

GnistGapet

nummer 2 2017



Medlemstidning för Lund Touring Team



Lars Tankar



Våren närmar sig med stormsteg, och med den utochkörsäsongen. Men innan den börjar på allvar måndagen den 3 april, tänker vi i vanlig ordning försöka få till ett säsongskickoffmöte. I år hålls mötet måndagen den 20 mars på Spykens gymnasieskola i Lund.

På dagordningen står bland annat GPSande. Några av LTTs mer erfarna satellitunderstödda navigatörer kommer att dela med sig av sina bästa tips och erfarenheter. Inklusive lämpliga appar och andra IT-verktyg, för att få det mesta och bästa ur och till sin GPS inför sommaren mc-turer.

Tankar kring 50-års jubileumsfirandet i sommar och lite om klubbens Facebook-sida står också på programmet.

När det kommer till innehållet, så är det upp till oss medlemmar att bidra med detta. Alla bidrag, korta som långa, är välkomna. Ett bidrag till klubbtidningen skickas enklast och smidigast till: gnistgapet@ltt.nu

/Lars Nicklasson

En del noteringar efter besök på MC- mässan i Älvsjö 2017

Text och bild: Nils Bosrup

Jag hade i förväg tänkt igenom att jag skulle gå igenom mässan på ett nytt sätt i år. I stället för att studera tillverkarnas nya modeller, skulle jag ha focus på trender, teknisk utveckling och vilka motorcyklar som säljer bäst.



VFR 800X Crossrunner

Men först vill jag beskriva min favoritmotorcykel VFR 800X Crossrunner. Hjärtat i Crossrunnern är den nya V4-VTEC 16 ventilmotor, den har ökad vridmoment och något högre toppeffekt än den tidigare modellen. Det som tilltalar mig är det fräcka utseendet samt den perfekta sittkomforten. Sedan är det ju motorn med egenskaper som är ett underverk av väl anpassad teknik som ger extra krydda till maskinen. V4:an är nog den mest välbalanserade motor man kan få på en motorcykel.

Trender

Den stora och överskuggande trenden var naturligtvis anpassning till den nya normen för utsläpp Euro-4. Tillverkarna har tvingats till stora ingrepp i sina sortiment. Detta märktes mest hos de Japanska tillverkarna. Honda har tagit bort flera modeller samtidigt har nya tillkommit. Liknande förändringar är gjorda också av Yamaha, Suzuki och Kawasaki. Ett antal spännande nya modeller presenterades med nyutvecklade funktioner som ger egenskaper som förbättrar säkerhet och komfort.

En annan tydlig trend är att det idag mest säljs motorcyklar som beskrivs som



STREET BIKES. Denna modelltyp har ökat kraftigt de senare åren.

I denna kategori presenterade Kawasaki en helt ny modell Z 650 som skall ersätta ER-6n. Den nya modellen har ny ram och tilltalande ny design. Motorn är en tvåcylindriga radmotorn på 649 cm³ som klarar Euro-4 normen.

Ny teknik

För att klara avgasnormerna har Harley-Davidson utvecklat en helt ny motor. Denna framtida drivlina : Milwaukee-Eight-107 motorn med fyra ventiler per cylinder och 1745 cm³ slagvolym presenterades på mässan.



Milwaukee-Eight-107

Yamaha presenterade innovativa elektronisk fjädringsteknik.



Den nya tekniken finns på modellen MT-10 SP (bild ovan) som har inbyggd supersport-teknologi från R1. Motorcykeln har en multifunktionell LCD-cockpit med TFT-teknik och med inställbar elektronisk racing-fjädring från Öhlins. Med Quick Shift-systemet kan man växla upp på full gas utan att kopplingen behöver användas.

Hondas helt nya CBR1000 RR Fireblade hade en dominerande framtoning på utställningen.



Under 25 år har Fireblade förändrats och utvecklats. Även årets modell har fått nya och innovativa funktioner. Detta beskrevs med orden "Nästa nivå av total kontroll". Nya CBR1000RR Fireblade har ännu mer elektronik som förbättrar köregenskaperna och ökar säkerheten. Elektronik som hjälper föraren, oavsett var och hur motorcykeln körs. Det nya elektroniska styrsystemet ger föraren konstant och valbar hjälp. Systemets viktigaste komponent är en 5-axlad tröghetsmätare, som mäter exakt vad maskinen gör på alla plan.

De tio mest sålda motorcyklarna i Sverige 2016

- 1 BMW R 1200 GS/GSA
- 2 Yamaha MT-09
- 3 Yamaha MT-07
- 4 Kawasaki Z800/e
- 5 Kawasaki Vulcan S
- 6 Honda CRF 1000
- 7 Kawasaki ER-6N
- 8 Triumph Tiger 800/XC/XCA
- 9 KTM 350 EXC-F
- 10 Yamaha FJR 1300

Det mest avgörande intrycket från mässan är ändå det fenomen som Harley Davidson beskriver så bra i följande mening:

NOTHING GIVES A RIDER MORE PRIDE THAN CUSTOMISING A HARLEY.
EXPECT RIDING IT.

Varje tillverkare hade focus på att vi kunder vill utrusta vår nya motorcykeln till en egen specialutrustad unik motorcykel.

Nedan kommer exempel på "customising".



Yamaha XSR700



Kawasaki Ninja 650

Text och bild: Nils Bosrup

I spåren på en tid som flytt.

Det har ju gått en del år sen jag började köra motoriserade två-hjulingar. Närmare bestämt 44 år sen. Det hela började runt uthusen på min morfars ställe uppe i Övarp. Där hade mina kusiner parkerat en gammal gubbamoppe med trampor som jag gjorde mina första erfarenheter på.

När jag sen fyllde 15 inköptes en bättre begagnad röd Puch Dakota. På denna och tillsammans med mopedkompisarna runt kvarteret i Staffanstorp började vi förbereda oss för nästa steg i karriären. Att skaffa en 125:a. En av huvudpunkterna var här att uppsöka och hemsöka de mc-handlare som fanns i trakten.

Vid denna tidpunkten bedrevs MC-branchen i en helt annan skala än vad den görs i dessa av yttersta tider. Omsättning och lokaler var oändligt mycket mindre. Jag kommer inte ihåg om det var Lillemans i Lund eller Jardenbergs i Malmö som vi först upptäckte.

Men låt oss anta att det var Jardenbergs i Malmö. Om inte annat för att jag säkert sett deras skylt när jag tidigare i livet tagit bussen till och från Malmö. Vid denna tiden höll dom till på Lundavägen i Malmö. I dag finns där en Pizzeria i lokalen på hörnet.



Lillemans i Lund hade 1975 ett mer undanskymt läge. Dom höll till på den gatstump som utgör förlängningen av Lilla Fiskargatan upp mot stambanan vid Bantorget.



Butiken höll till lokalen ut mot gatan, medan verkstaden fanns på innergården innanför porten. I butiken skötte Sven Rogland ruljansen. Det var här och av honom jag inköpte min Suzuki GT125 och två år senare min Yamaha XS500.

Ytterligare en mc-firma från denna småskaliga tid var JO Ekdahl i Kävlinge. Ekdahls i Kävlinge kom jag i kontakt med via LTT. Under andra halvan av 70-talet var BMW R75/5 förstaval för ledande LTTare, och Kävlingefirman var lokal representant för BMWs motorcyklar i Lund Touring Teams dåvarande revir. Firman fanns på vägen upp för Korsbackabacken. Innehavare var Nisse Wall.



Ytterligare några år senare tog mc-försäljningen fart och åren runt 1980 hade alla tre firmorna byggt nya stora lokaler. Av de tre är det väl endast Lillemans som finns kvar idag. Nu för tiden är den Svens son Tomas som man träffar i lokalen på Landerigränden vid Tetra Pak i Lund.

Ekdahls försvann när Nisse Wall med ålders rätt drog sig tillbaka.

Jardenbergs som blev MC-huset fick nya ägare när Olof Jardenberg lämnade det jordiska, och gick sedan i konkurs några år efteråt.

Text och bild: Lars Nicklasson

För aktuell information om
Lund Touring Team, LTT
besök klubbens hemsida: ltt.nu



PS

Till sist lite tips till medlemmarna:

Miss inte säsongskickoffen på Spyken i Lund måndagen den 20 mars kl 19.

DS