkert sätt. 11a. Kömannen kan säkra utrymme för kortegen vid filbyten & vissa omkörningar genom att gå ut i vänsterfilen samtidigt som Frontmannen byter fil. 11b. Den som ligger till höger i fil får inte byta fil förrän hojen som ligger direkt framför & direkt bakom till vänster redan har gått ut. 12) Alla skall alltid ha koll i sina backspeglar. Om hojen

bakom dig försvinner, slå av på tempot och stanna om den inte dyker upp. Till slut stannar även Frontmannen. OBS! Stanna på ett sätt så att du inte utgör någon fara för dig själv eller andra trafikanter. Stå kvar på din plats, det är Frontmannen som kör tillbaka, Frontmannen är den som återupptar kortegekörningen. 12a. Vid tekniska problem är det Kömannen som stannar tillsammans med den som har problem. Resten av gruppen fortsätter med Frontmannen till lämplig plats & inväntar besked från Kömannen. 13) Om någon vill lämna gruppen bör Frontmannen informeras innan avvikelsen sker. Om man lämnar gruppen under körning skall man tydligt markera att bakomvarande ska glida förbi och som sist låta Kömannen förstå att man lämnar gruppen. Kömannen informerar Frontmannen vid nästa paus. 14) Vid paus håller man sin plats i kortegen och återupptar samma position i ledet efter pausen, detta så att man lätt ser om någon saknas. 15) Vid trafikljus och stopplikt bör man sluta leden och samlas i grupp, detta för att alla ska kunna komma över den korsande vägen snabbt utan



Pete har alldeles rätt, håller man sig till några goda regler vid kortegekörning ökar säkerheten för dem som deltar i kortegen och för trafikanterna i omgivningen.

att förlora alltför mycket tid.

Några enkla handsignaler som gör körningen lättare & säkrare

1. Start

Frontmannen lyfter på vänster hand & med pekfingeret uppåt gör en cirkelrörelse.

2. Sakta ned

Sakta vinka upp & ned med vänster handflata nedåt.

3. Stopp

Lyft överarmen horisontalt & underarmen vertikalt med handflatan riktad framåt.

Uddabilden

Väldigt vanlig syn i Hanoi meddelar Inger Degerfält. Notera barnet utan hjälm, väskan fram och mammans högklackade skor. Inger Degerfält, foto.

4. Dina blinkers är på
Med vänster arm, peka diagonalt nedåt, växelvis med öppen & knuten vänsterhand.

5. Jag behöver tanka
Peka på tanklocket med vänster hand.

6. Skräp på vägbanan
Om det ligger till vänster, peka med vänsterhanden.

Om det ligger till höger, peka med högerben.

7. Kör om mig
Med vänster hand, gör en långsam rörelse framåt med öppen handflata.



Hoj-X 2015

SMCs årliga kryssning tog plats den 13 mars där maken och jag beslöt oss för att delta. Det var ju trots allt vår första gång och 10-års jubileum för Hoj-X.

Ingrid Salmon Norén, text & foto

Efter en händelselös bilresa till Stockholm anlände vi något tidigt och beslöt oss för att ta varsin dryck i SiljaLines vänthall i Värtahamnen. Folk kom och gick och helt plötsligt var hallen full av glada människor, varav en hel del bestod av "skinnavästar" (dock inga kriminella sådana, så långt ögat kunde nå).



Väl ombord och i hytten möttes vi av en härlig syn.



Middag intogs, sen började festen!



50-tals musik, rock och inte minst Linda Bengtzing.



Morgonen efter möttes vi av en typisk Finne.



SMC hade en utställning där importörer visade både stort och smått i motorcykelväg.



En visning av vårens klädnheter var också en del av paketet.



Kryssningen avslutades på lördag kväll och vi gick en kort promenad till Scandic Ariadne. Middag med hela kryssningsgänget, lite dans och sen var det sängen som gällde. Frukosten på söndagsmorgonen var lugn, det var nog en del hojåkare som tog en sovmorgon.

Hejhej David, tack för ditt mail!

Ingela frågade huruvida det gick att brodera LTTs logga på västar för de som är nya eller har slitit upp sina och det är givetvis OK.

Det kanske ska stå med?

Antingen att vi bestämmer en kväll eller att de som vill kan kontakta mig?

Hälsningar Inger

Ingers kontaktuppgifter finner du på klubbens hemsida. Reds. anm.





*Författaren himself på Ducatis nya scramblermodell.
Berne Johansson, foto.*

MC-mässan i Älvsjö 2015

Jörgen Johansson, text & bild

Vill du läsa uttömmande om mässan, dess innehåll och mängder med data, korsreferenser, diagram och jippon samt se ett upp-
båd av häftiga bilder så bör du kolla i någon av branschens MC-tidningar.

Alla tidningar med självaktning skriver utförligt om detta event. Denna lilla artikel kommer istället lite summariskt och halvlojt inrikta sig på en specifik ny maskin på marknaden samt en specifik mc kategori som verkar ta mer och mer mark.

Klockan har hunnit till tiostrecket denna fredag den 23 januari. Min bror Berne och jag är på väg ut från kontoret i Stockholm för att åka vidare med tunnelbana till Centralen där vi ska byta till pendeltåget. På Centralens perrong finns gott om folk och just denna dag gott om folk som precis som vi ska till Älvsjömässan, det märks väldigt tydligt på klädval och alla förväntansfulla diskussioner som vi oundvikligen över-

hör. Folk som kommer lite överallt ifrån verkar det som och därmed även en del som kommer från våra skånska breddgrader. Redan när vi sätter första foten på perrongen stöter vi på en känd mc handlare från Lund som på glatt säljman-
ner bedyrar att mycket av det vi kommer se på mässan kommer han strax ha i butiken!

När vi väl kommit in på mässan, betalt avgiften och fått in en del i garderoben påbörjas rundvandringen med lätta steg. Vi är i god tid före lunch men redan nu är mässan fylld av besökare. Berne och jag bestämmer oss för att kolla motorcyklar först och vänta med utställningar av alla hjälmar, klubbar, glittrande attiraljer, ruffiga skinnvästar och andra allehanda tillbehör. Som sanna mc entusiaster måste vi ju ta en titt på mässans alla hojar men vi har såklart redan pratat ihop oss och har "sökaren" tydligt inställd på några godbitar.

KTMS nya allround-MC

Ja redan rubriken pekar på det omöjliga för det finns ingen MC som är ultimat allround men så gott som



*Berne Johansson, proussiter Triumph Rocket III.
I verkligheten gäller enbart adventuremaskiner för Berne!*

alla fabrikat har ju idag någon variant som har lite större framhjul, störtlågar, upprätt sittställning mm. Lite äventyrs stuk med andra ord. Kungen över alla i denna nisch är väl än så länge BMW R1200GS och dess bror/syster R1200GS Adventure. Riktiga kanonmaskiner hyllade av väldigt många men också maskiner som ligger i pristopp. Den lite mer macho Adventure modellen har samtidigt i standardutförande väldigt hög sitthöjd som vissa har problem med. Den utstrålar också en enorm Mekanoglädje med aluminiumbitar, makrolondetaljer och rörbitar mm som sticker ut lite överallt. Vissa tycker det blir lite för mycket, så även jag.

Det finns en hel del al-

ternativ i denna genre tex Suzuki V-Strom, Yamaha Super Teneré, Ducati Multistrada, Honda Crosstourer, Triumph Explorer och KTM Adventure (i flera motorstorlekar).

Nu kommer KTM med sitt nya äventyrsalternativ dvs 1290 Super Adventure. Den finns såklart med här på mässan och utgör en av dagens fokuspunkter för Berne och mig.

– BMW kommer troligen få sig en rejäl match i och med släppet av denna KTM-modell säger Berne. Jag kan inte mer än hålla med. Att döma av alla som samlats runt utställningsexemplaret så blir det nog sålt ett antal under året. En av KTMS säljare säger samtidigt att allt från fabrik redan är slutsålt till återförsäljarna.

Hojen kommer till butikerna i månadsskiftet februari/mars och jag blir förmodligen inte ensam om att vilja testköra (och kanske senare också äga en, tiden får utvisa). 1290 Super Adventure ger ett ganska rent intryck. Visst, den har störtbågar och kan fördes med hasplatta och annat för lite mer offroad körning om man så vill men dessa prytlar ser ut att tillhöra grundmaskinens design på ett ganska "smärt sätt" (kan man säga så?). Effekten med sina 160 hästar lär räcka till. Ett vrid på max 140 Nm bör ju också räcka ganska länge. Stor tank, 30 liter. Massor av elektronik som ingår som standard som tex farthållare, däcktrycksmätare, elektroniska stötdämpare med flera inställningar, traction control mm. Du får även handtags- och sadelvärme och en hel del annat som inte räknas upp här. Allt detta ingår såvitt jag förstår i grundpriset som kommer ligga runt 157 000 kr. Vill du ha än mer så kan du tex köpa starthjälp i uppförbacke.

Titta gärna själv på:
<http://www.ktm.com/travel/1290-super-adventure/highlights.html#>.
 VMeRXWiG98E

Lite 60-tal, lite retro, lite classic och tillbaks till enkelheten!

Att gå på mässa tär på krafterna så vi behöver fylla på energi. Köerna ringlar sig långa för det har fyllt på rejält med besökare och vi som tyckte det var många redan när vi kom. Efter några decimeter brie/salami macka och varsin god öl fortsätter vi rundvandringen. Nu med lite annat fokus nämligen den nygamla retrostilen som bevisligen merparten av hojtillverkare satsar på. Vissa påbörjade denna inriktning redan för några år sedan. Tänker här på Kawasaki w800 som vår LTT-vän Thorkel Sjögren kör. Han demonstrerade dagligen under förra årets Alsace resa hur härligt enkelt mc åkande kan vara. Redan då blev jag lite sugen!

Innan Thorkel visade sin fina hoj första gången så hade jag varit på GPStur med Anders Eng som kör en Triumph Scrambler vilken också är en låg enkel men superfin retromaskin. När jag vid det tillfället valde att köra med Anders visste jag inte vem han var eller hans bakgrund, han är en hejare på att köra även där underlaget är lösare än



Den inhägnade med vit tank var Anders Engs personligen ombyggda Triumph Scrambler.



Den helsvarta en standard Scrambler.



Ducatis gula Scrambler.

löst kan jag säga men det är en separat historia (som kanske kommer med någon annan gång). Anders är också MC säljare i Lödde.

Tillbaks till ämnet, Triumph Scrambler finns med här på mässan. Motor 865 cm³, 59 hk och 68 Nm.

Vikt 230 kg med full tank. Den är tyngre än den ser ut att vara. Hojen finns i ett standardutförande men går att fixa till efter eget tycke med en hel del färdiga puselbitar (inte alla som kan knacka plåt och sy läder, i varje fall inte jag). Triumph Scrambler har ju två närstående syskon nämligen Bonnevill och Thruxton som har lite annorlunda stuk. Det sägs också att utväxling mellan maskinerna är något olika.

En helt ny liten pärla är Ducati Scrambler som alldeles bestämt också visas på denna mässa. Jag får nog en lite drömmande blick när jag kollar på dessa modeller. Jag undrar lite varför Ducati valt samma namn (Scrambler) som Triumph men det kommer förmodligen förklaring på det någon gång framöver.

Ducatis Scrambler kommer i fyra typer, Icon, Urban Enduro, Classic och Full Throttle. Samma motor men olika stuk. 803 cm³, 75 hk och 68 Nm. Denna hoj väger "bara" 186 kg och alltså ganska markant mindre än Triumphen. Det finns redan ett hyggligt utbud av delar och tillbehör för att fixa till en egen "look" och många, många fler ska komma framöver.

Himmel, vicken härlig maskin! Kan redan tänka mig öppen hjälm, tunn (men självfallet körsäker) jacka, jeans, Scrambler och sedan lättsamt manövrera fram på soliga skånska småvägar!

Jag måste förstås också kort nämna BMWs alternativ då jag är lite BMW-freak, nämligen BMW R Nine T. Samma tema, lika läcker men kanske lite, lite på ett annat sätt. Vilket som är bäst av alla nämnda? Tja, jag har min egen föräning, vad tycker du?

Såväl Triumph som Ducati Scrambler och R Nine T blir ett måste för mig att prova så fort vädret (och återförsäljarna) tillåter! Vill du titta mer på dessa? Kolla:

<http://scramblerducati.com/en>

<http://www.triumphmotorcycles.se/motorcycles/bike-categories/classics>

<http://www.bmw-motorrad.se/se/sv/index.html?content=http://www.bmw-motorrad.se/se/sv/bike/urban/rnine/rnine/overview.html¬rack=1>

Annat på mässan

Jovisst finns det mycket annat på mässan men först måste jag vara lite tjugig, kolla styckena ovan en gång



Vit tank och guldgula gafflar på BMW:s R Nine T.

till gällande de fina retromaskinerna!

Berne och jag lunkar vidare, det blir någon Cola och kaffe längs den snirklade banan för att hålla alla sinnen igång. Vi passerar ett gäng skoputsare som vinkar in oss för någon slags mirakelputsning men säljarnas lockrop landar inte riktigt. Vi fortsätter igen och haffas nu av en ung ambitiös försäljerska som startar utfrågning om tv kanaler. Kanaler? Nä, det får stanna vid asfalt och grus men visst, mässan innehåller även vatten-skotrar. Vi tittar på några öppna hjälmar och jag hittar en sommarlätt men skyddad fräck jeansjacka (och just i skrivande stund konstaterar jag att det

Gold Wing återfinns lite här och där och vi passerar en utställare som specialiserat sig på belysning till Vingar. Man blir förvånad hur många ställen det kan lysa på från en Vinge. Om

Kontakta Susanne Borgfors
på 0707183517 eller
susanneborgfors@hotmail

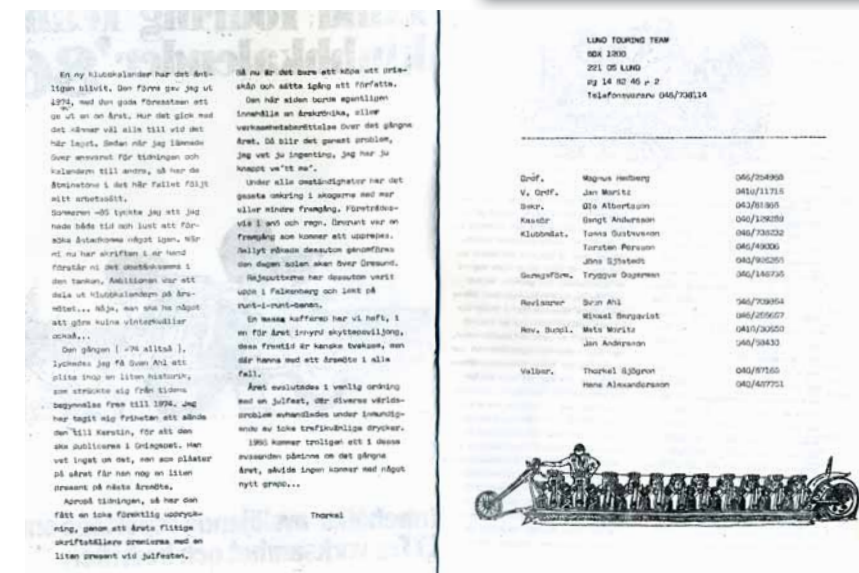
Det börjar bli kväll och vi ska med planet hem vid niotiden. Alltså dags att hämta rocken, leta taxi och rulla iväg från årets MC-mässa. Innan vi lämnar mässan så passerar vi förbi en veteranklubb/militär-MC-fantaster och just där hittar Berne en kär gammal vän, en Jawa 259 levererande hela 16,5 hk. Denna eminenta muskelmaskin



blev verktyget för hans mckörkort. Fortfarande kvar i veteranklubbens monter ökar genast hemlängtan när vi ser fronten på en av deras fina hojar med skylten "Skåne Rundt, 30-31 augusti 2014". Vi är alltså just nu på väg i rätt riktning!



Med litet god vilja och ett förstöringsglas tror jag att det skall vara möjligt att läsa texten om hur Thorkel blev knutte. När vi ändå är på gång kastar vi in en bild ur Thorkels familjealbum som visar litet av MC-livets glädjeämnen. Thorkel i blågrön tröja. Med den ålder Thorkel och jag har gissar jag att just camping inte längre står överst på önskelistan.



Heiligenblut i Österrike (84) tillsammans med tillfälliga bekanta.



Rapport från ett elhandtag

Håkan Rosborg, text & foto

”Nej den här får du inte köra. Det är inte vår cykel. Men åk till Löddeköpinge, så går det nog bra. Vi har tejpat över texten om provkörning”.

Killen som framför ögonen på mig fick lov att köra hade klara trialkunskaper. Över högar med cementrör och stockar. På bakhjulet och på framhjulet. Alltihop på en elbilsdag i Helsingborg. KTM:s elmotorcykel.

Hos Jonte* plockades elmotorcykeln ut för min provkörning. En 5 000 m² stor vildvuxen träda och gräsäng stod till mitt förfogande. Cykeln var oregad så jag fick hålla mig där. En

knaptryckning och elsystemet med tre effektlägen går igång. Ytterligare en knaptryckning och effekten kopplas till gashandtaget. Då jag förklarat min bakgrund med bl a en Husqvarna 360 i smålandsskogarna så valde Jonte läge tre.

Cykeln är något hög men väl på plats fjädrar den ned så att fötterna har markkontakt. Sadeln är smal som ett vattenled-

ningsrör. Men föraren sitter inte så många sekunder i taget. Frambroms som vanligt. Bakbroms där kopplingshandtaget brukar sitta.

Oj så mjukt och jämt elmotorn drar igång. Ut på trädan. Jag märkte att den var ganska jämn utan överraskande håll, så jag vågade dra på. Några instrument förutom elmätarna hade jag inte tillgång till. Och vilket drag upp till kanske 50-60 knyck. Där var det helt

stopp. Men det räckte ju så här långt. Upp på en gräsmatta. Bakdäcket bet bra och det gick riktigt hyfsat att göra små sladdar med gasens hjälp. Lätthanterlig gasrespons. Tillbaka till trädan. Några spår kanske 5 cm djupa innebar inga problem. Cykeln styrde i spåren utan att bära sig ohövlighet åt. Fjädringen svalde allting, men det var ju inte så knaggligt. Men en jämförelse med 1970-talets då radikala 15 cm fjädringsväg var inte rättvist. Jag vågade redan efter kort övning hålla farten uppe för att känna glädjen i kroppen då cykeln tog mig dit jag ville. Utan att kasta av mig. Jag står upp mesta körtiden.

Eftersnacket med säljaren Anders gav en del framtidsblickar. Anders hade jag träffat tidigare vid provkörning i Bromölla samt i väntan på lastning på biltåget i Hamburg år 2013. Han

ledde då en grupp på 20 grusåkare som skulle roa sig i bergen mellan Frankrike och Spanien.

Cykeln bullrar mindre än en skateboard. Tänk er en arena i centrala staden där folk kan leka med en elmotorcykel av förslagsvis trialmodell. Kanske kan samsas med skateboardramporna. Eller en lekpark i ett köpcenter. Skräddarsydda tävlingar för kommersiella elmotorcyklar. Specialbyggda cyklar tävlar redan. Vi har bara anat början på en rolig utveckling.

Hårda fakta:

MC:n kostar 100 000 kr inklusive batteri och laddare. Ett par st är redan sålda i sept.

22 kW och 95 kg. Här kan man utan vidare säga tankad. Drivning kedja.

250 mm fjädringsväg. Monoshock. 25 minuters körtid vid fullt drag.

30 000 kr kostar ett extra batteri. Batteriet byts snabbt.

I januari 2015 kommer en enduroversion som kan landsvägsregas. 110 000 kr. 45 minuters körtid.

Men vadåå? En sak till. Var tog motorljud och vibrationer vägen? De här väsentliga ingredienserna i MC-körningen. Skall jag sätta mig i massagefåtöljen hemma och knappa in MC-programmet för att få den kicken.

Det brukar heta att ett elfordon drar lika linjärt som en ångmaskin. Jag har aldrig kört ett ångfordon, men om jag får den möjligheten så kan jag nu påstå att det är som att köra en elmotorcykel.

Uddabilden

Även om man väljer att inte köra motorcykel på vintern, så finns det andra aktiviteter man kan stå ut med. Välkommen till Luleå!

Ingrid Salmon Norén, text & foto.



*Jonte Engdahl Motorsports AB, red. anm.

LTT:S ÖRERUNT SKÅNE

Lördagen den 6 juni

Du är hjärtligt välkommen att delta i LTT:s MC-rally vare sig du är nybliven hojåkare eller inbiten biker! Vi ser fram emot en färgstark mix av deltagare, hojmärken och årsmodeller. Det viktigaste är som alltid, att Du kör säkert och är rädd om både dig själv och andra!

I år kör vi rallyt i Skåne och passerar några av våra vackraste vägar. Förutom en härlig dag bakom styret kör vi några lättsamma tävlingar och spel samt tar något att kaka längs vägen. Väl vid målgången kommer ytterligare någon avslappnad aktivitet innan vi (utomhus eller inomhus beroende på väder) utnämner dagens vinnare med tillhörande prisutdelning.

START: Glumslöv, Milstolpen/OKQ8/Burger King dvs E6/E20 norrgående mellan Landskrona och Helsingborg.

Koordinater (wgs84) 55°56'26.1"N 12°49'9.3"E

STARTTID 09.00 till 11.00 (starta helst före 10.30 så du hinner ta dig runt i lugn takt).

MÅL: Hanksville Farm i Torrlösa.
Koordinater (wgs84) 55°54'21.0"N 13°7'41.3"E

MÅLGÅNG: Senast 16.00. Prisutdelning ca 16.30.

AVGIFT: 60 kr per deltagare, då ingår körnoter och gps koder till tävlingsställen, tävlingsbricka (chans till fina vinster) samt korv/bröd vid något av stoppen längs vägen. Där kan du även köpa andra godsaker/dricka.

ÖVRIGT: Vid målgången erbjuder Hanksville två rätter till rabatterat pris, en grillrätt för 75 kr eller en vegetarisk rätt för 60 kr förutsatt att du köper kupong vid start (annars normalpriser).

WEBB: litt.nu Titta gärna in för mer info.

Se även hanksville.se om du tex vill sova över.

Ryssen är borta!

*Sture Lindberg, text.
Andrei Bogomolov, foto.*

Rubriken är kanske aningen förvillande.
Icke desto mindre är den sann.



Det handlar dock inte om någon av hr Putin utplacerad agent. Istället något lite mindre kontroversiellt – nämligen den gamla ryssbil som sedan evigheter ”prygt” en av parkeringsplatserna i det LKF-garage inom vilket klubbens eget garage är en separat och insynsskyddad sektion.

Omedelbart till vänster innanför nedfarten från Magistratsvägen har det, åtminstone så länge under tecknad kan minnas (i LTT-sammanhang betyder det ett par år in i förra millenniet), stått en gammal svart ryssbil. Exakt märke och modell är jag osäker på. Jag kan inte berömma mig för att vara särskilt väl uppdaterad på ryssbilar men en femtiotalare av ZIL- eller Volga-stuk har jag nog tänkt mig att det har handlat om. Har nu kollat runt lite och det ser ut som att det varit ZIM.

Bilstackaren var redan då jag först fick ögonen på den hårt åtgången av tidens tand och åren som sedan gått, tillsammans med alltför närgången uppmärksamhet, har inte varit speciellt vänliga mot den gamle ryssen. Samtliga rutor har allteftersom slagits ur och både inredning och det yttre har också fått sig sina törnar. Jag såg den redan för många år sedan som ett hopplöst vrak som övergivits av en anonym ägare och som jag kunde tänka mig var någonting som LKF av någon anledning inte ville befatta sig med. Fyra platta däck på en pansarvagnsliknande skapelse inger ju viss respekt och tar kanske tillsammans med möjliga juridiska komplikationer musten ur eventuella funderingar om bortforsling??

I slutet av februari i år fick jag under en sedvanlig mekarstund i garaget ovän-

tat besök. Två killar undrade om de kunde få låna lite ström. Jodå – med lite skarvsladdar skulle väl det gå att ordna, sade jag och killarna tomtade iväg utan vidare prat. Jag blev färdig med det jag skulle göra och lämnade garaget. På väg ut såg jag de där två killarna och ett par damer sysselsatta vid ryssbilen. Då jag aldrig tidigare sett någon aktivitet där gick jag nyfiket fram och frågade vad de tänkte göra.

Det visade sig att en av männen var ryssbilens ägare och nu skulle han sälja bilen till den andre mannen. Sedan skulle bilen forslas upp till Härnösands-trakten, göras i ordning och så småningom hamna på ett bilmuseum. Jag fällde nå'n kommentar i stil med att det skulle bli ett hästjobb att fixa till den till utställningsskick. Fick svaret att det nog mer skulle bli slitet bruksskick. Även det torde

Nyårsafton 2014 i NYC. Foto: Stefan Söderberg.



Gnistgapet

innebära en avsevärd arbetsinsats. Ägarens kvinna – för övrigt den enda i sällskapet som såg ut att kunna vara av något som kunde antas vara rysk härkomst – upplyste utan anmodan att bilen kostat en smärre förmögenhet i hyra under den tid den stått förvarad i garaget – en detalj som ägaren själv helt tydligt inte ansåg att man nödvändigtvis behövde uppehålla sig särskilt länge vid.

Dagen efter för jag återigen upp till garaget för en stunds mekande. Och för första gången sedan jag började besöka detta LKF-garage var nu ryssens plats tom! Kändes faktiskt konstigt – den hade ju ”alltid” stått där!

Och ännu – flera veckor senare – slänger jag av gammal vana en blick åt ryssens håll – det är närmast en reflex. Som kanske aldrig kommer att gå ur. Men borta är han i vart fall, rys-sen!

Saknad? Njae – kanske lite, då?

Butikskedjan Louis köpt av Warren Buffet

David Ehrenstråle, text

Louis, Europas största butikskedja för MC-kläder/-tillbehör och fritidsartiklar, har förvärvats av Warren Buffet genom Berkshire Hathaway Inc. Under den tid som gått sedan grundaren Detlev Louis avled i oktober 2012 har aktierna ägts av hans änka Ute Louis. Köpeskillingen sägs uppgå till omkring 400 miljoner €. Louis har 73 butiker i Tyskland och Österrike, har via sin hemsida kunder i 25 länder. Faktureringen uppgick 2013 till ca 269 miljoner €.

www.louis.de

Vad hände sen?

David Ehrenstråle, text

Café Gräddhyllan – tidigare ett vattenhåll för deltagarna i Lars Nicklassons Ut-och-körakvällar – har ersatts av Ishiri, en thailändsk restaurang.

Sydsvenskan publicerade en restaurangrecension av signaturen Bong den 12 december i fjol. Jag plockar bland formuleringarna: ”Sällsynt läcker thaimat...”, ”Rätter som kräver tid och förberedelser och som presenteras med precision”. Förrätterna beskrivs som ”sympatiska” och desserten kallas ”förbluffande bra”.

I Bongs sammanfattning fick prisvärdhet och mat varsin uppåtriktad pil, dryck och service varsin horisontell.

Nästa gång man är i Lund och behöver äta, skulle man kanske gynna stället med ett besök!

LTTs MC-resa till Mosel och Alsace sensommaren 2014

Jörgen Johansson, text.

Håkan Rosborg, Thorkel Sjögren & David Ehrenstråle, foto. David även bildtexter.



Deltagarna i turen till Alsace träffades en dryg månad före avfärd för en gemensam pilsner, generöst sponsrad av Jörgen Johansson. Från vänster Thorkel Sjögren, Håkan Rosborg, Jörgen Johansson, David Ehrenstråle och Berne Johansson. Inga deltagande damer tyvärr.

Kort intro av resesällskapet

Håkan Rosborg, kör en BMW F800R från 2010 som rullat ca 1200 mil. Han har också en Yamaha XT600E dvs en grussprättare från 2001 som gått runt 200 mil. Håkan är en inbiten MC-fantast med första MC-köpet daterat 54 år tillbaka i tiden (13-åring).

David Ehrenstråles maskin var en BMW R1200R från 2008 som tillryggalagt 5000 mil, inköpt 2012. David har också en ”andramaskin” fastän av mindre och mer stadsanpassad karaktär nämligen en Honda skoter på 110 cm³.

Initiativtagarna dvs Håkan och David har sett till att denna vision gick från ord till handling och har därmed planerat och sytt ihop denna resa. Håkan har stått för planering av rutter och merparten av besöksmål/historiska mål medan David fördjupat sig i att finna lämpliga, avkopplande och trevliga övernattningsställen. Deras grundliga engagemang hopas jag återspeglas rättvist i berättelsen nedan.

Thorkel Sjögren kör en knappt inkörd (480 mil) Kawasaki W800 från 2011. En maskin med lite 60-tals-

stuk, en klassisk maskin som gör ett litet återtag på marknaden. Enligt Thorkel lätt och behändig men inte riktigt avsedd för monoton Autobahnåkning. Thorkel har varit utan MC länge, den förra var en R90S från -75 som såldes 1992.

2007 köpte Berne Johansson sin nuvarande Honda XL1000 Varadero från 2005 vilken nu har rullat ca 2400 mil. En trevlig och mycket allround MC som fungerar kanon på både Autobahn och ko-stig samt vid kortresor till byn ”Krängelbygget” (även om just det sistnämnda kanske inte händer så ofta).



Bilden tagen minuten före avfärd. Fulltankade, nyfrukosterade och än så länge med fräscha extrakallingar i tank- och sidoväskor. Davids MC var alldeles nyservad och försedd med sprillans och dyra däck från Michelin.

Jörgen Johansson kör en BMW R1200RT 2012a, inköpt så sent som i april. RTN som endast rullat ca 1300 mil innan resan är den tyngsta pjäsen bland deltagarnas ekipage men likväl väldigt lättkörd och kurvwillig.

Utresedagen, fredag den 5 september 2014

Jag vaknar redan strax efter fyra på morgonen och därmed långt innan klockan förväntas ringa. Klarvaken men absolut inte utvilad. Grusig i ögonen och samtidigt ivrig, otålig och förväntansfull. Äntligen semester, den första på flera år. Resa gör jag varje vecka men nu ska jag äntligen komma iväg på mitt livs första mc semester och mitt livs första mc resa utanför Sveriges gränser. Lite smått ofattbart att det skulle ta

några decennier från det att tanken dök upp första gången. Nu verkar det som att det är på riktigt, jag ska verkligen strax sätta mig bakom styret och rulla iväg! wow! Upp och på med kortbyxorna, fram med sidoväskor och toppbox och ner med prylarna på gården. Väl nere märker jag snabbt att det är ganska svalt, 11 C och förstås fortfarande mörkt. Försöker, fortfarande med grusiga ögon bilda mig en uppfattning om det kan tänkas börja regna eller om det bara är dimma som hänger i luften. Hur ska jag klä mig inför körningen blir automatiskt tanken? Jag hakar väskorna på mc:n och tittar lite förnöjd på den ganska nytvättade, polerade och väl förberedda maskinen. Därifrån upp i lägenheten igen och packar innerväskorna vilket sker ganska snabbt, allt ligger

ju redan framme strukturerat och klart sedan förra helgen. Trots att jag redan kvällen innan sorterade bort några tröjor och lite blandat så blir väskorna fulla. Det hade jag inte förväntat mig. Undrar om de andra vana långfärdsuvarna har lika mycket med sig eller om jag redan nu ska strippa ner bagaget? Ähh, nu får packningen åka med som den är.

Klockan går märkbart sakta innan den äntligen blir halv nio. Redan iklädd nytvättade mc-jeans, jacka osv hoppar jag på motorcykeln. Hela kroppen är uppe i varv, lite för högt känns det som. Säkert beroende på förväntan och att jag är uppspelt men troligen också på tidigare intensivt arbete för att kunna ta ledigt.

Fram med GPS och snäpper den i fästet. Jag startar, samlar mig för en sekund

och rullar iväg från Eslöv. Jag rullar fanimig iväg, sååå skönt!

Solen har brutit igenom när jag som första man anländer samlingspunkten i Malmö. När jag fått av mig hjälm och handskar dyker de andra upp en efter en. Berne har lika mycket väskutrymme som jag, det visste jag förstås redan innan. Jag konstaterar att David och Thorkel har mindre packning. När jag ser Håkans minimala packning blir min tysta fundering ”ska han köra runt Tallriken i Pildammarna manne?” Under loppet av en bråkdels sekund inser jag att min packning är alltför svulstig (vilket kommer visa sig gång på gång under den kommande resan).

Vi ställer upp hojarna samt oss själv för en uppstartbild eller gruppselfie kanske det kallas på modern svenska, alla med ett leende på läpparna ska sägas. Vi bestämmer körordning och drar så gott som genast iväg mot Öresundsbron. Förresten, här får jag mitt första gubbastopp men det berättar jag ju absolut inte för någon, jag kör ju sist så det stannar för alltid inom mitt skallben!

När vi nu är inne på ämnet Öresundsbron så kan vi

(efter tidigare ovissa diskussioner) fastlägga att har man ett brokort och en dongel på ett och samma abonnemang så kan man åka två motorcyklar på rabatterat pris. Berne och jag utgick från det omvända och åkte alltså på några hundralappar i onödig avgift här.

Öresundsbron ja, solen skiner, temperaturen stiger – det är bara så härligt att rulla iväg! Som en skänk från ovan (tror jag det var) får några av oss en anledning att göra ett kort stopp uppe på bron och därför med balanserad säkerhetsmarginal en chans att njuta av utsikten.

Motorvägen utanför Köpenhamn är full av vägbyggen med smala filer och tät trafik. Inte bekvämt men det rullar ändå på bra. Vi passerar så klart Storströmsbron och Guldborgsundstunneln på väg mot Rödby där vi kör på färjan redan efter ca tio minuters väntan.

Dags för en påpasslig färjelunch av typen Gulasch och Schnitzel, smaklökarna gör ju inga frivolter precis men det fungerar och vi utnyttjar framförallt tiden. På väg igen mot Hamburg. Redan när vi lämnade Malmö upptäckte jag ett

litet utropstecken på instrumentpanelen men kunde inte hitta info vad det betydde. Det försvann för en stund men kom nu igen. Jag trycker på ”info” knappen och kommer fram till att det troligen är oljetrycket. Vid första tankningstillfället checkar jag oljenivån och det är dags att fylla på, lätt åtgärd men oväntat och därmed en liten oro inför kommande långfärd. Detta blir inte bättre av att varningen inte försvinner med påfyllningen. Vad att göra? Vi kör vidare.

Solen steker och temperaturen stiger snabbt upp till 28-31 C. När vi når Hamburg så blir det såklart köbildningar och en del stillastående. Det är ju eftermiddag och tillika fredag. Färden går vidare i raskt tempo utan kaffepauser, bara nödvändiga korta tanknings- och biologiska pauser. Efter nästintill 591 km sträckkörning (räknat från centrala delarna av metropolen Eslöv) är vi framme vid Bramsche (en mindre ort mellan Bremen och Osnabrück) och Idingshof Hotel & Restaurant. Ingen smärta i bakpartiet men kanske lite stel. Det räcker att se hotellets utsida så lägger stelheten sig. Anläggningen är i grun-



Bramsche. Sedan vi fått av oss de svettmarinerade MC-kläderna, duschat och bytt om drack vi svala drycker i baren. På parkeringen stod bl.a. denna fint renoverade Ford Taunus 12 M.



den en gammal byggnad som sedan ett antal år tillbaks renoverats upp och byggts om. Allt med hög medvetenhet om att behålla det gamla, genuina och idylliska samtidigt som rum och andra faciliteter är högst moderna. Ett fint, härligt och prisvärt hotell ska det visa sig.

Jag sätter snabbt på bromsskivelåset och hoppar sedan in i den efterlängtningsvärda duschens sköna strålar för att sedan snabbt komma ner på gården för en första, svalkande god öl. Stämningen är skön, umgänget enkelt och tillvaron avkopplande. Vi kårar på hotellet och kryper tidigt till kojs. Motorvägsåkande är ingen hit i sig men detta har varit en kanondag!

Dag 2, lördag

Som vanligt vaknar jag riktigt tidigt och passar där-

för på att fixa mig och gå ut en kort runda. Det är en ljummen, smådisig och nästintill alldeles tyst morgon. Det enda som hörs då och då är ett ihåligt klonkande när fallande ekollon träffar tegelpannor eller biltak samt porlande vatten från gamla kvarnhjulsfontäner här och där på innergården. Det råder nästan lite mystik i denna dåsiga morgon vilket förstärks av några daggblöta välrenoverade 50-talsbilar. Vilken härlig morgon, detta vill jag uppleva oftare!

Jag inväntar mina nya bikervänner stående med terassdörren öppen då det är på tok för varmt i foajen. Jag står med ryggen mot frukostmatsalen och njuter när jag svagt hör en del tyskt muttrande lite längre in i lokalen. När jag vänder mig om står ett gäng äldre damer och även någon herre och viftar lite irriterat

med armarna, hostar och muttrar lite halvt hörbart och jag räknar snabbt ut att de tycker det drar för kallt varpå jag såklart stänger dörren. Strax därefter kommer Thorkel och vi går båda in för att påbörja frukosten – med de andra gästernas störda blickar ständigt i min riktning. Ett Homer Simpson "Doh" skulle kanske passa här. Situationen skulle lätt kunna bli invecklad så jag väljer att inte bry mig, jag väljer att fortsätta njuta av morgonen och vänners trevliga umgänge.

Vi ger oss iväg vid nio, halv tio och det har redan hunnit bli 18 C. Sist kör Håkan, sedan Berne, David, Thorkel och jag först. Detta för att vi redan råkat ut för allehanda GPS-bekymmer med mottagnings-, uppdaterings- och laddningsproblem som mer eller mindre visar sig följa oss hela resan ut.

Vi närmar oss Hannover och kommer in i en riktig "stau" i kombination med smala filer och ombyggnad av vägar. Det blir alltså trångt och en del stillastående samtidigt som solen gör sitt för att hålla oss varma. Just här och just nu undrar jag lite varför jag tog Rukkajackan men jag hittar inget bra svar under visiret så frågan får mogna till något annat tillfälle. Just här och just nu får även min GPS sitt första lilla spratt (läses "handhavandefel") så Thorkel och jag konfererar. Med skånsk beslutsamhet lyfter vi fötterna och rullar vidare i näsans riktning. Landskapet börjar ändra färg och form, det blir mer böljande. Lite högre backar och lite djupare dalar. Mer träd av både barr och lövsort. Fortfarande mest helgrönt men lite gula och ljusbruna toner bryter igenom här och där.

Vi kör dagsruttens ca 320 km där sista sträckan består av ganska krokiga motorvägar vilka leder oss till Hotell Wyndham Garden strax utanför Lahnstein (nära Koblenz) som vi når redan vid tretiden trots lite tidigare köer och wobbleland vägval. Här tar David täten och överlägger med receptionspersonalen med

receptionspersonalen med resultatet att vi får garage till våra hojar, faktiskt skönt för utomhusparkeringen är kraftigt sluttande. Hotellet är i höghusmodell, rummen fina och på det hela känns allt väldigt bra.

Vi fixar snabbt till oss och samlas utanför hotell-



MC-café på Autobahn? Nja, snarare McCafé med uttal som i "Mack-Donalds".

entrén. Dagen till ära hålls målgången i det lokala veteranbilsrallyt precis vid hotellets entré och uteservering. Det är ett rally med klass, pompa och ståt med tillhörande uppklädda damer och herrar och självfallet champagne. Eller, kan det möjligtvis vara Sekt? Vi ingår ju inte riktigt i denna



höjdpunkt så frågan förblir obesvarad.

Rallytemat fortsätter men nu i annan form via färd med den lokala bussen ner till byn. Föraren har kört här förr vilket tydligt märks. Resenärerna får med andra ord hålla i sig när föraren ganska bryskt far ner genom hårnålskurvorna. Det är lättare att hålla i sig i MC:n än här.

Från busshållplatsen ganska centralt i byn går vi genom Lahnsteins gamla stadsmur/-port ut mot det enormt breda vattendraget som tillfälligt sätter geografikunskaperna och lokalsinnet ur drift. Är det Lahn, Mosel eller kan det rent av vara Rhen? Vattnet är mycket strömt och verkar mot all logik rinna på fel håll (och nu ska det förtydligas, vi har endast intagit varsin piccolo öl!)

Prämtrafiken bestående av containerpråmar, bulkpråmar och andra allehanda båtvarianter är tät och intensiv. På var och varannan pråm finns en liten bostadsdel med tillhörande parkeringsplats där familjebilen står uppställd. Även i pråmvärlden finns hojfantaster, i

Klubben för klassiska bilar hade målgång efter ett rally vid vårt hotell Lahnstein.



Akterut på Rhens flodpråmar finns skepparens 2 till 3-rumsvilla. På taket tronar ibland en Mercedes, en torkställning med tvätt samt, förstås, en imposant TV-antenn.

varje fall på en av dem som seglar förbi under tiden vi tittar på. Då och då glider extremt långa tvåvånings person/turist pråmar fram, ett av dem lägger till vid flodbädden där vi står.

På stadsmuren finns graverade skyltar som anger tidpunkter då floden bevisligen svämmat långt, dvs många meter över sina normala nivåer. Vid några få tillfällen till och med över stadsmursportens tak så vi kan med lätthet räkna ut att flera områden i Lahnstein dragits med stora problem. Det kommer några stänk från en nyblivet mörk himmel så vi drar oss vidare till en närbelägen restaurang där vissa av oss intar resans andra schnitzel med pommes, denna gång dock en lite lyxigare variant med färska och smakrika kantareller.

Söndag, resans tredje dag

Disigt värre o lite småblå-sigt. Vi kan fortfarande inte komma överens hur floderna rinner och vad som är vad, detta måste vi kolla upp, återkommer!

Vi grenslar åter hojarna och kör mot Burg Eltz (en hel dagstripp med enbart 1,2 km planerad Autobahn). Det blir genast mycket svängigare och roligare körning än tidigare. Skogar som börjar anta höstens färger, dock ännu bara ljusa sensommartoner. Solen tittar fram och den behagliga friska morgon



(Ovan) Metallplattorna över Bernes huvud visar hur högt översvämningarna nått vid olika tidpunkter. (Nedan) Burg Eltz har oskadd överlevt tusen år av krig och fred.



daggen ger sig av. Hårnålskurvorna är något hala, nästan lite obehagligt i början. Eller, kanske är det spänningarna och förväntningarna som spelar mig ett spratt.

Vi når Burg Eltz, som ligger bredvid floden Mosel och ca 45 km från Koblenz, ca 10.30. Där möts vi av en "glad äldre grindvakt" som efter ett "Guten Morgen" svarar att han jobbat på Volvo i Köping från 64 till 76, vad världen är liten! Herrn visar oss till en lite halvjobbig parkering med ganska märkbar lutning. Kunde vi inte parkerat lite bättre? OK, hänvisning troligen för att han har koll på våra hojar under vistelsen. Alles Gut! 2 € för parkering, 2 € för bussfärden i vardera riktning fram och tillbaka till slottet samt 9 € för den guidade turen i slottet. Herr Eltz drar in kulor än! Hans farfars, farfars och så vidare far dvs 33 generationer tidigare lät bygga slottet. Det är alltså fortfarande i samma familjs ägo. En imponerande samling byggnader med moderniteter långt före sin tid, tex vattenspolade toaletter i varje stort sovrum. Slottets första ursprung är från 800-900 talet men den huvudsakliga uppbyggnadstiden

var mellan 1000 och 1200 talet, det är under denna tidsperiod som namnet Eltz också för första gången omnämns (det finns mycket information om detta slott på deras hemsida www.burg-eltz.de).

Under rundvandringen lär guiden oss att dagens militärhälsning kommer från 1500-talets riddare dvs en efterliknelse när de lyfte på sina visir. Slottet har en stor samling av de allra hemskaste vapen man kan tänka sig. Jag kommer att tänka på uncle Fester i Familjen Addams (några av er kommer säkert ihåg filmfiguren), stället är som skapt för honom!

Det börjar gnissla i gänget, "inte fler schnitzel". Likväl blir det lunchvalet för en av oss denna dag och för säkerhets skull tillsammans med en riklig tysk portion pommes.

Vi rullar vidare längs dalen och floden och efter någon timme genom byn Wolf där vi stoppar för en härlig verandafika bland smäktande blommor. Därifrån går färden vidare till Bernkastel-Kues. En obeskrivligt pittoresk överblommade, prunkande, superrenoverad korsvirkes-hus stad. Just nu i pågående "Mittelmosel Weinfestival"



Härlig verandafika i Wolf.



Innevånarna i Bernkastel-Kues ger sig hän åt vinfestivalen. Här en man i ringbrynja med sin kvinna. Nedan en man i 1700-talsklädsel, hans fru och deras 3 ungdomar. Nederst, 4 döds-trötta vingudinnor som ändå ler och poserar för fotografen.



yra. Stan är tillfälligt helt okörbar men vi lyckas få platser till hojarna nere vid flodkanten. Stan är fylld av besökare, några har gissningsvis redan passerat sitt första vinglas. Skaran gungar fram i snäva stråk mellan alla marknadsstånd. Många gladlynta festivalfirare är klädda i medeltidskläder och någon till och med i rustning. Denna härligt hemtrevliga stad/by griper tag i mig, så här vill jag också bo – eller åtminstone ha något liknande tillflyktsställe!

Att ta sig ifrån denna festivalstad visar sig inte helt lätt, våra GPS vill tvunget igenom denna helt avspärrade stad. Vi kör just därför i helt motsatt riktning vilket senare visar sig vara ett hyggligt val/beslut. Vad är en GPS mot en envis skåning? Under färden mot nästkommande mål, Lautzenhausen får Berne känningar av hala däck och några oförväntade sladdar längs de kurviga vägarna. Ännu en jättefin dag, ca 20 rullade mil och en temp mellan 18 till som topp 26 c. Vi bor över på Airport Hotel Fortuna, ett litet hotell men det verkar ganska nybyggt och rummen är bra. Ännu ett hotell där vi får inomhus garage till våra

hojar, skönt. Lautzenhausen i sig är en liten ort, perfekt för övernattningsmen i övrigt ger byn en ganska slätstruken känsla.

Dag 4, måndag

Nu börjar kroppen så smått att varva ner och ställa in sig på semester, skön känsla. Vaknar utvilad, var det manne gårdagskvällens lilla "Underberg" som blev min undergörare? Dagen börjar ganska molnig och lite svalare än tidigare, det är tydligt att sommarvärmen är inne på sista varvet.

Dagens första etapp går mot Trier där vi lite knöktigt irrar runt efter parke-ring. Vi ska ju gå och ta några bilder på Porta Nigra, porten i stadsmuren till det forna Romerska riket. Porta Nigra byggdes mellan åren 186 och 200 och tillhör de Romerska monumenten "Cathedral of St Peter and Church of Our Lady in Trier" i Unescos världsarvslista.

På väg ifrån Trier och vidare kommer vi av miss-tag in i Saarbrücken dvs igenom centrum. Trevligt misstag, kul att köra igenom stan. En och annan bilkö men bara där rödljus-sen på sedvanligt vis banar



Porta Nigra i Trier byggdes av Romarna och är nästan 2000 år gammal.

väg för andra trafikanter på väg någon annan stans än vi.

Äntligen i Frankrike

Nästa delmål blir båtliften vi pratat om några gånger redan nämligen Saint-Louis-Arzviller (N484257, O071306). Inte helt lätt att hitta in och inte en kotte vid huvudentrén! Tja det borde vi väl begripa själv, det är måndag och då är ju anläggningen stängd, vi är ju i Frankrike! Självfallet testar vi några alternativa vägar och broar och gör flera försök att komma in ändå.

Thorkels klassiska retrohoj visar verkligen sina bästa sidor i dessa sammanhang där det inte framstår som solklart vart man ska köra och hur man ska ta sig fram. Han behöver inte knixa och trixa, inte heller



planera och kolla runt efter utrymme osv utan bara kör på, w800:an vänder på en femöring (även om just dessa är svåra att hitta nuförtiden, speciellt i detta land). Det är inspirerande att se, Thorkel behöver inte planera körningen, alltid finns det några cm grus, gräs eller asfalt att ta sig fram på! Skön stil!

Till sist lyckas vi ta oss in med en tillfällighetens kompromisslösning och hamnar vid liftens botten-läge med god utsikt över denna anonyma gigant-anläggning. Vi hinner inte mer än något olovligen komma in förrän nästa mc gäng kommer och sedan nästa och nästa. Det blir snabbt runt 25-30 hojar. David får tillfälle (igen) att nyttja sina excellenta tyska språkkunskaper och kommer snabbt i djup diskussion med ett annat gäng. Samtidigt får Håkan andras intresserade ögon på sin mc. Så där lite på distans



undrar jag om han kanske rent av får ett litet bud?

Vi kör vidare längs bergskammar och skogspartier över högst slingriga härliga vägar. Det är skogsarbete på gång! Tja, det upptäcker vi inte förrän efter ett antal km när vi når en avspärrning. Jag är ännu inte tillräckligt påläst gällande min GPS och hittar inte någon funktion för "hitta alternativ väg". Det är bara att köra tillbaka ett antal km och med hjälp av eget sinne och sans välja en helt annan väg. Denna visar sig ta oss till orten Ville där vi tar tillfallet i akt och för en kort fika på ett litet pittoreskt kafé längs ån Le Giessen. Denna å rinner längre fram ut i floden Lill, samma flod som rinner genom Colmar.

Tyvärr var båtliften i Saint-Louis-Arzviller stängd vid vårt besök (t.v.). Vi körde olovandes in på området (nedan t.v.) och var ensamma i omkring 5 minuter innan grupper av tyska och franska motorcyklister förenade sig med oss på den otillåtna parkeringen (nedan).



Vår lilla MC-kolonn letar sig nu in i det fantastiskt gröna, sköna och böljande distriktet Alsace. Dagens slutmål, som vi når efter hitintills körda 149,5 mil, är Colmar där vi ska stanna på hotel Arc-En-Ciel i fyra dagar. Hotellet ligger bra till det och bara någon enstaka km från centrum. Inte samma standard som tidigare tyska hotell men helt OK och till en helt överkomlig kostnad. Jag upptäcker snabbt att hotellets designer gissningsvis fått sin beskärda del av uttrycket "think out of the box" eftersom handfatets och duschens varmvattenkranar placerats till höger. Tja varför följa konventionell standard när man kan sticka ut lite?! Man lär vakna snabbt vid morgonduschen i varje fall.

Tisdag, vår femte MC-dag på Alsacresan

En lite lugnare morgon känns det som. Ja, alla mornar har varit lugna men nu är vi framme i området vi ska utforska så lugnet består troligen mer i känsla än tempo. Självfallet börjar dagen med gemensamt gemyntlig fransk hotellfrukost vilken är mer sparsmakad än tidigare tyska varianter men helt tillfyllest för att ge en bra start på vår MC- och utforskardag.

Vi lämnar hotellets bakgård/parkering, kör ut från stan och upp bland vinfälten. Ja inte på någon bred förbifart utan verkligen inne bland vinrankor, traktorer, odlare, druvplockare och förstås även andra turister. Vi träffar ett glatt cyklande vingång som kämpar tappert i de branta backarna. I täten trampar en något svettig fransk kvinnlig pensionär som leende och ljudligt ropar "bonjour". Till svar bakom stängd hjälm får hon ett ooouuu (detta är min vilda gissning hur det kan ha hörts). Hon ler fortfarande så helt fel kan det inte ha varit. Efter henne kommer ytterligare en glad dam och sedan en herre, den ende i gänget. Denne brett leende



Den glade dalmasen i berättelsen cyklade snabbt förbi, kvarlämnande oss (glada), våra motorcyklar och en vinodling.

herre byter snabbt sitt "bonjour" mot "Hej skåningar, jag är dalmas!". Som så många gånger förr konstaterar jag att världen krymper.

Färden fortsätter mot Riquewihr i Alsacedistriktet. Riquewihr är en av de mest kända turistmagneterna i Frankrike, en gammal stad som i skrift omnämns första gången år 1049 (men som etablerades långt tidigare).

Korsvirkeshuset här är pietetsfullt renoverade in i minsta lilla utsirade utsmyckning. Vi börjar bli vana vid blomsterprakt men den måste omnämnas även här, det är snudd på Disneyfilmkänning. Överveldigande och euforiskt är väl så beskrivande ord. Trots att vi knappt kommit igång denna dag så finns en slags tyst outtalat konsensus i gänget att slå oss ner på

Cafe Americaine som ligger strax efter inpassering genom stadsmursporten.

Vi far vidare genom vinrankornas förlovade land på smala men asfalterade vägar. Solen steker men det är ändå förvånansvärt många turister som tar sig fram med cykel, troligen ganska blöta innanför hjälmar och tröjor. Ganska många har också gett upp och knuffar sina cyklar uppför de branta lååånga backarna. Druvplockarna är i farten så det gäller att se upp för alla små traktorer som ständigt far ut och in ur fälten med plastbaljor överfyllda av färska druvor. Trots detta så verkar ändå inte skörden vara i full gång eller så har vi kanske lyckats träffa in precis när den börjar. Vi landar till i ett nytt pittoreskt litet samhälle, Kayserberg. Det börjar nästan bli svårt att skilja alla dessa

byar/städer åt då deras gemensamma nämnare är blomprakt, romantik, harmoni, estetik, värme, färgsprakande samt inte minst MC-vänligheten. Klockan har blivit halv ett så vi letar krogar. David beställer in något rejält nämligen maffiga korvar, fläsklägg, skinka och surkål. Vi andra kör på restaurangens förtecken dvs "flambée" eller på tyska "flammkuchen" eller på himmasnack, pizza! Det är förstås en mycket välsmakande lövtunn och ingrediensfärs variant – med påföljande deltagartystnad.

Resan går vidare upp i bergen. Det slår kanske inte lock för öronen men jag får svälja och nästan tryckutjämna ofta, MC-färden går alltså ganska brant upp, ner och upp igen. Molnen tornar upp sig och det blir hyggligt svart, turligt nog börjar det bara dugga vilket faktiskt känns mer uppfriskande än störande. Det är här och just här som total obehaglighet låter sig upplevas enligt följande: Hårnålskurva – något blött – halvdecimeter breda och väldigt långa asfertilagningar – gaspådrag mitt i kurvan (med målet att nå den där härliga känslan) – framhjulet släpper om än för en bråkdel sekund! Med and-



Vi jagar genom en hårnålskurva (överst). Lac Blanc, på vintern en skidort med skidliftar, restauranger och barer. I september ett vidunderligt vackert landskap (nederst).

ra ord, ett mycket snabbt och effektivt sätt att testa hur fort man stillasittande kan bli kraftigt svettig.

Vi är nu uppe vid en av skidliftarnas toppstugor nämligen i Lac Blanc. Lite udda att vara här i 25 C värme, minnet kommer fram från forna dar i skidbacken. Ytterligare 13 km bort kommer nästa korta anhalt som ligger uppe i bergen i grönskande tät och tyst och friskt doftande skog. "Memorial Collet du Linge" en tysk minnesgrav från första världskriget. De vita korsen står i prydliga rader så långt ögat når och en och

annan äldre besökare går runt i denna tysta och påtagligt tunga miljö. Elände i världen gör sig påmint här.

De flesta besökarna just nu i varje fall är mc åkare från när och fjärran.

Framåt femtiden når vi åter hotellet. Håkan sammanfattar gänget i trädgården till glam och provsmakning av



Tysk soldatgrav från första världskriget.



Vi provsmakar en vinprodukt från det kända vinhuset Bestheim, som är franskt, trots det tyskklingande namnet (t.v.). Alsace nationalitet har vandrat mellan Frankrike och Tyskland under tidens gång. Den svenske Bestheim-importören annonserar flitigt i Sydsvenskan (t.h.).

”Bestheim Cremont D’Alsace” ett lokalodlat/producerat mousserande vin. Håkan har förberett detta sedan länge visar det sig för fram kommer några nogsamt utvalda texter, dels för lite allsång dels för ett trevligt solo från arrangören själv. Jag saxar en av dem:

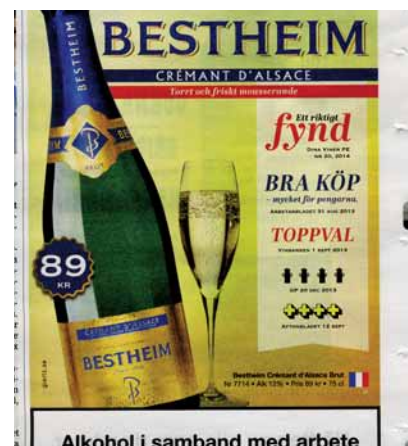
*”Ovanlär och sulan hänger lös
Två par tofflor – båda udan plös.
Köp sandaler å lufta din tår,
För du svittas mindre udan ovanlär.”*

myller av mycket välhållna och renoverade korsvirkes-hus, målade i en symfoni av pastell-, jord- och höst-färger. Husen är som på alla andra ställen här ut-smyckade med handmålade dekorationer av alla möjliga slag, allt från porträtt och blommor till händelser från hantverk och jordbruk. Restaurangerna och uteser-vingarna ligger tätt och

Colmars stadskärna är fantastiskt geymtlig.



Vi bor ju som nämnts inn-an enbart någon km utan-för Colmars centrum. Här visar inte stan sig från sin bästa sida (inte dåliga heller för den delen men ”ordinär stad” kanske). Man förleds att tro att så här ser stan ut. Så fel! Centrum är precis som vinbyarna i bergen ett



Alkohol i samband med arbete



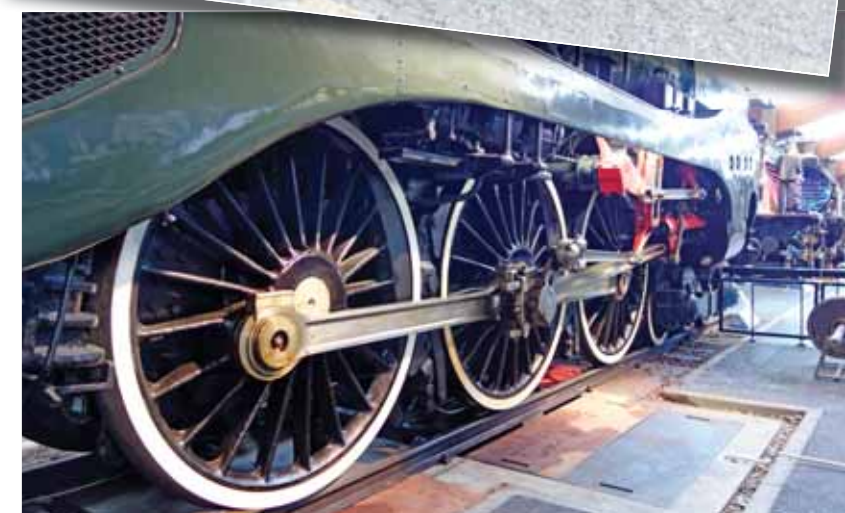
(Ovan) Den högsta punkt vi passerade var le Grand Bal-lon på 1325 m höjd.

(Ovan t.h.) Bugatti Royale var en bilmodell med en full-ständigt gigantisk motor, en 8-cylindrig pjäs på 12,7 liter som gav 300 hk. Bilden ta-gen på Collection Schlumpf.

(2:a uppfifrån) En näpen liten Peugeot där man sit-ter bakom varandra. 700 cm³ och 10 hk. Collection Schlumpf.

(3:e uppfifrån) En Scott Tricar. 600 cm³ och 12 hk. Undras just om den välte när man svängde höger? Ägaren kunde i alla fall erbjuda sin tillbedda tak över huvu-det och ett visst skydd mot regn och rusk. Collection Schlumpf.

(Nederst) På slutet av ång-lokseran försågs loken med aerodynamisk utformning. Imponerande mekanisk teknik med stötstänger, vev-armar och smörjolekannor. Bild från Cité du Train.



Dag 6, onsdag

Nu har vi kört ett antal dagar (och många gånger tidigare under året) med en blandning av Autobahn och riktigt krokiga bergsvägar samt lite inslag av stadskörning. Detta till trots så kommer en strimma av osäkerhet varje morgon jag hoppar på hojen, varför känns det så här? Är det negativt eller är det rent av så att det är bra? Kan denna känsla kanske skärpa mina sinnen inför varje körning?

Denna dag blir det mindre körning och mer turistan- de. Vi kör till Mulhouse för att gå på museum. Inte vilket museum som helst utan Collection Schlumpf, världens största bilsamling. För att undvika parkeringsbiljetter satsar vi först på den yttre parkeringen men några personer som vistas här får oss dock att ta steget och köra igenom de trånga grindstolparna och in på kamerabevakat område. Vi är tidigt ute, klockan är bara strax efter 10. Tidigt men ändå lite för sent för att undvika köbildning till inträdesbiljetterna. Försäljerskan gör sig ingen brådska och låter sig inte påverkas av den långa kön, nu ända ut igenom ytterdörrarna. Hon pratar länge

och glatt med var och en som vill köpa en biljett. Det skånska uttrycket ”kom loss” dyker upp i mitt huvud – eller sa jag det kanske lite väl ljudligt?

Väl innanför grindarna och ner för en lång korridorliknande ramp i spännande mörker så öppnar sig en enorm inomhuspark av fordon. Woow! Den enorma hallen är iscensatt som park med parkstolpar, singel mellan fordonen och på alla sätt vackert exponerat. Ett trevligt avbräck från m- körningen och ett museum att rekommendera!

Några fakta:

19 €/person vilket även inkluderar Cité du Train. Besöksyta 25000 m². 400 bilar, de flesta fantastiska rariteter. Ytterligare 200 bilar i separat avdelning (ej för besökaren) där renovering pågår eller väntar. Av dessa renoveras endast en bil per år. En mängd stationer/soffor där filmer rullar oavbrutet.

Vi skulle lätt kunna spendera hela dagen här men det blir något massivt efter några timmar så rastlösheten sätter in, vi vill vidare.

Hjälm på, hjälm av. Det är bara några km bort till tågmuseet Cité du Train

som nämndes ovan. En oansenlig supermarketliknande kåk. Väl innanför den lite halvtråkiga entrén finns dock ett museum som slår det vi nyss besökte. Det är nästan för varmt här för att gå runt i MC-kläder men vi härdar ut och njuter av alla imponerande kolossalbjässar (understatement) till lok. Vi går igenom utställningen på en halvtimme – trodde jag! Inte alls för det här var bara första hallen av flera fyllda med järnvägs- historik, mystik och än mer romantik. Det sistnämna måste ju bara vara en av skaparnas alla drivkrafter!

Klockan hinner bli nästan fyra innan vi nöjda med dagen kör tillbaka på en icke avgiftsbelagd motorväg till Colmar. Ja, det finns sådana även i Frankrike!

Efter lite allmänt och normalt rakande, fixande, dagboksskrivande och uppsamlingsölsdrickande så drar vi igen in mot Colmars centrum, nu via de mer miljövänliga apostlahästarna. Vi är ute tidigt, det känns som om halva stan håller siesta för det är påtagligt stillsamt men det är precis vid butikernas stängningsdax. Exponeringsställ dras in och skyddsgaller halas ner, restaurangerna och uteserveringarna är så

gott som tomma. Stan tap- par nästan lite av fotfästet innan kvällslivet åter får fart på folket!

Det har blivit torsdag

En morgon lite olik de övriga. Det är svalt, under 10 C och det ska snart bli kallare. Vi kör som vanligt ordningsamt iväg, nu mot orten Thann för att beskåda ett gammalt byggnadsverk dvs St Theobald's Katedral. Denna uppfördes mellan 1332 och 1516 i sk gotisk stil. Den största av sitt slag i denna del av Frankrike men kan inte alls mäta sig med andra gotiska katedraler i norra Frankrike. Byggnaden är exceptionell då fasaden pryds av 500 skulpturer från 1400-talet, alltså ett imponerande skulpturellt hantverk. Turistbussarna strömmar givetvis till och guiderna har fullt upp med att berätta om mästerverket. Vi går dock för oss själv. Just här är vi till och med lite avvikande i våra MC-munderingar. Håkan har tidigare förberett oss på en bildidé som ska arrangeras framför den kraftigt utsmyckade portalen men just när han ska gå igång så anländer trädgårdsmästaren med sin traktordrivna vat-



Håkan med sin motorcykel framför katedralen Saint Theobald i Thann – sedan trädgårdsmästaren kört vidare med sin traktor.

tenkanna varmed mästerbil- den blir halverad. Kanske just precis därför också lite mer spännande!

Efter kyrkbesöket fortsätter MC-färden på en härligt snirklande väg där maxhastigheten på sina ställen är 90 km/h. Jag gillar när det går fort men funderar över vilken typ av fordon som skulle klara hålla nittio på dessa kringelikrokvägar och på detta underlag? Likväl och fastän vi inte direkt slöåker så dundrar då och då andra MC-fantomer förbi så det tjuter, brummar och dånar. Detta alla MC-varningsskyltar till trots. Många av hårnålskurvorna här består av gatsten. Både

logiskt och ologiskt på samma gång. Det hindrar nog de flesta från att ohejdat dra på men vid rejäl blöta så krävs ingen hastighet för att uppleva att det släpper lite då och då.

Dimman tättnar och seglar fram som spöken mellan träd och bergstoppar. Temperaturen dalar snabbt till 7 C. Det börjar bita lite i fingrarna så några av oss byter de tunna sommarhandskarna mot lite mer isolerande varianter. Färden går in i skidliftarnas förlovade land. Om bara någon månad så far säkert andra typer av snöälskande entusiaster fram här, kanske helt ovetandes om att detta vid andra tider är en drömsträcka för MC-åkare.

Vi är fikasugna och stannar på toppen (en av dem) vid något vi tycker ha utstrålningen av ett litet varmt fik. När vi väl parkerat, fått av oss och står framför dörren så ser vi att det bara är en honungs- shop (du läste rätt!). Inget fik i sikte och grymt dimmigt. Vi drar på hjälmarna och hoppar på hojarna när dimman för en kort stund lättar. Vips ser vi att fiket ligger på andra sidan vägen! Lite snopet. Vi är på toppen, mår toppen så detta firar mannen vid pennan

vid pennan med en alldeles utsökt varm Apfelstrudel med mycket grädde.

Åttonde dagen och fredag igen, redan!

Sista morgonen i Colmar och sista i Frankrike. Jag är så pass tidig vid frukostbordet att värdinnan är påtagligt irriterad eller kanske stressad – ”Five minutes please, five minutes please” säger hon på för mig förståelig engelska. Jag har faktiskt ingen brådska alls utan ville bara komma ut från sängplatsens snäva utrymme nu belamrade av väskor, hjälm, stövlar och många andra prylar. Alla i gänget anländer något tidigare än vanligt, kan detta bero på något omedvetet fenomen av att vi trots allt nu tar första steget i riktning hemåt?

Redan 08.30 drar vi iväg. Det är lika svalt som igår och lite smådystert halvmörkt. Vi vet att vi har ca 34 mil, kortaste vägen att



rulla idag och är överens om att ta motorvägen mot Lahnstein för att komma fram snabbast möjligt. Vi hinner knappt iväg förrän regnet kommer och det kommer rikligt. Dags att stanna och dra på regnkläderna, första gången det regnar så inget att gnälla över. Men ändå, det heter ju skalskydd men känns mer som korvskinn liksom. Jag förväntar mig att resan och körandet nu ska bli lite jobbigare men det går över förväntan bra trots ymnigt regn i 17 mil dvs fram till en efterlängtdad fikapaus (mååånga fikapausar blir det på en resa som denna). När kaffet och andra relaterade sysslor är avklarade rullar vi mot dagens slutmål och samtidigt en plats vi tidigare besökt nämligen Lahnstein och Wyndham hotell.

Lördagens och söndagens hemresa

Näst sista dagen kör vi lugnt men ganska målinriktat och anländer Blomberg (ligger ungefärligen mellan Bielefeld och Hannover och är en stad från 1100-talet) tidigt på eftermiddagen där vi övernattar på Clarion Collection Burghotel Blomberg. Hotellet har sitt ursprung i ett gammalt slott uppfört mellan åren 1231 och 1255. Detta hotell för-tjänar egentligen sin egen lilla berättelse, det är väldigt vackert och har en mycket skön atmosfär. Känslan är femstjärnig med sjustjärnig prislapp men vi betalar mindre än vad jag gör på Scandic hemmavid nämligen bara 81 € per rum.

Vi öser in väskorna och fixar till oss lite, jag drar fram penna och block och gör ett tappert försök att komplettera upp noteringarna från resan. Jag vet ju redan att det lär ta månader innan jag kommer ha tid att omvandla alla noteringar och stödord till en artikel så lika bra att ha ett supportande grundmaterial.

Sista minuten i Colmar. Motorer varmkörs, tankväskor surras och kompisarna resonerar om vägen.

Hungerskänslan påkallar uppmärksamhet så vi hoppar på hojarna igen för att leta restaurang. Par på hojarna igen för att leta restaurang. Vi såg ingen direkt på vägen upp så lite vilsna rullar vi sakta framåt. Efter lite rundsvängande så frågar vi ett ungt par som också kör MC. De tar på sig att köra före och vägleda och efter kör Håkan, sedan Berne (och just vid detta enda tillfälle under resan så åker Thorkel med Berne). Därefter kör David och sist Jörgen. Vår vägvisare trycker på bra och vid någon av de första korsningarna så bromsar han oförväntat och kraftigt vilket kunde slutat riktigt illa men av någon outgrundlig anledning, kanske med hjälp av ett sjätte sinne så lyckas först Håkan sen Berne/Thorkel sen David och (lite lugnare) jag köra ut i solfjäderformering. Puuhhh!

Vår guide är förmodligen helt omedveten och han drar åter iväg och vi efter i rena förskräckelsen. Snöpligt nog så hittar han ingen öppen restaurang så färden bär tillbaks till vårt lyxiga hotell där vi senare enkelt löser våra önskemål.

Söndag morgon och god frukost men det går inte att förneka en lite mer dämpad



Frukost på Clarion Collection Burghotel Blomberg. Denna, den sista dagen på vår resa skall bjuda oss på en lång körning, mycket regn men också på spännande upplevelser.

stämning, åtminstone känner jag så. Det är ju sista dagen och vi ska dessutom köra många mil på Autobahn igen, inte den roligaste körning. Ingen återvändo så vi kör och det blir inledningsvis många småvägar och otroligt många små samhällen att passera innan vi återigen kan dra på.

Även denna dag finns ett delmål vilket är lyftverket i Scharnebeck (några mil utanför Hamburg). Denna båtlyftanläggning i Elbe-Seitenkanal förbinder floden Elbe med Mittel-landkanalen. Anläggningen byggdes 1974/75 och kostade då 190 miljoner D-mark (bör ha varit strax under 1 miljard SEK). Vi har bättre tur här än vid förra lyftverket för anläggningen är igång och vi hinner knappt parkera hojarna förrän

första tråget (det finns två på vardera 100 x 11,8 m) sänkas. Det stänker givetvis lite men med tanke på att det vattenfyllda tråget väger 5800 ton så är det nog försumbart. Tråget rör sig förvånansvärt snabbt. En anläggning och syn värd omvägen hit!

Vi rullar vidare mot Puttgarden. Vädret har varit ganska grått hela dagen men nu slår det om till rikligt regn, slutar igen så pass länge att vi hinner få av regnkläderna men bara för en stund. På igen sedan stannar de på. Det regnar och blåser intensivt, halvjobbigt att köra. Berne och jag ska in på Bordershop så vi säger hej till Håkan, David och Thorkel som kör före hem.

Det fullkomligt öser ner när vi står och fibblar på

Bordershops parkering. Hade Gene Kelly levt skulle jag ringt och bett honom komma och dra sin "Singing in the rain"! Efter snabbt shoppande tar vi färjan och kör sedan vidare, fortfarande i kraftigt regn och kraftig blåst. Längs vägen har ett bil/släp ekipage väldigt öllastat tippat runt. Det hugger och rycker i styret och väl uppe på Öresundsbron blir det körning med väl mycket riskkänsla. Så annorlunda än när vi var på väg i andra riktningen!



Nästintill ljudlöst lyfter "das Schiffshebewerk" ner och upp pråmar. Lyfthöjden är ca 40 m, vilket motsvarar 5-10 slussteg. Skeppsliften sparar därmed ganska mycket tid åt skeppare och rederier. Bilderna här visar en och samma flodpråm först förtöjd i den vattenfyllda och tillslutna plåtkanal som i sin helhet lyfts upp från den nedre hamnen, komplett med pråm och flodvatten, för att därefter släppa ut pråmen i full frihet i den övre hamnen.



Runt klockan 10 på kvällen rullar jag in på gården i Eslöv, rycker av väskorna och ställer in maskinen i carporten. Konstaterar lite snabbt att vi rullat ca 360 mil. Hänger upp de blöta kläderna och öppnar väskorna, hoppar i duschen och hoppar sedan lika snabbt i säng. Hoppas nästa resa blir av snart!

Jag lägger slutligen några ord i Thorkels, Bernes och egen mun:

Hjärtligt tack Håkan och David för ert engagemang i denna fantastiskt välplanerade spännande resa med fina boenden och härliga semester i sig! Detta var sannerligen ett välkomnat avbrott i vardagen, en lisa för själen, skön gemenskap och ett bestående minne!



Foto: Reidar Karlén



Ordförande	Ingrid Salmon Norén	070-960 5277	presidenten@ltt.nu styrelsen@ltt.nu klubbmastaren@ltt.nu
Kassör	Bengt Johansson	073-056 6773	medlemsservice@ltt.nu styrelsen@ltt.nu
Ledamot	Pete Mace	070-280 0612	styrelsen@ltt.nu klubbmastaren@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@cx500.se
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 2015



April		
Lördag	18	Avrostning i samarbete med SMC.
Torsdag	16	Provkörning hos Lillemans 17:30-19:30. 25 % LTT-rabatt på kläder & tillbehör vid detta tillfälle.
Måndag	20	Ut-och-köra kl 19:00.
Maj		
Måndag	4	Ut-och-köra kl 19:00.
Fre-/onsdag	1-20	Kurvornas resa i Italien och södra Frankrike. Håkan Rosborg och Jörgen Johansson ordnar.
Måndag	18	Ut-och-köra kl 19:00.
Juni		
Måndag	1	Ut-och-köra kl 19:00.
Lördag	6	Ørerunt Skåne. Nytt upplägg.
Måndag	15	Ut-och-köra kl 19:00.
Juli		
Måndag	6	Ut-och-köra kl 19:00.
Onsdag	15/29	Sydkusten. Datum är väderberoende. Vi återkommer!
Måndag	20	Ut-och-köra kl 19:00.
Augusti		
Lör-/söndag	1-2	Sommartur till Blekinge. Övernattning på Ronneby Brunn.
Måndag	3	Ut-och-köra kl 19:00.
Måndag	17	Ut-och-köra kl 19:00.
September		
Måndag	7	Ut-och-köra kl 19:00.
Lör-/lördag	5-19	Eventuell englandstur med Pete Mace. Pete återkommer.
Måndag	21	Ut-och-köra kl 19:00.
Oktober		
Lördag	3	Kiviksturen för koll av äppeltavlan.
November		
		Årsmöte. Vi återkommer!

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

Skriv ut och fäst på
kylskåpsdörren!