

mch^k

MOTORCYKELHISTORISKA KLUBBEN

TIDNINGEN #2-2016





MOTORCYKELHISTORISKA KLUBBEN

Dukvägen 23, 168 73 BROMMA
Tel: 08-26 07 84. Måndagar 10–14
Plusgiro 42 96 88-5

Hemsida: www.mchk.org

E-post kansliet: kansli@mchk.org

E-post MCHK-Tidningen: mchk-tidningen@mchk.org

MCHK-Tidningen

är medlemstidskrift för

Motorcykelhistoriska Klubben (MCHK)
och utkommer fyra gånger per år

Redaktionskommitte:

Lennart Andersson, andersson@mchk.org

Hans Blomqvist, blomqvist@mchk.org

Tommy Granholm, granholm@mchk.org

Göran Hjertstedt, hjertstedt@mchk.org

Lars Johansson, johansson@mchk.org

Torsten Wohlin, wohlin@mchk.org

Ansvarig utgivare:

Christer Ellburg utgivare@mchk.org

Produktion:

österling grafisk form & fotografi ab

Tryck:

Norra Skåne Offset 2015

ISSN 1104-7740

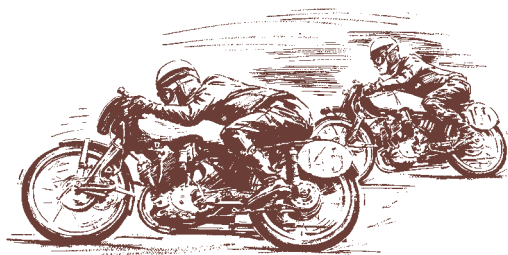
Eftertryck ej tillåtet utan särskilt tillstånd från
redaktionen. Redaktionen förbehåller sig rätten att
ändra och redigera i insänt material om så anses
nödvändigt.

Motorcykelhistoriska klubben (MCHK) är en ideell
opolitisk och kulturell sammanslutning av
motorcykelentusiaster som tillvaratar, renoverar
och bevarar äldre motorcyklar, mopeder och skotrar
MCHK grundades 1965 av Harald "Nicke" Porry,
John-Olof Norman och Bo Jensen.

Klubben har lokalavdelningar och sektioner som
anordnar träffar på sin ort eller för sitt specialområde.

Motorcykelhistoriska Klubben

är ansluten till Motorhistoriska Riksförbundet
(MHRF) i Sverige och The Vintage Motor
Cycle Club (VMCC) i England.



Innehåll

Ledaren	4
Från redaktionen	4
Snabba nyheter	5–9
Valborundan 2016	10
HD 1929 C: Renovering	
och några tankar om veteranhobbyn, del 2	12
Medlemsmötet 2016	18
Harald Nielsen memorial	20
... en rostig skruv mot ett avgasrör ...	23
En ovanlig motorcykel från Uppsala	24
Ceska Zbrojovka	25
En stjärna är född!	26
Historien om min Velocette Venom	32
MCHK besöker ...	36
Det blänker i skogen	42
Nya medlemmar	45
Annonser	46-48
Evenemang	48-50

Omslagsbilderna

Sidan 1 Björn Wenzel kör sin Gold Wing av 1976-års
modell. Den såldes bara i rött och blått i Sverige så bil-
den "Ijuger".

Sidan 2 Smälänning på tur.

Sidan 51 Ny BMW-broschyr till arkivet.

Sidan 52 Hedemora TT 1951.



Förändringens vindar

DETTA SKRIVS i början av maj men ni läser det vid midsommar. En mängd evenemang har redan varit, årets Valborunda var tidig och reportage finns i tidningen. Varg Olle har också varit på Motorhistoriska dagen i Surahammar när ni läser detta. En stor del av vår kulturyttring är att träffas och ha kul själva samtidigt som andra får se och höra våra motorcyklar. För många är också att leta delar och renovera i garaget ett stort nöje, inte bara ett sätt att göra motorcykeln körklar. På grund av den höga medelåldern i klubben har andra fått lägga hjälmen på hyllan men deltar ändå i träffar och annat tillsammans med gamla kamrater men utan motorcykel.

Föreningsarbetet är som renoverandet både ett intresse i sig men framförallt en nödvändighet för att evenemang, tidningar och annat skall finnas för er medlemmar. Årsmötet i Surahammar var välbesökt och det blev intressanta diskussioner. Ett förändringsarbete pågår inom MCHK, det har redan resulterat i en ny tidning, ny hemsida och Facebook. Den stora framtidsfrågan för MCHK är hur lokalavdelningar och sektioner i framtiden skall organiseras i förhållande till riksorganisationen. Arbetet med de frågorna kommer att pågå fram till den Rixdag lokalavdelnings representanter inbjudits till 12-13 november i Östergötland. Formella beslut kan sedan fattas på nästa årsmöte i mars 2017. Då kommer också en ny ordförande att väljas.

Den stora utmaningen på sikt för den fordonshistoriska rörelsen och speciellt motorcykelklubbarna är återväxten. Trots att det aldrig funnits fler motorcyklar på våra vägar än idag, över 300 000, har vi svårt att attrahera nya medlemmar. Att de flesta under 60 år inte har motorcykelkörkort gör möjligheten till återväxt sämre än på bil- och inte minst mopedområdet. MCHKs inre organisation eller samarbete med andra klubbar löser inte grundproblemet utan här krävs ett nytänkande och en förståelse för vad som kan locka nya grupper till medlemskap.

Lennart West

DEN "NYA" REDAKTIONEN har nu med nr 2, 2016, börjat bli varm i kläderna. Reaktionerna på nr.1 var huvudsakligen positiva både vad gäller nytt format, utseende och papperskvalitet. Tyvärr så blev innehållsförteckningen fel på grund av en kommunikationsmiss men vi hoppas det gick bra att läsa tidningen ändå. Från några medlemmar fick vi synpunkter på att texten var mindre än i våra tidigare tidningar, vilket vi håller med om, och har rättat till i detta nummer.

Vi har arbetat med att förbättra vår hemsida, skapat ett elektroniskt nyhetsbrev och även startat en Facebook-grupp. Vi tror inte det räcker med information från MCHK fyra gånger per år eftersom det händer så mycket. Dessutom får medlemmarna en möjlighet att återkoppla med idéer, kommentarer och synpunkter. För att så många av er som möjligt ska få tillgång till vår information på Internet måste ni registrera er e-postadress i medlemsregister. Om ni inte har någon egen e-postadress kan ni använda någon annan som kan ta emot och skriva ut e-posten till er på papper. Ni kan antingen registrera er e-postadress på vår hemsida, lämna den per telefon eller skicka ett brev till oss. Sedan ser vi till att lägga in e-postadressen på "Min Sida" i medlemsregistret. För att komma in på "Min Sida" i medlemsregistret loggar ni in med ert medlemsnummer under användarnamn samt OCR-nummer under lösenord. Om ni inte hittar ert OCR nummer så kan ni begära ett nytt lösenord som då skickas till den av er registrerade e-postadress.

För att få fler bidrag till vår tidning i form av artiklar, reportage etcetera söker vi fler medarbetare till vår redaktion. Du behöver inte själv komma med uppslagen till artiklar utan det viktiga är att du tillsammans med våra medlemmar kan skriva ihop reportage. Se platsannonsern här intill.



Vill du bidra med bilder till MCHK-tidningen gäller följande:

Bilder tagna med digitalkamera: Högsta möjliga upplösning. Högsta kvalitet vid jpg-komprimering eller obearbetade raw-filer.

Skannade bilder: Fotografier: minst 300 dpi, färg eller gråskala. Streckbilder: Minst 800 dpi. Vi skannar även "fysiska" bilder som ni skickar in.

Mer om digitalbilder hittar du på : www.mchk.org/media/bildmaterial där finns instruktioner.



PLATSANNONS 1

Vi söker en **deltidskanslist** till MCHK:s kansli i Bromma för följande sysslor:

- Registrera nya medlemmar.
- Svara i telefon och på e-post. Ofta frågor runt försäkringar, användandet av medlemsregistret och hemsidan.
- Avregistrering av medlemmar som lämnat klubben, uppdatering av medlemsregister på grund av adressbyte, ändring av motorcykelinnehav etcetera.
- Kopiera material från arkivet som medlemmarna beställer.
- Betala attesterade fakturor.
- Inköp av kaffe, mineralvatten, kakor med mera.
- Underhåll av regaliaförråd det vill säga kepsar, t-shirts, tröjor, halsdukar. Utskick av regalia till medlemmar som beställer dessa.
- Katalogisering av inkomna tidningar, artiklar etcetera.

Personen måste behärska de vanligaste PC-programmen som Word, Excel samt vara kunnig/erfaren med att använda e-postprogram som exempelvis Outlook och kunna söka information på Internet. Vårt kansliarbete delas idag mellan tre medlemmar som förutom att finnas på kansliet måndagar mellan 11:00 och 15:00 utför arbete från hemmet. Vi uppskattar tidsåtgången till ca 12 timmar per vecka. Arbetsbelastningen varierar över året vilket innebär att det kan bli fler timmar/vecka under vintern och färre under sommaren. Du bör vara serviceinriktad och tycka om att jobba i en förening. Lön utgår enligt avtal. För ytterligare upplysningar: Lars Nilsson, tel. 070-874 85 32 lgin@outlook.com eller Göran Hjertstedt, tel. 070-508 63 39 goran.hjertstedt@gmail.com.

PLATSANNONS 2



Reportrar / skribenter till MCHK-tidningen.

För att få fler bidrag till vår tidning i form av artiklar, reportage etcetera söker vi fler medarbetare till vår redaktion. Du behöver inte själv komma med uppslagen till artiklar utan det viktiga är att du tillsammans med våra medlemmar och andra för oss intressanta personer kan skriva ihop reportage inom

exempelvis något av nedanstående ämnesområden:

- Renoveringar
- Märkeshistorik
- Mekartips
- Rallyn/träffar
- Modellpresentationer
- Notiser (korta artiklar)
- Från arkivet

Bostadsadress och huruvida du är medlem i MCHK eller ej, spelar ingen roll. Det viktiga är att du vill vara med och skapa vår tidning. Arbetet är ideellt men ersättning utgår för direkta kostnader.

Förutom reportrar/skribenter söker vi även en person som kan hjälpa till med sammanställning av material inför varje nummer. För detta arbete utgår ett mindre arvode. För ytterligare information vänligen kontakta Göran Hjertstedt, tel. 070-508 63 39 alternativt Goran.hjertstedt@gmail.com



Vi tar gärna emot material och ska försöka informera om nyinkommet och nyregistrerat i arkivet.

Nyinkommet till arkivet

På MCHK kansli i Stockholm finns ett arkiv med tusentals artiklar, broschyrer, manualer och andra fakta kring mc från hela världen. Kansliet arbetar med att hitta former för att publicera information om innehållet så att medlemmarna kan beställa kopior. Senast inkommit: Presentationer av

- BMW modeller R23 • R35 • R61 • R71
- R51 och R66 från 1939
- BMW 1932 modellerna R2 • R4 • R11
- R16 och information om motorena
- Engelsk broschyr om BMW-modeller 1939
- Tysk handbok om BMW R51/66 och R61/71. 1938.
- Lito. Numrerad (119/170) och signerad jubileumsskrift om Lito mc.



Snabba nyheter



Tjälvar Dahlström under dagetappen vid SM i tillförlitlighet i Örebro 1957.

Tävlingen jag aldrig glömmer

Jag heter Tjälle Dahlström och tävlade i Enduro SM vintern 1957 i Örebro.

Tävlingen kördes med natt- och dagetapp. Jag tävlade i klassen för A-juniorer, det gjorde även svåraste motståndaren Rolf Tibblin. Jag körde en DKW Gelände Sport på 175cc och Roffe körde en Husqvarna Silverpil.

På lördagskvällen var det 18 minusgrader. För att inte frysa hade jag stoppat Dagens Nyheter innanför tävlingsstället. På händerna hade jag sälsskinshandskar med vantar i. Efter nattetappen ledde jag över Roffe med en prick. Dagetappen slog Roffe mig med en prick så vi låg lika, men jag fick en skadeprick för att ljuddämparen hade lossnat.

Våra placeringar blev 4:a för Roffe och 5:a för mig i SM-tävlingen som vanns av Rolf Stagman. Jag kör fortfarande motorcykel, 83 år ung.

Hjälp oss att bli bättre!

MCHK förbättrar sin information till medlemmarna och andra intressenter. Vi gör det genom en satsning på vår tidning, hemsida och sociala medier. Har du registrerat din E-postadress i vårt medlemsregister? Då når vi dig t.ex. med vårt nyhetsbrev. Om inte så har du möjlighet att göra detta via vår hemsida: www.mchk.org Har du gillat oss på Facebook? Då kan du ta del av våra inlägg.

Om inte så gör det på vår Facebook-sida: www.facebook.com/mchkriks1



Mjölktukörarens modifierade HD Sport Twin från 1920-talet med en ung knutte vid styret och vidhängande spättan. Kortet är taget 1946 i Spånga.

Mjölktukörarens HD

Det är sommaren 1946. Vi hälsar på en faster och hennes man i Spånga. Eftersom vi bor i Råsunda har vi tagit SJ:s gula buss nr 3 och klivit av vid dåvarande Konsum i Vinsta. Faster Margit och farbror Hugo bor i en röd träkåk, som består av bara ett rum och kök. Den enda bekvämligheten är elektricitet. Torrdass och brunn på gården alltså.

Hugo var mjölktukörare på Mjölcentralen på Torsgatan inne i sta'n. Jag minns att jag fick åka med honom på Kungsgatan ibland, i den elektriska mjölk bilen. Varje år blev vi bjudna på Mjölcentralens julgransplundringar, Hugo hade inga egna barn. Roliga minnen.

På bilden är jag 4 ½ år och har nyss fått en lillasyster som jag inte

är så intresserad av, nej det ska vara mekaniska ting. Att få mig att posera på Hugos HD var nog inte svårt. Spättan bor i granngården och heter Kristina, om jag minns rätt. Det huset finns kvar än idag, resten av området består idag av radhus.

Mc:n är Harley Davidson model W, även känd som Sport Twin, från tidigt 20-tal. Den liggande boxermotorn på 584 cc var nog inspirerad av engelska Douglas. Förmodligen såldes de flesta till Europa, för i USA blev den ingen stor hit.

Det här exemplaret har blivit modifierat med modernare tank (HD ca 1935) och Bosch-strålkastaren "Sillburken" som tillverkades 1928-1933 ungefär. Avgasmegafonen ser mäktig ut men passar naturligtvis inte på denna hoj. Framgaffeln är den rätta.

Text och bild: Tommy Granholm

Billigaste 350:an någonsin?



Alla vet väl att Panther tillverkade 600:or med framåtlutande motor lämpliga att hänga en sidvagn på. Men Panther tillverkade även 250cc och 350cc modeller som 1938 såldes till det ofattbart låga priset av 40 pund. Dessa cyklar är i dag ytterst sällsynta. När de gick sönder kastades de bort.
Harald Porry.

Snabba nyheter



Nicke Porry lämnar redaktionskommittén

Klubbens grundare och mångårige redaktionsmedlem Harald "Nicke" Porry har beslutat att dra sig tillbaka från tidningsskriverna. Ingen kan säga att det inte är välförtjänt och ingen har dragit ett tyngre lass för MCHK än Nicke. Sedan starten för femtio år sedan har han varit ordförande och redaktionsmedlem i olika omgångar och otaliga är de artiklar som burit hans signatur.

Nicke har haft en förkärlek för svenska motorcyklar och då särskilt för Husqvarna. Ingen glömmer väl detektivarbetet som ledde till redo-

görelsen för Husqvarnas road racing maskiner under trettioalet och som publicerades första gången i Autohistorica redan 1971. Artikeln, som kan betraktas som bibeln när det gäller Husqvarnas racerhojor före kriget, återkom i MCHK-tidningen nr 4-2003.

Om Husqvarna har ändå funnits rätt mycket material, men andra stora svenska tillverkare är magrare. Också här har Nicke gjort en stor insats och under det senaste året har han levererat fylliga artiklar om såväl NV som Monark.

Ja, det skulle gå att fylla flera sidor om Nicke Porrys betydelse för MCHK och för klubbens tidning. Det tänker vi inte göra utan istället tackar vi honom för allt han gjort och hoppas att han nu skall njuta av en välförtjänt ledighet när han nu drar sig tillbaka från redaktionsjobbet. Vi är emellertid så själviska att vi hoppas att hans penna inte stannat helt och hållet utan att vi även fortsättningsvis, då och då, kan få en liten dos av hans kunskaper och erfarenhet. Tack Nicke och god fortsättning.

Motorcykelhistoriska klubben
Redaktionskommittén



Att lära sig rätt bromsteknik utan ABS kräver mycket träning.



Scanias testbana var i toppskick



Efter hårda strapatser var kaffesuget på topp.

Årets avrostning

MCHK:s Stockholmsavdelning har idag 24/4 genomfört en säsongstart på två hjul, dvs. en avrostningsövning för såväl styrpersonal som materiel. 11 välklädda herrar infann sig vid Shell-macken vid Botkyrka kyrka för avfärd mot Södertälje där lan Lines inte bara ordnat en perfekt asfaltyta intill Scanias utvecklings- och forskningscenter utan dessutom riggat upp en graderad bromssträcka och en slalombana.

Framkörningen skedde via den slingriga vägen förbi Sturehof och Vällinge, vilket gjorde att deltagarna blev lagom uppvärmda inför bromsprov med mera. Vädergudarna var uppenbarligen inte på vår sida denna dag, men turligt nog kunde själva testkörningarna med bland annat bromsprov genomföras i uppehållsväder och på torrt underlag.

Efter avslutade övningar i Södertälje fortsatte programmet med ett par mil gemensam åkning mot

en hägrande varmkorvsession på Långbro gård vid Ösmo. Där hade en förtrupp (i bil) dukat upp med varmkorv och bröd, kaffe med kaka och dricka. Innan den avrostande gruppen nådde fram till allt detta fick man uppleva både en regnskur och en snöby, så helt naturligt var korvaptiten och kaffesuget på topp vid framkomsten. Av det beräknade antalet korvar blev intet över.

Avrostningssessionen avslutades med enskild hemfärd. Man valde alternativa vägar, t.ex. större lättåtkäta asfaltvägar till lite mer krävande grusvägar. Så vitt känt är vid denna tidpunkt så förekom inga allvarliga incidenter under detta års första längre hojtripp. Nu kan åtminstone deltagarna i detta evenemang med tillförsikt se fram mot kommande utfärder, rallyn m.m. Man har ju under lite mer ordnade former på nytt fått bekanta sig med hojen, vägen och trafiken.

... och så blir det banträff!

Söndagen den 21 augusti 2016 på flygfältet i Skövde.

Tillfälle att åka med vad du har, racer eller standard, gammalt eller nytt, inget licenstvång, åkning på egen risk. 3:e parts försäkring finns, ambulans.

Ypperligt tillfälle att prova ut hojens inställningar eller att allt fungerar innan du besiktigar. OBS! Ingen bullerbegränsning. Lång flygraka samt en banslinga för den som vill.

Billigt, 500 kronor, många åktillfällen under en hel dag. Toa, ström och mat finnes. Gemensam grillning och troligtvis något intressant föredrag kvällen innan.

Kontakta snarast Mikael Rehnberg, tel: 076-231 46 00 eller e-post micker.mr@gmail.com eller Facebook: Vintageklubben



OLA ÖSTERLING

Brough Superior: Inte så lyxigt som man tror

Några synpunkter från Mats Olofsson

Tack för en trevlig och informativ artikel om Brough Superior i nr 1 2016! Det förekommer många myter kring detta legendariska och mytomspunna märke. För att motverka detta vill jag påpeka vissa fakta som tillkommit sedan boken "Brough Superior The Complete Story" gavs ut för några år sen. När George Brough startade sitt eget motorcykelmärke 1919 var han av förklarliga skäl inte världens rikaste. De kända "90-bore"-motorerna han köpte från JAP var till exempel surplus! När första världskriget bröt ut 1914 ville Brittiska armén bara ha tillförlitliga sidventilare, som tålde mycket stryk i fält. Därför blev de känsliga "90-bore"-motorerna med parallella toppventiler stående osålda hos JAP. Så när George drog igång tillverkningen 1920 fick han dessa 1000-kubikare billigt. Kollar man serienummerna är de tillver-

kade redan 1913! Tre är kända idag, varav en finns i Sverige sedan den var ny (den så kallade Salén-hojen). Alla de tre överlevande motorcyklarna är från 1921.

En annan myt som främst George Brough själv odlade var det unika med BS. Med sanning är de är ett jäkla hopplock. På fabriken lönelista fanns bara, förutom montörerna, en "framemaker", det vill säga en kille som gjorde ramarna. Allt annat köptes in. Till och med de världskända blanka bensintankarna, som tillverkades av en utomstående firma i just Nottingham. Matchless köpte för övrigt också från denna firma i mitten av 20-talet, liksom Coventry Eagle och McEvoy. Tankarna var i 17 delar och mjuklöddes ihop av 0,6 mm plåt. Inte konstigt få har överlevt. Sedan köptes resten av delarna in från firmor runt om i England. JAP-motorerna var inte specielltillver-

kade för BS, utan satt även i ovan nämnda tillverkare plus OEC, Zenith samt flera andra små tillverkare av racermaskiner. Husqvarna lär även ha köpt en eller två också.

I artikeln nämns Pendine-modellen som var god för 110 mph. Den hade en KTOR-motor, vilket självklart var en toppventilare och inget annat. Senare fick Pendine JTOR-motorer, det vill säga den långslagiga med måtten 80x99mm. Från och med 1935, när Sturmeys Archer lagt ned tillverkningen, använde BS växellådor från Norton, där logotypen var bortfräst. Dessa lådor tillverkades på lego av Burman, men är per definition Nortons egen låda. Modellen var den legendariska "Moraklockan", men med den längre huvudaxeln från racern International. BS modell 11.50 var en 1100-kubikare från JAP. 11 stod för antal skattehästar, 50 för de "ärliga" hästarna.



Super X 1929. Sidvagnsskåpet byggt av ägaren Claes Bomark.

VALBORUNDAN 2016

TEXT: JAN EKMAN, BILDER JAN EKMAN

VAKNAR, KOLLAR KLOCKAN, en kvart kvar till dess den skall ringa. Stiger upp ändå. Kollar vädret. Det ser fint ut, soligt och ca 5 grader +.

Sätter i gång med frukosten. När den är klar väcker jag frugan. På med mc-kläderna. Extrafodret får sitta kvar, så varmt är det ju inte just nu. Sedan är det bara att ta ut mc:n ur garaget och lasta det jag kan behöva med mig. Jag har fått låna frugans Honda CB 400 årsmodell 1981. Varför jag skall använda den och inte min egen Honda NT 700 årsmodell 2007 beror på att jag skall till Valbo (mellan Sandviken och Gävle) där jag skall delta i Valborundan. Det är ett veteranrally där nyaste motorcykeln får vara årsmodell 1981.

Detta är första gången jag är med på ett sådant arrangemang så det roterar en del tankar i huvudet. Men förhandsinformationen har varit bra. Den har faktiskt varit skriven för dem som inte redan vet allt. Startar ca 07.45 eftersom jag har ca 9 mil att köra från Hedemora och vill vara framme i god tid.

På vägen dit konstaterar jag att det var rätt att behålla

fodret i mc-kläderna. Var faktiskt tvungen att slå på handtagsvärmen.

Kommer fram utan problem. Tankar fullt i Valbo köpcenter och kör ut till starten som ligger på Motorstadion dit jag anländer ca 08.45. Anmäler mig och får ett kuvert med startkort, nummerskylt och mer information. Går runt och tittar på alla fina mc. Kan bara konstatera att det finns fantastiskt kunniga och envisa människor. Det arbete som är nedlagt på flera av cyklarna är fantastiskt. Jag är inte nog kunnig att avgöra om allt är HK (historiskt korrekt) men det ser ut som nytt. Under tiden jag vandrar runt kommer det deltagare hela tiden. Dessutom kommer det 4 - 5 gånger så många som parkerar utanför startfällan så det är mycket folk på plats. Börjar bli sugen så jag äter den smörgås jag hade med mig. Men till nästa gång vet jag att det finns möjlighet att köpa bland annat kaffe, korv och hamburgare på plats till bra priser.

Starten närmar sig. Tar ut fodren ur mc-kläderna. Har blivit varmt. Vi rullar fram mot startlinjen i nummerordning. Jag är 149 av 150 startande. Innan vi kommer fram

skall vi fotograferas. Kan vara bra med en bild om någon skulle "försvinna" så att eftersök måste organiseras. Efter det kommer speakern fram och presenterar oss. Flera känner han tydligen sen tidigare.

Starten går för mig. Kör om ett antal eftersom jag vill hinna fram till kontrollen för att ta lite bilder innan alla åker vidare. Pilningen är bra. Inga problem att följa. Skulle jag missa så har jag kartan i toppboxen. Såg att någon hade satt fast den på tankväskan. Passerar Hästbo som är ett litet samhälle och fortsätter till Verkebro som är den första kontrollen. Vilka frågor! Tror jag klarade dom. Smart system att "dutta" svaren med en överstrykningspenna så att det inte gick att ändra i efterhand. Startkortet är tryckta på kraftigt papper så det går bra att skriva på dom.

Fortsatte till Finnböle där det serverades fika. På startkortet finns det en ruta för fika som personalen markerar i. Även här tror jag att jag klarade alla frågorna. Platsen var bara en grusplan bredvid vägen så där fanns inget speciellt att titta på så därför drog jag vidare till Hedesunda. Där hade jag kunnat tanka eftersom kontrollen var vid en automatstation. Här började det kärva till på frågorna.

Fortsatte mot lunchuppehållet i Österbor. Fortfarande härliga vägar. Vilken härlig plats. Maten är toppen. Hemlagade köttbullar med tillbehör. De flesta äter ute i solen. Jag sitter inne i en (antagligen fd.) gymnastiksal. Ribbstolar, bommar, plint och diverse andra saker finns kvar. Har antagligen varit byaskola en gång i tiden. Tyvärr var personalen för upptagna för att hinna svara på mina frågor. Även maten fanns på startkortet som markerades av personalen. Och här tror jag att jag klarade frågorna.

När jag skall åka ut från parkeringen uppstår enda frågetecknet när det gällde pilningen. Några bilar hade parkerat så att de skymde pilarna. Fortsätter efter fina vägar mot Årsunda. Även här är det en sand/grusplan så stoppet blir inte så långt. Nu börjar gissningarna ta över

när det gällde frågorna. Missade två.

Kör vidare mot Forsbacka. Nu kommer det grusvägar. Har inga problem med det. Cykeln har nya Dunlop K81. Ett modernt däck med retromönster som greppar mycket bra även på grus. Nu blir jag omkörd för första gången av en Ural med sidvagn och en solocykel.

Anländer till Forsbacka. Nu fortsätter gissningsleken. Missar antagligen två frågor.

Kör vidare till målet. Där finns den sista utslagsfrågan. Ett mc-nav, märke, modell och årsmodell. För mig var det hopp-löst. Hade det inte varit för att det fanns ett litet Yamahamärke ingjutet hade jag nog fått 0 på den stationen. Lämnade in startkortet och erhöll den bild som fotografen tagit innan starten. Den var utkörd på riktigt fotopapper dessutom. Toppen.

Så var det väntan på prisutdelning ett tag. Utnyttjade möjligheten att köpa fika. För att få så många som möjligt att stanna kvar till prisutdelningen hade man infört ett specialpris bestående av ett presentkort på Handelsboden på 1 000:-. Detta lottades ut på startnumret. Var man inte där så drogs ett nytt nummer till dess en vinnare utsågs. Enligt en person som stod bredvid mig så hade det effekt. Han upplevde att det var tre gånger så många som var med på prisutdelningen mot vad det brukar vara. Det jag saknade på prisutdelningen var att få rätt svar på frågorna. Men det och resultatlistan kom fort på deras hemsida, **www.mchk-gavleborg.org**, där du hittar faktauppgifterna.

Min summering blir: Ett bra arrangemang med smart lösning när det gällde startkortet där även mat och fika bockades av. Fantastiskt att man lyckats uppbåda så många funktionärer som behövdes. För mig som nybörjare var det en positiv upplevelse. Kommer antagligen tillbaka nästa år. Efter ca 30 mil på hojen parkerade jag hemma i garaget ca 18.30.

PS. Eftersom det var min premiär och jag inte har varit med någon annan stans så har jag inget att jämföra med så därför kanske någon tycker att jag överdriver.



Gert Rasks fina AJS från 1951.



Lunch i Östbor hembygdsgård.

HD 1929 C: RENOVERING OCH NÅGRA TANKAR OM VETERAN- HOBBYN. DEL 2.



Del 1 som vi kunde läsa i nummer 1-2016 slutade med lite av en cliff-hanger. Här följer den spännande upplösningen av renoveringen!

TEXT OCH BILDER THORBJÖRN SANDKVIST



Rena ramen.

viktigt moment vid renovering är att kolla upp att ramen blir rak och monteringsbar. Efter bearbetning har alla delar provmonterats i ramen. När passformen blivit godkänd av mig, vilket betyder att allt går att montera och demontera utan problem, kan jag gå vidare med spackling och slipning. När det är klart läggs delarna åt sidan för att senare lackeras med samma färgblandning för att undvika nyansskillnader.



Batterihållaren. bild 5426 Transmissionskåpan med den ljuddämpande plåten.

EN NY BATTERILÅDA behövde göras iordning och det var tur att vissa fästen från den gamla batterilådan fortfarande var intakta och att endast större plåtdetaljer behövde återskapas. Måttsättningen var däremot lite klurig för batterilådan hade en kombinerad funktion att liksom hänga i ett fäste och samtidigt utgöra stadga för både transmissionskåpa och bakskärm. Återigen funderade jag på om konstruktörerna hade pratat med varandra därborta på HD - fabriken! En kul sak var transmissionskåpans inre ljuddämparplåt! En extra plåt med något som liknande tjärpapp satt fastnitad i transmissionskåpan för att minska ljudet från kedjan. Det verkar troligt att tanken om ljuddämpning tagits fram som ett säljargument för en bekväm förarmiljö. En reflektion när jag nu kör 500 C och jämför mot 750 DL som har likadan ram och uppbyggnad men med transmissionskåpa utan dämpning, upplevs ljudet från förarplats på 500 C vara något lägre.

ARBETET TOGS VID MED RAMEN som slipades ren med Scotch Brite mjuka sliptrissa för rost för att kunna skärskåda ramen för eventuella sprickor och ramriktning. Ett mycket



Riktning av vevparti.

MONTERING AV VEVPARTI var en spännande del att göra under renoveringsarbetet. Tack vare svarven som Per Jonsson har med dubbla dubbar kunde vi använda oss av mätklockor och en hel del tålmod. De stora svänghjulen ska först få sina tappar på plats och muttrar säkrade med brickor och låspinnar. För att väga in ett vevparti krävs först att alla delar som lagerrullar, hållare, vevstake och eventuella shims sätts på plats. När det var klart skedde montering i svarven genom att justera svänghjulen parallella mot varandra. Vid justering påverkades tapparnas höjd på var sin sida om svänghjulen, de fick efter justering inte röra sig mer än max 5 hundradelar vilket vi höll oss inom. När det var klart gjordes en slutlig åtdragning och en extra kontroll att inget uppmätt värde hade förändrats, men som sagt var det tar tid och ibland måste hela proceduren upprepas. Efter invägning påbörjades

montering av vevpartiet i vevhuset som fått nya bussningar och vevstaken brotschad av Umeå Motorslip med mycket fint resultat.



Motorn under hopmontering.

INNAN DET VAR DAGS att montera kolven måste lyftarna till ventilerna monteras med sitt reglage för att föraren vid start av motorcykeln ska kunna påverka avgasventilen. Allt detta måste ske innan ventilerna sätts på plats, här fick jag tacksamt låna en avgaslyftare av Juha Finholm som kopierades och monterades. 500 C har en sidventilsmotor med lyftare

som ovanför motorrummet medger möjlighet till justering på tappar innanför ett par synliga förnicklade ventiltrör. Det gäller därför att hitta rätt läge på alla drev innan monteringen och till hjälp fanns detaljernas märkning och den rätta instruktionsboken som återfunnits på EBAY. Ett visst mönster ska finnas på dreven i motorrummet utifrån streckmarkeringar då denna motor har utifrån dreven en styrd tändförställning!



Insidan av instrumentpanelen.

DET VAR NU DAGS att ta itu med elsystemet som faktiskt var i ett hyfsat bra skick. Med det menas att kablarnas färger faktiskt var skönljbara och kabeldragningen såg ut att överens-

stämma i stort med Johnny Sells bok. Firman Motorcycle-harness i USA gjorde nya tygkablar med rätta anslutningar av koppar och kabelfärger, jag beställde därför en komplett sats från dom. Under instrumentpanelens täckplåt fanns förutom några fiberplattor ett antal små distansbrickor för att elsystemet inte ska bli kortslutet. Jag måste inflika här att som jämförelse var brittiska Lucas inte den enda tillverkaren som använde sig av plus-jord, utan det visade sig även att HD hade det på flera modeller innan kriget. För att kunna koppla ihop signalhornet som sitter på framgaffeln med kontakten som är inbyggd i styret, krävdes ett arrangemang med fiberbrickor, distanser och separata små fiberrör för att inte skapa kortslutning. Nu pratar vi om ett riktigt pillergöra att allt ska passas in på ett "korrekt sätt".

KOMPISEN PER LANDFORS hade tagit på sig att lackera och senare på hösten kom han med den första omgången lackerade delar, nu kunde jag alltså fortsätta min monteringen av färdiga detaljer hemma på vårt köksgolv. Det passade otroligt bra in tidsmässigt kring min juledighet att motor, växellåda, ram och förnicklade detaljerna från Göteborg blev klart ungefär samtidigt. Det bör påpekas att det inte är första gången monteringen sker inne i vårt hus och min sambo Barbro och jag har inga problem med det här. Vi har ett fristående äldre hus och är bara två personer som bor kvar sedan barnen flyttat ut. Det är faktiskt en kul upplevelse att kunna arbeta med motorcykeln i köket och samtidigt lösa korsord eller melodikrysset med sambon. Det enda som kan lukta

illa är gummidäck, därför får de först stå i kallfarstun och luftas några dagar innan de tas in i köket. Allt det här byggs på att hela och rena detaljer tas in i huset och monteras. Nu kunde jag i köket påbörja min upplevelse att återskapa 500 C inte bara mekaniskt utan även så nära original som möjligt med all kabeldragning och placering av vajrar. Det var bra att i lugn och ro kunna söka bilder på datorn och se på andras renoveringar av korrekt dragning och stämma av mot Johnny Sells. Det visade sig ganska omgående att två centimeter extra böjning av en vajer med pianotråd kunde orsaka ett onödigt motstånd. Likadant var det om kablarna sträcktes ut fel när styret vred då de riskerade att snabbt skavas sönder med kortslutning som följd.

Fälgarna som hade renoverats och lackerats skulle nu ekras och balanseras, det gällde därför att se det logiska i konsten vid ekring att motsatt sida av fälgen ska justeras. Ett viktigt mått var att få fram navets placering respektive eventuell förskjutning från centrum på fälgen. Det bästa att göra om man inte har detta mått att alla ekrar först monteras i ett mönster och sedan görs en slutjustering och balansering på plats i ramen. Det är först då som spelrummet från ram till frigående fälg visar sig, om exempelvis kedjeskyddet eller bakbromsens stag kan riskera att ta i fälgen eller däck. När justeringen var klar i sidled balanserades fälgen i höjdlid för att inte motorcykeln skulle studsas vid körning. På samma sätt gällde det att dra på eller släppa ekrarna på motsatt sida. En reflektion här är att det inte är så svårt att göra men lite bökigt att komma i gång med och att det tar tid.



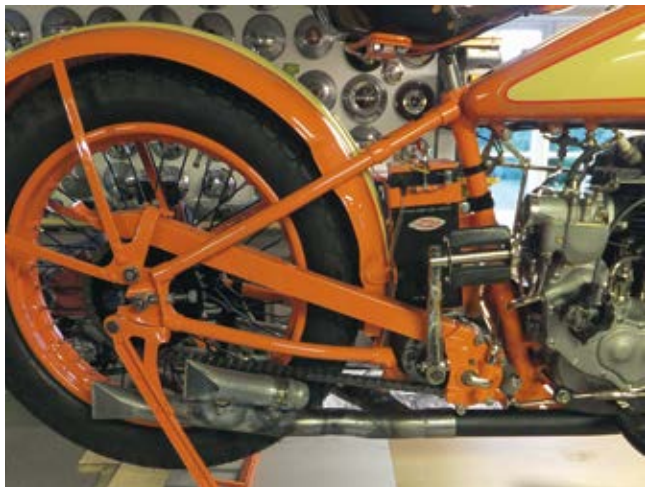
Hopmontering i köket.



Det delikata jobbet att sätta dekalerna på plats.

Till slut under våren hade alla skruvar, bultar och muttrar bytts ut och gängats till original UNC och UNF. Efter att allt hade försökt att göras på rätt sätt enligt dokumentation och bilder samt att elsystemet testats med batteridrift, skedde en transport till Pers garage för slutmontering. Nu skulle alla plåtdetaljer lackeras, randas och att ta tag i den besvärliga delen med tillverkning av den kännetecknande ljuddämparen från 1929 med fyra avgasrör.

Per Landfors hade under våren lackat tank och skärmar med orangefärg enligt HD-färgschema, när delarna efter några veckor hade härdat skulle olika partier lackeras med crème-färg och randas innan slutmontering kunde ske av dekalerna.



Den originella ljuddämparen.

DET KRÄVDES en stor noggrannhet vid montering av de mycket gamla vattenbaserade dekalerna. När dekalerna till slut var tillräckligt blöta lossnade de från pappret och flöt ut på tanken gällde det att vara helskärrat. Det var inte mycket att spela på med så här stora dekalerna för risken var stor att de skulle gå sönder. Men när de var på plats och allt vatten hade torkats bort kunde vi andas ut ett tag. Men sedan kom nästa upplevelse när Per Landfors skulle lägga på klarlack och helt plötsligt säger, “jag hoppas det är rätt blandning för annars reser sig dekalen eller blir som en skrovlig apelsin”. Det här är en sådan gång i livet man verkligen kan få ett förvånat ansiktsuttryck, men det gick som tur var bra för oss.

KOMPISEN TORBJÖRN FORSGREN som skämtsamt kallar sig för metallmissbrukare på grund av sitt intresse av att forma metall. Han hade mätt och testat och till slut lyckats pressa 2 mm plåt till små kullriga hattar som skulle lödas fast på avgassystemets mindre rör. Det här med fyra avgasrör var HD-s lösning för alla modeller åren 1929-1930 att alla modeller skulle ha likadant ljuddämpande system och dubbla framlyktor. Passformen i ramen fick vi fram med hjälp av att förstora upp foton och med referensmått mäta avstånd med linjal och passbitar. När ljuddämparsystemet väl var på plats kunde det som avslutning målas med svart avgasfärg och vi

kunde rulla ut motorcykeln för provstart den 4 augusti 2012.

MEN VID PROVSTART uppstod en svårighet att få gnista på rätt ställe då det visade sig att drevet vid fördelaren stod i ett felaktigt tändläge. Det gick tydligen ändå att sätta detta drev på två sätt trots all dokumentation! Men det var snabbt fixat och nu kunde vi äntligen efter provstart justera tomgången. En liten provtur gjordes med en enormt skön känsla av att projektet var på väg att bli klart. Med bil och släpvagn gjordes sedan dagen efter transporten “hem till gården”.

Jag fick vänta några veckor på tid för registreringsbesiktning, det nya nu är att när man anmäler sig får man ta den tid som ges. Jag kunde alltså ha fått en tid om två timmar!! Men nu var det bra med lite respit i tid för då kunde jag i lugn och ro testköra motorn, täta läckage, och justera lägen för växel och koppling samt finputs smådetaljer.

Till slut kom dagen drygt ett år efter inköp. Den 23 augusti 2012 stod jag framför porten till bilprovningen och kunde äntligen styra in motorcykeln för registreringsbesiktning. När vägning gjordes blev det en glad överraskning att vikten blev precis lika mycket på kilot som 500 C originalinstrument från 1929! Efteråt står en nöjd ägare utanför bilprovningen och blir fotad med en utan anmärkning besiktigad och godkänd motorcykel. Slutbilden är när jag med överblivna delar från renoveringen åker iväg till en veteranmarknad med tidstypisk näverkant på ryggen. Slutsatsen enligt min mening är att det går att renovera så nära original som möjligt, men att det tar tid och man ska ha en förstående sambo samt goda kamrater. Än en gång tack till alla som hjälpt oss, jag ser nu hur viktigt det är med tydlig dokumentation under renovering för att kunna återge historien. Det som har gjorts kan faktiskt andra ha stor hjälp av för att se om de är på rätt väg. Om någon har frågor kring min renovering nås jag på mail eller per telefon.

TEKNISKA DATA:

Motor: Encylindrig sidventilsmotor, 493cc (30.05 kubiktum) även kallad för 30.50”

Borrning: 78,6 mm

Slaglängd: 101,6 mm

Effekt: 10,4 hk vid 3600 varv per minut

Förgasare: Schebler DeLuxe med ett extra pådragsspjäll för omkörning

Smörjning: förlustsmörjning ungefär 0,5 l per 150 km

Bränsleförbrukning: ca 0,4 liter per 100 km

Elsystem: 6 Volt med batteritändning

Transmission: treväxlad, primärt med Duplexkedja, drivning med kedja

Toppfart: ca 100 km/tim

Hjulbas: 1460 mm

Tjänstevikt: 165 kg

Bränsletank: 14 liter

Oljetank: 3,5 liter

Däck: 4,00 x 18



Färdigt!

Data om motorcykelprojektet:

Inköpt 7 maj 2011 och färdigrenoverad femton månader senare den 23 augusti 2012

Projektteam:

Thorbjörn Sandkvist, Barbro Jonsson, Per Jonsson, Per Landfors, Torbjörn Forsgren

MEDLEMSMÖTET 2016

TEXT OCH BILD: LENNART ANDERSSON

EVENEMANGET INLEDDES med lunch på restaurang Rondellen som ligger vid infarten från riksväg 66. Det bjöds på flera och vällagade rätter så var och en borde ha funnit något som passade. Efter detta så begav man sig till museet för att beskåda såväl två- som tre- som fyrhjuliga fordon och ”mingla”.

Klockan 14:00 var det så dags att bänka sig för mötet. Lennart West inledde och Mats Munklinde valdes till mötesordförande. Lars Johansson tog sig an sekreterarsysslan. Tord Ahlqvist och Ian Lines utsågs till justeringsmän. Mats ledde förhandlingarna på ett rutinerat och effektivt sätt. Punkterna i dagordningen gav inte anledning till några längre diskussioner.

Styrelsens verksamhetsberättelse och ekonomiska redovisning föredrogs av Lars Nilsson.

Uno Jonsson föredrog revisorernas berättelse och föreslog ansvarsfrihet för styrelsen.

Mötet godkände punkterna.

MCHK Nerike hade inkommit med en motion där det föreslogs samgående med MCV och att löpande under året inhämta synpunkter från medlemmar, lokalavdelningar och sektioner. Motionen avslogs av styrelsen med motiveringen att inga förutsättningar finns för ett samgående för närvarande. Klubbarna har redan nu ett nära samarbete inom flera områden. När det gäller att inhämta synpunkter från medlemmarna så finns det svårigheter. Viktigare att stärka kontakterna med lokalavdelningar och sektioner. Dock kan hemsida, nyhetsbrev och Facebook förenkla och förbättra kontakten med medlemmarna.

Styrelsen föreslog ett antal förändringar av stadgarna utan att något fundamentalt ändras. Några ändringar föreslogs av mötet. Styrelsens förslag med föreslagna ändringar godtogs av mötet.

Styrelsen har utarbetat ett antal punkter för fortsatt utveckling av MCHK. Exempel på detta är en omgjord tidning och utfasning av Blickfånget, utveckla kommunikationen via hemsida och Facebook samt att i högre grad kommunicera med medlemmarna med E-post – portokostnaden är dryg, värva medlemmar genom att delta vid arrangemang där intresserade kan fångas upp.

Val till styrelsen av tre nya ledamöter, Göran Hjertstedt, Torsten Wohlin, Lars Johansson samt omval av Lennart West och Lars Nilsson. Styrelsen väljer vice ordförande som träder in under Christer Ellburgs frånvaro. Detta var valberedningens förslag som godtogs av mötet.

Vid val av revisorer fanns en vakans men där får man väl apostrofera Arne Knochenhauer, MCHK Nerike som på mötet tog sig an en plats bland revisorerna. Han ersätter Uno Jonsson. Då en ny revisionsbyrå har engagerats så har en auktoriserad revisor från denna, Kari Korpilainen, valts att ersätta Britt Conte.

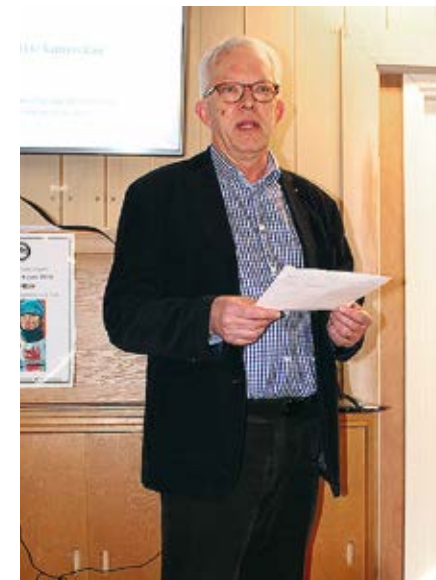
Till valberedning, som föreslogs av Stig-Åke Fagerström, blev Robert Lavér ett nytt namn som ersätter Torsten Lindfors.

Styrelsens förslag till budget för nästa år liksom behållandet av årsavgiften godtogs av mötet.

Så avslutade ordförande mötet och tackade MCHK Mälardalen för deras insats. Inte minst det kaffe med bröd som deltagarna bjöds på.



Mingel i museet.



Arne Knochenhauer redogör för MCHK Nerikes motion.



Mats Munklinde leder förhandlingarna effektivt.



Lars Nilsson redogör.



Myllrande publik på Harald Nielsen Memorial.

Harald Nielsen MEMORIAL

TEXT OCH BILD: TOMMY GRANHOLM

MANNEN BAKOM ORDET MOPED – Harald Nielsen – hyllades med mopedrunda i Hässelby, Harald Nielsen Memorial. Den kördes i början av maj i år och samlade många åskådare. Ett sjuttioal veteranmoppar från 1950-, 1960-, 1970- och 1980-talen visade upp sig vid Hässelby hembygds museum och förflyttade sig sedan mellan kontroller i Hässelby, Vällingby, Spånga och Skälby i nordvästra Stockholm.

Hässelby Hembygdsförening och Motormännen i samarbete med Spånga Fornminnes- och Hembygdsgille stod för arrangemanget. Rundan kördes för tredje året i rad till

minne av journalisten på tidningen Motor, Harald Nielsen, som 1952 myntade ordet moped – motor och pedal. En lagändring hade gjort det möjligt att framföra det nya fordonet utan krav på körkort, registrering eller fordonsskatt. Nio år senare, 1 juli 1961, befriades mopeden från krav på pedaler. Tidningen Motor har sedan 1943 getts ut av Motormännen.

På förmiddagen den 8 maj samlades flera hundra åskådare (!) och drygt sjuttio mopedister vid Hässelby Museum. Mopedisterna skulle ta sig runt en bana på 20 kilometer och svara på frågor med motoranknytning och om Hässelby och



1:a pris – flest poäng – fick Kjell Bengtsson. Han fick även pris för bästa originalmoped med sin Crescent Sport 1151 från 1962. Till höger en annan vinnare, Lasse Cedergren, som fick pris för bäst renoverade moppe, en Solifer Speed 1974.



Äldsta deltagaren Assar Svedefelt på Suzuki K50 1982, fick hederspris



Per och Susanne Höglund samlade poäng så det räckte till både plats två och fyra. Pers Fuchs Foxinette är från 1952, första året för mopeder i Sverige. Motortypen sitter även i Fuchs påhängare. Susanne körde Rex Sport-master från 1963.

göra manöverprov. Vädergudarna var nådiga och bjöd på sol och värme och 60-talsbandet New Generation underhöll med dånande rock. Hembygdsföreningen sålde fika, varmkorv, läsk och böcker om Hässelby. Arrangörerna hade fullt upp med att hitta värdiga aspiranter i specialklasserna bästa ombygge, bästa renovering, bästa originalmoped, bästa ekipage (moped och förare ihop), ovanligaste moped samt värsta rättsoffan. En rättsoffa är en fungerande rishög.

Deltagarna startade prick tolv med en minuts mellanrum. Loppet kördes inte på tid utan det gällde att samla poäng

genom att svara på frågor vid några kontroller och klara manöverprov. På Nälsta gård balanserade deltagarna med sina mopeder på en plank och på Spånga torg kryssade mopedisterna mellan matkassar. Vid ett stopp fick deltagarna smaka på kaffe och avgöra vilket som var bryggt och vilket som var kokt.

Efter målgång sammanställdes resultaten och vinnaren, flest poäng på rundan, visade sig vara Kjell Bengtsson. Han fick en stor buckla och även pris för bästa originalmoped med sin Crescent Sport 1151 från 1962! Dubbelvinnare alltså.



Theres Beswick fick punka på sin Crescent Champion från 1973 några hundra meter före mål. Tur i oturen. En av ganska många kvinnor som ställde upp i Harald Nielsen Memorial.



En Pentax ME från 70-talet. Hasse Löfstrand, gammal Spångabo, håller på det gamla. I bakgrunden syns brädorna som mopedisterna vippade på vid Nälsta Gård



Arrangören Harald Walczok höll i målflaggan. Notera killen med frillan till vänster!

Tvåan, trean, fyran och femman fick också pokaler fast mindre. Specialpriserna som bestod av prylar från Mopeddelar.se, Trimbutiken, Siggecykel och Norscand delades ut.

Åldersspridningen var stor. Yngsta deltagaren genom åren var 15. I år fick vi se Assar Svedefelt, 85 år, som är den hit-tills äldste.

-Tyvärr har vi haft lite svårt att få med kvinnor men i år har vi i alla fall sex stycken, nästan tio procent av deltagarna, konstaterar Harald Walczok som är en av eldsjälarna bakom Harald Nielsen Memorial.

Den andra eldsjälens är Berndt Sehlstedt. Harald berättade även att hembygdsföreningen dragit in drygt 14.000 kronor på att sälja varmkorv och böcker under dagen, ett välkommet tillskott.

Not. Ordet moped används i flera andra länder såsom England, Kroatien, Norge, Tjeckien, Tyskland, Ungern, USA och de baltiska länderna. På danska heter moped knallert, som ni nog vet. Islän-ningarna säger flugvél.

... EN ROSTIG SKRUV MOT ETT AVGASRÖR ...

TEXT OCH BILD: LARS JOHANSSON

HUR MÅNGA GREJOR har du i ditt garage? Hur många kommer du att ha användning för? Hur många vet vad du har? Hur många år måste du leva för att hinna med 50 % av dina pågående projekt?

Lite jobbiga och pinsamma frågor kanske. En god vän till mig, som är skivsamlare, säger att hans värsta mardröm är att hans sambo ska sälja hans skivor till det belopp han sagt att han betalt för dem! Så det kanske är dags att sätta lite sprätt på ditt förråd innan grejorna blir överflödiga eller att någon annan måste sälja? Visst finns det saker som någon skulle bli överlycklig om han kom över dem. Kanske skulle det där avstannade projektet hos köparen äntligen få vind i seglen igen och inte för att du behöver pengarna utan för att göra någon annan lycklig.

Och viljan att renovera just dina modeller kommer inte att öka. Vem är egentligen intresserad av en Silverpil, en gammal mc med svag ram, dåliga bromsar och en skramlig motor? Och försök själv att intressera någon japan-åkare om förträffligheten hos engelska järn så får du se!

Hur gör jag då?

Det finns flera sätt att få snurr på bitarna.

Naturligtvis är förstavalet att lägga ut det du vill ha på MCHK köp och sälj. Du vet att grejorna hamnar hos seriösa renoverare eftersom alla medlemmar är seriösa (smiley?). Du kan be om medlemsnummer eller kolla i matrikeln vem köparen är med adress, telefonnummer, e-post och andra viktiga uppgifter.

Ett viktigt forum är alla MCHK-träffar där du hittar de mest konstiga frågor och mest fantastiska kunskaper! Du sprider bland dina vänner att ”nu ska jag sälja delarna till den där specialmaskinen ...”. Någon känner någon som är på jakt efter precis det du har i ditt garage och alla blir lyckliga. Men det är trots allt en begränsad krets av personer som kan höra ditt erbjudande.

Blocket och Tradera är klassiker. Där finns ”allt och alla”.

Du tar foton, bestämmer ett minsta pris, lägger ut och väntar på köpare. Enkelt om man känner sig komfortabel med dator och litat på folk. Det har förekommit att man sänder grejorna och inte får betalt om man inte är försiktig. Grejorna kan hamna varsomhelst t.ex hos spekulanter som bara är ute efter snöd vinning och säljer vidare till högre pris. Eller exporterar utomlands. Men Blocket/Tradera fungerar!

Motortidningar har oftast köp och sälj. Men det är en nervös väntan från det att du sänder in annonsen tills numret finns ute. Lååång väntan. Och du kan oftast bara ha en bild och begränsad text. Men det funkar bra, är enkelt och beprövat.

Marknader är alltid ett spännande kapitel! Roligt med direktkontakt med köpare och en fin känsla att åka hem med kontanter på fickan. Det är ju inte alla som känner sig komfortabla med att stå emot alla prutare och att köpslå på detta sätt. Men roligt är det för de som gillar folk. Har någon försökt att vara ”återförsäljare” på en marknad? Ta emot saker, sätta upp ett bord och sälja på kommission borde vara en affärsidé som jag gärna bjuder på.

Glöm inte att kolla under Köpes/sökes på webben och i tidningarna. Där finns de verkliga entusiasterna och det du har liggande kommer verkligen till nytta i ett riktigt projekt. Du kanske till och med får se resultatet när det är hopplockat.

Det viktigaste är inte hur du säljer dina grejor utan att du gör det. Med ekorrar som samlar i ladorna blir det ingen fart på hobbyn och allt avstannar. Kanske till och med att dina surt förvärvade delar kastas när du själv inte kan styra var de tar vägen. Tänk om dom kastas!

Och tänk på att du själv får glädjen att se en lycklig köpare som hittar ”just den delen”. Som jag läste i en klok bok en gång (Hur man blir en glad gubbe!). ”Det är bättre att ge med en varm hand än en kall”.

P.S: Inget ont om Silverpil men om någon har bakskärm och framskärm liggande så är jag intresserad! Då blir jag lycklig.





CESKA ZBROJOVKA

TEXT: HARALD PORRY

FÖRETAGET GRUNDADES 1919 i Strakonice i Tjeckoslovakien för att tillverka vapen, främst pistoler. Efter andra världskriget förstatligades företaget och började i stället tillverka motorcyklar med CZ på tanken. I början av 50-talet kom delar av deras produktion även till Sverige. Monark använde CZ-motorer på 125cc och 150cc i sina ramar. Äldre medlemmar kommer säkert ihåg de vinröda "Strackarna" med dubbla avgasrör.

CZ-fabriken tillverkade även en skoter som döptes till la Bohème. Den presenterades i Teknikens Värld på hösten 1956 och den fanns med i generalagenten Flerons katalog 1964. Den hade en 4-växlad 175cc motor på 8 hk som räckte för en toppfart på 90 km/tim.

Vid denna tid var märken som Vespa, Lambretta och Zündapp etablerade på svenska skotermarknaden så det såldes troligen inte så många la Bohème i Sverige. På 1960-talet tog Fleron hit 125cc och 175cc CZ som fick en viss popularitet som billiga brukscyklar. På 1970-talet fick CZ fram en fin cross-cykel som körda av bland andra Joel Robert och något senare av Rolf

Tibblin konkurrerade med Husqvarnorna. 1959 firade CZ jubileum, man hade tillverkat 1 000 000 motorcyklar och skoters.

Men det har åtminstone kommit en la Bohème till Sverige. En tjeck hade flyttat till Sverige med sin familj. Vid ett besök hos släkt i sitt gamla hemland hade tjecken fått syn på en la Bohème som han till varje pris ville ha. Han köpte skotern, lastade den i bilen och körde åter till Sverige. Familjen fick ta tåget. Men när alla papper var ordnade och han bara hade att beställa tid för besiktning försvann plötsligt allt intresse. Han ställde skotern i ett uthus och där fick den stå. Senare skulle familjen flytta och skotern måste bort. Ägaren satte ut en annons på Blocket som Bosse Ellergren fick syn på och köpte skotern. Han tyckte visserligen att den var rätt ful men i fint skick.

Han försäkrade den, beställde tid för besiktning och åkte dit. Skotern väckte stor uppmärksamhet men klarade besiktningen utan anmärkning. Och Bosse kunde belåten åka hem med sitt nyförvärv. Han säger att en la Bohème är trevlig att åka på.

EN OVANLIG MOTORCYKEL FRÅN UPPSALA

TEXT: GUNNAR ERIKSSON

PÅ EN LITEN VERKSTAD i Uppsala tillverkades år 1926 en motorcykel med namnet AE. Namnet beror på att mannen som byggde motorcykeln hette Emil Andersson och han drev en mindre mekanisk verkstad. För att namnge maskinen vände han på initialerna till AE. Maskinen har en JAP-motor, 350cc och toppventiler. Nuvarande ägare heter Solveig Johansson, boende ett par mil utanför Uppsala. Hon har ärvt den efter sin far som var den senaste ägaren som använde maskinen.

Emil Andersson var tydligen en händig man, förutom motor, växellåda och lykta tycks det mesta vara hemgjort. Motorcykeln ställdes av 1952. Renovering har påbörjats av Solveigs man och närmar nu sig fullbordan. Till våren 2016 bör den vara körklar och registrerad. Man slås onekligen av att man då kunde bygga sig en mc och få den registrerad. Idag skulle man antagligen få vissa problem med Transportstyrelsen. Före Solveig, har motorcykeln sedan 1926 haft 3 ägare.

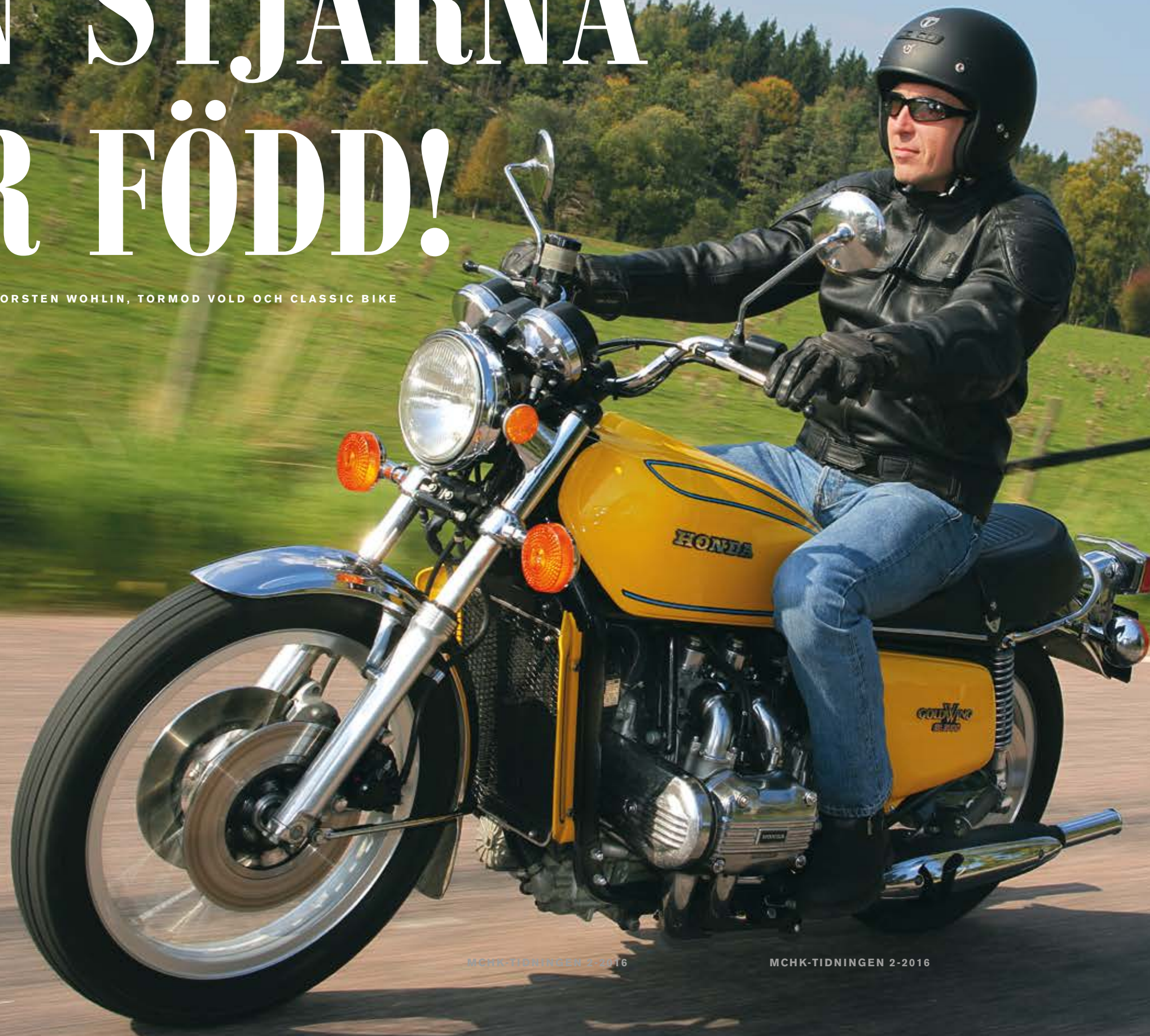


En la Bohème i helfigur. Nosen innehåller förutom framgaffel och hjul även bensintank, pakethållare och strålkastare.

EN STJÄRNA ÄR FÖDD!

TEXT OCH BILD: TORSTEN WOHLIN, TORMOD VOLD OCH CLASSIC BIKE

GOLD WING
GL1000



Björn Wenzel på sin Gold Wing från 1976. Han valde att lacka den i gult. Den färgen såldes endast i USA. På svenska marknaden fick man nöja sig med rött eller blått.



Det blåa märket på ventilkåpan vittnar om att årsmodellen är 1975. Från 1976 var märket svart.
Till vänster: Hans Nilsson med sin tidiga Honda GL 1000 1975 den första så kallade USA-modellen.

HONDA GL 1000 GOLD WING blev starten för en ny dimension av motorcykelåkande. Den föddes som sporthoj men blev redan under de första åren en klassiker som landsvägsmotorcykel. Tung, vacker och stark i en och samma maskin. Den skulle få ett långt liv.

Det var över 40 år sedan den första "Guldvingen" rullade på en svensk väg. Det är oklart exakt vilken väg den första maskinen rullade fram på. Vi kan bara anta att det var i Göteborg då det var AB Auto - Hansa som importerade de första motorcyklarna.

När Honda GL 1000 Gold Wing presenterades för allmänheten under hösten 1974, i Köln, var det den mest kontroversiella motorcykel på sin tid. Den stod för ett helt nytt koncept. Den skapade helt enkelt en egen värld, då det är

mer än bara en motorcykel. De som körde upptäckte att det fanns effektivitet, robusthet och ren kraft – förenade i en och samma maskin.

Det finns mycket få motorcykelmodeller som fått ett så långt liv. Det är än idag både aktuell och modern. Den är också en perfekt bas för de som vill ha en personlig motorcykel. Den finns knappast någon annan motorcykelmodell där det finns så mycket extra utrustning. Husvagn, sidovagn, släpkärra, och olika typer av kåpor och väskor. En Gold Wing erbjuder det mesta – till ägarens fulla belåtenhet.

LITE FÖRHISTORIA: I december 1972 började Honda utveckla, under ledning av Soichiro Irimajiri (han blev senare känd för att ha skapat CBX:en), en prototyp.

TEKNISKA DATA:

Motor Typ: 4-cylindrig, 4-takts boxermotor **Volym:** 999,45 cm³ **Effekt:** 82 hk vid 7500 r/min **Max vridmoment:** 80 Nm vid 6500 r/min **Kompression :** 9,2: 1 **Transmission:** 5 växlar El-start plus kick. Dubbel rörram **Fjädring Fram:** Teleskopgaffel **Hjulupphängning bak:** Svingarm plus två fjäderben **Däckstorlek:** fram 3,50 H 19 bak 4,50 H 17 **Vikt:** 295 kg **Längd:** 233 cm **Bredd:** 72 cm **Höjd:** 111,5 cm **Hjulbas:** 154 cm **Toppfart:** 196 km/t **Acceleration:** 0-100 km/t på 4,5 sekunder



Skillnaden i färg på mätarna syns tydligt.

Den hade en 6-cylindrig boxermotor, var på 1470 cm³, 80 kW vid 6700 r/min och en gigantisk tank på 20 liter. Den vägde "bara" 227 kg och hade en toppfart på cirka 210 km/t. Den hade en ram från CB 750 och kardandrift av BMW-modell.

Denna prototyp kom inte i produktion. Orsaken var den 6-cylindriga motorn. Det var helt enkelt för lång. Körställningen blev obekvä. De sänkte då cylinderantalet till 4, höll fast vid boxerkonstruktionen. På grundval av detta föddes den första serietillverkade Gold Wing. Toshio Nozue hade då utsetts till ny chef och var ansvarig för utvecklingen av den nya 4-cylindriga boxermotorn.

GL 1000:S MOTOR Det var en 4-cylindrig boxermotor med 999 cm³. Toppeffekten var 82 hk vid 7500 r/min. Den maximala vridmomentet var 80 Nm vid 6500 r/min. Motorn vägde 106 kg. Vevaxeln låg långs med motorcykeln och de roterande motordelarna har en stabiliserande effekt.

För att undvika svängningar då du släpper gasen, gjorde Honda ett trick som var okänt för andra tillverkare av boxermotorer. De rörliga delarna är uppdelade och roterar i motsatta riktningar. Det ger en utjämning av massorna i rörelse. Svänghjulet sitter på vevaxeln, som vanligt. På en separat axel roterar drev till startmotor och generatorm i motsatt riktning. De utgör en massa på 4,2 kg.

En kedja överför kraft från vevaxeln till växelaxeln. Kopplingen har 8 lameller och körs i ett oljebad. 6 st. fjädrar säkerställer att kopplingen inte slirar och den är 5-växlad.

Driften av de båda kamaxlarna konstruerades på ett nytt och sensationellt sätt. Två tandade kamremmar som drivs från vevaxelns remskiva. Den halvsfäriska förbränningskammaren består av ett speciellt eldfast material för att tåla bränsle med relativt lågoktanig blyfri bensin. Det finns en förgasare per cylinder. De har en diameter på 32 mm och ligger ovanpå motorn. Cylindrarna tänder i ordning: 1-3-2-4.

PREMIÄR 1974 Hösten 1974 släpptes Honda GL 1000 på IFMA (Inter Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung, idag kallas denna show Intermot). Version K0, som såldes 1975, anses vara den första Gold Wing. Vissa källor hävdar att det såldes 13.000 i USA under 1975, andra källor hävdar att den totala försäljningen i världen av Gold Wing 1975 var endast 5000, varav 4000 i USA. Det är omöjligt att veta vad som är rätt.

Under våren 1975 levererades de första GL 1000. Den var då Hondas nya flaggskepp. Det var den största och tyngsta motorcykel som Honda hade serietillverkat hittills. Den var enligt den tiden gigantisk och gjorde ett starkt intryck på alla som såg den. Man kunde se att det byggdes för den amerikanska marknaden. Som naken cykel gav den en sportig utseende med elegans. Men det gick inte att dölja det

1975



1976



1977



1975 Original Gold Wing med en fyrcylindrig 999 kubiks vätskekyld boxermotor.

1976 Den först Ltd-versionen av Gold Wing kom redan 1976. Tekniskt oförändrad men med guldtränder på dummytanken och sidokåporna och kromad kylarsarg samt guldfärgade ekrar och fälgar.

1977 Nu hade Honda börjat lyssna mer på sina kunder och GL 1000 fick ett avgassystem med kromade värmeskydd, en tvåstegssadel samt en del motormodifieringar för att ge mer kraft i mellanregistret.

faktum att det var en tungviktare, hela 295 kg i tjänstevikt. Med tre skivbromsar garanteras en säker körning. Denna nackdel av hög vikt skulle Honda kompensera med ett särskilt konstruktivt grepp. Lösningen var att ge den en låg tyngdpunkt. För att uppnå det, placerades bensintanken lågt, det vill säga under sadeln.

Den var också vattenkyld. Det hjälpte till att få en lugn och tyst gång. Det var den mest vibrationsfria motor Honda hade producerat. Således var det lätt att köra långt på en sådan mc. Men tyvärr motsvarade inte chassit motorns urkraft. Den hade en tendens att svänga i höga hastigheter på motorvägen, en tendens som förstärktes om man monterade vindruta. Det var en mc som skulle köras rakt fram och gjorde det bättre än alla andra.

CLASSIC HONDA CLUB SWEDEN För att få lite ytterligare information om Gold Wing:s introduktion i Sverige besökte vi Hans Nilsson, ordförande i Classic Honda Club Sweden.

Classic Honda Club Sweden bildades 5 augusti 1995 och har som målsättning att förena ägare av Honda motorcyklar som är 30 år eller äldre och att höja statusen för just dessa motorcyklar. De hjälper också sina medlemmar med kunskaper för att kunna renovera och bevara dessa motorcyklar.

Hans har de senaste fyra åren varit ordförande i klubben, vilket också tydligt satt sina spår i hans garage. Där stod ett antal blänkande Honda klassiker tillsammans med några av senare årsmodell, även de Hondor givetvis.

Han visade stolt upp sin Gold Wing modell K0 1975, en av de första som togs in till Sverige. Den kom i Hans ägo mera av en slump efter en förfrågan från ett dödsbo. Den var då i skapligt skick. Efter en lättare renovering

är den nu i så kallad ”mint condition”

När GL 1000 presenterades 1974 visste man inte riktigt var man skulle placera den kategorimässigt. Den var tänkt som en sport-mc. Motorkonstruktionen var udda och var ju trots allt en av de större som kallades sport. När de kom såldes de rena utan kåpa och väskor, vilket snabbt blev populära tillbehör.

Hans Gold Wing är en s.k. USA-modell, som var de första som såldes. Skillnaden syns på mätarna, där en miles-mätare ersattes i Sverige med en km-mätare som hade en något för ljus grön färg på mätartavlan.

Dessutom har USA-modellen en varningslampa för trasigt bakljus och summer för blinkers.

Det sägs att de första 80 motorcyklarna som importerades till Sverige var av den så kallade USA-modellen.

GL 1000 K1 / LTD Förändringarna på 1976 års modell Gold Wing var huvudsakligen kosmetiskt, med en mer dramatisk målning med dekorativa ränder. I övrigt så fanns en smörjnippel på övergången till kardarhuset. Hur effektiv denna förbättring var diskuterades också. Utan smörjning håller kardanaxlar endast ca. 3000 mil, så smörjning behövs. Alternativet var att ta isär kardanaxeln och att traditionellt smeta in den med fett. En annan nyhet var torkarbladen bakom oljeglaset i vevhuset för att bättre kunna kolla oljenivån. Avstrykaren kan förflyttas fram och tillbaka med hjälp av en skruvmejsel. Dessutom hade Gold Wing nu två hjälmhållare.

En specialutgåva av Gold Wing var GL 1000 LTD - det var dags för ett eftertraktat samlarobjekt. LTD står för Limited Edition. Vissa källor säger att det tillverkades i 500 exemplar. Andra att det byggdes 3000 exemplar. Men säkert är ändå att



Hans Nilssons tidiga Honda GL 1000 1975 den första så kallade USA-modellen. Trots den dominerande boxermotorn så får man betrakta GL 1000 som en riktig klassisk skönhet.



OLA ÖSTERLING

Tanken är bara en dummy – något Honda var först med. Lyfter man på locken finner man elsystemet till vänster och nödkick till höger. Luftfilter och tanklock får plats i mittsektionen. En prydlig installation.

ett mycket litet antal såldes i jämförelse med alla andra Gold Wing. Den fick guldfärgade fälgar och ekrar, den lackades i metallic brun.

1977: GL 1000 K2 Denna modell fick en del förändringar. En bekväm sittställning var viktig, särskilt på en längre resa. Därför var sadeln förändrad. En annan nyhet var att det var koniska rullager i styrhuvudet. Avgassystemet förbättrades i termer av utseende. Sidokåporna på K2 fick samma utformning som vi tidigare bara tidigare hittade på LTD-modellen. Hastighetsmätaren kunde härnäst visa både kilometer och miles. Kraftigare bromsar och H4 ljus hade införts.

1978: GL 1000 K3 De första riktigt viktiga förändringarna kom på Gold Wing'en 1978. Honda räknade till hela 30 förbättringar. För det första hade chassit ändrats. En förstärkt baksving skulle uppnå en bättre stabilitet. Växellådan och kopplingen har ändrats. Utseendet på K3 känns igen på aluminiumfälgar, fullt kromade avgasrör, en förlängning av sadeln med 10 cm. Sidokåporna fick en något annorlunda

form med nya dekaler, den ”falska” tanken fick ny form med tre nya instrument på ovasidan. Ett nytt luftfilter infördes. Kicken försvann nu helt. Härnäst måste man förlita sig på el-starten. De sista två versionerna av GL 1000 (K3 och K4) betraktas också som de bästa versionerna av denna modell.

1979 GL 1000 K4 Honda fortsatte där de slutade 1978: Det kom en förändrad belysning. Den främre bromsvätskebehållaren ändrades. Broms- och kopplingshandtag hade ny form i svart och krom. Och de främre bromsskivorna var gjutna i ett stycke.

1979 lanserades Hondas eget utbud av packväskor och top-box, men fortfarande ingen Honda vindruta. Den kom först på GL 1100.

Det såldes hela 97000 Gold Wing i USA under de fem åren GL 1000 producerades. Försäljningssiffrorna för Europa är lite oklara. Efter 5 års produktion av GL 1000 väntade alla entusiaster av Gold Wing på en helt ny modell, som visade bli den bästa någonsin, GL 1100. Men vi återkommer till det senare!



Historien om min *Velocette* **VENOM**

TEXT OCH BILD: GÖRAN HJERTSTEDT

I BÖRJAN AV 90-TALET bodde och arbetade jag i Sheffield, England, och i garaget hade jag sedan några år en Honda CB 750 F2. Engelska motorcyklar hade jag inte ägnat en tanke, sedan jag 1974 sålt min Norton Atlas, tills en dag då min granne David dyker upp med en fantastiskt fin Velocette MSS från 1935. Vid beskådandet av Davids Velo nämner jag i förbigående att jag eventuellt skulle kunna tänka mig en Velocette men av en senare årgång!

Två dagar senare ringer det på dörren och utanför står David med en bok om Velocette, han visar mig en bild på en Velocette Venom och berättar att hans svåger i London hade en sådan hoj som han ville sälja. Efter ett antal telefonsamtal med Davids svåger, John, var vi överens om priset och jag körde ner till London, för att avsluta affären, tillsammans med min son.

Det visade sig att John hade ett garage fullt med intressanta motorcyklar bland annat två Norton Manx och en Brough Superior som han köpt på Sri Lanka samt en Velocette MSS från 30-talet. John hade under ett par år arbetat för DFID (engelska motsvarigheten till SIDA) i Sri Lanka, med att hjälpa teodlarna förbättra sin produktivitet. John berättade att under 40- och 50-talet anordnades det på ön, som då hette Ceylon, motorcykeltävlingar med ett liknande upplägg som på Isle of Man. De som hade råd att köpa tävlingsmotorcyklar ifrån England var söner till de välbeställda



Velocette Owners Club, The Old Chapel, Huncote i Leicester.

ägarna av teplantagerna, vilka det fortfarande finns många av på Sri Lanka. Tävlingarna upphörde i början på sextioalet och motorcyklarna blev stående på plantagerna.

När John köpte sin Venom i mitten av 70-talet var den i ett bedrövt skick då ägaren hade kört motocross med den. John återställde den till bruksskick och använde den för jobbpendling i England och Sri Lanka under många år. När jag köpte Velocetten 1993 gick den visserligen att köra men det var inget vackert exemplar då den slitits hårt under åren på Sri Lanka. Efter en lektion i att starta en Velocette blev det provkörning bland villorna i Londonförorten. Affären gjordes upp och Johns fru kom ut och tog avsked av Venomen som de hade åkt på smekmånad med. Väl hemkommen med Venomen till Sheffield bestämde jag mig att renovera mitt nyförvärv till originalskick.

Ram och framgaffel lät jag en firma i Birmingham pulverlackera medan tank och övriga plåt detaljer våtlackerades av en firma i Sheffield. Jag fick med originaltanken som var kromad men som jag inte tänkte använda utan lackerade tanken som satt på hojen på klassiskt Velocettemaner. Lackeringen inklusive randning och dekalerna på tanken blev jag mycket nöjd med.

Fälgar och ekrar var rostiga, fullnaven var korroderade, det blev glasblästring av navet samt elförzinkning av halva framnavet som är av gjutjärn. Hjulen blev uppekrade med nya engelska kromfälgar av Saddleworth Classic Motorcycles i Oldham.

Det enda som behövde göras med motorn var nya ventilstyrningar, inslipning av ventiler och en ny avgasstos, förutom glasblästring av cylinder, topp och vipparmshus. Detta arbete gjorde firma Serco i Leeds. 1977 hade John låtit Geoff Dodkin, en känd Velocetteprofil, renovera vevaxeln och monterade nya ramlager. Ramlagren på Venom är koniska rullager, monterade i O-anordning, som förspänns vid monteringen vilket ger en mycket robust och kompakt konstruktion. Mig veterligen är det ingen annan motorcykel som har denna eleganta konstruktion.

En mängd smådelar, kullager samt en ny dubbelsadel inköptes på VOC, Velocette Owners Club i Huncote utanför



Inköp av reservdelar hos Velocette Owners Club i Leicester 1993.

Leicester. VOC håller till i ett gammalt missionshus, The Old Chapel, och deras reservdelsbutik är inrymd på vinden. Butiken är öppen en söndag i månaden så det gällde att inte missa den söndagen. Att handla reservdelar på VOC var en upplevelse och krävde mycket tid och tålamod. Gubbarna i butiken var mer intresserade av motorcykeln som kunderna köpte delar till än att se till att könen till butiken krympte, som tur var serverade de kaffe gratis.

Ett fint par Monroe-stötdämpare fick jag tag på genom den engelska motsvarigheten till Gula Sidorna, då detta var innan det gick att handla på eBay eller motsvarande. Det var mycket lätt att renovera en motorcykel i England med det stora utbudet av delar och tjänster inom området. Mina grannar och kollegor i England tyckte det var intressant och roligt med en svensk som renoverade en gammal engelsk klassiker, Velocette Venom. 1995 blev renoveringen klar och varje sommar blir det ca. 100 till 150 mil och hittills har jag klarat mig från några större missöden.

När jag köpte Venomen så hade jag inga större förväntningar vad gäller väghållning och fartresurser men jag blev minst sagt förvånad när jag upptäckte att hojen, med sina 32 hk, var mycket välbalanserad och lättkörd. Jag har som regel inget problem att hänga med mina vänner på deras betydligt moderna hojar när vi gör utflykter.

Sedan 1995 har Venomen fått en renoverad och kromad tank, nya lameller, nya framfjädrar, 60 W dynamo, elektroniskt relä samt en ny gjutjärncylinder istället för den utslitna Alfin-cylindern. För cirka fem år sedan monterade jag tillbakaflyttade fotpinnar vilket förbättrade körställningen avsevärt för mig som är 1,86 m lång.

I vår kommer jag att montera en manuell BTH-magnet för att göra den mer lättstartad när den stått en längre tid samt få den mer alert på låga varv i stadstrafik, det återstår att se om mitt antagande stämmer.

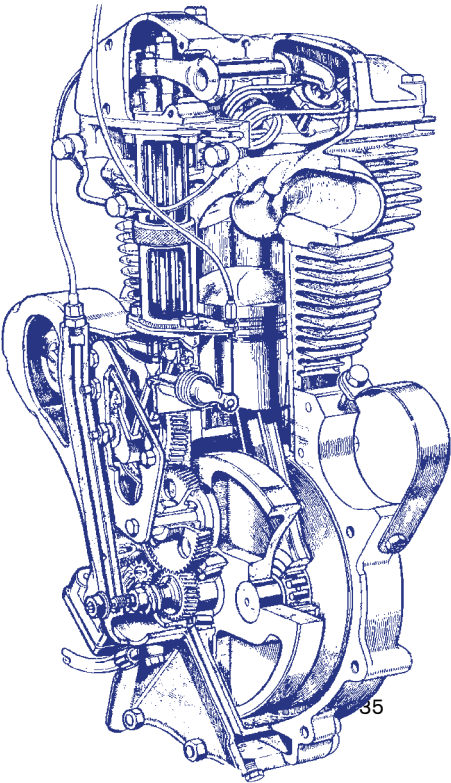
Det som gör min Venom extra intressant är att den är en av två förseriemotorcyklar, som Veloce-fabriken tog fram 1955 för utställningsändamål, den har motornummer VM1002, det vill säga nr 2 i Venomserien. VM1001 står på National Motorcycle Museum i Birmingham.



Uppvisningskörning på Sviesta i samband med Årsracet 2001.



Tidigt utförande av tillbakaflyttade fotpinnar.



Velocette-motorn i genomskärning. Notera hårnålsfjädrarna. Ventilspelen justeras vid lyftaren till den högt placerade kamaxeln. Ramlagren är förspända och får rätt spel när motorn är varm. Registerkåpan kallas för "The map of Africa".

Rune Johansson på en fint renoverad Monark. Gatmodellen hade lågt liggande 2-1 avgassystem (trots bara en cylinder) för att spara vikt medan tävlingsmodellen hade en upplagd ljuddämpare på varje sida

MCHK BESÖKER ...

TEXT OCH BILD: TORSTEN WOHLIN

...RUNE JOHANSSON I KARLSTAD. Här fanns inga motsättningar mellan japanska och övriga motorcyklar utan här var det avgörande huruvida det var 2-takt eller 4-takt. Tydligt var att 2-takten fick stå i det främsta rummet. Samlingen som Rune renoverat ihop under åren var en ren förmån att få beskåda på nära håll. Alla objekt var i ett fantastiskt fint skick. Efter en lätt övertalning så fick jag även beskåda ett antal renoveringsobjekt.

Rune blev medlem för första gången i MCHK 1974. Anledningen var nog att han blev ägare till en FN 500 1929. I unga år så har motorcykelägandet omfattat många olika märken och modeller. Norton Dominator, BMW R69 S, Monark Blå Stinget och Kawasaki 350 A7 Avenger är fordon som tagit en stor plats i Runes motorcykelsjäl.

Besöket börjar hemma i villan, givetvis inte i villan utan

i garaget. Här står en helt fantastisk Monark Blue Stinget 1957. Denna maskin är specialbyggd av och åt dåvarande fabriksföraren Ove Lundell, som vann SM 1959 (delat med Torsten Hallman), på denna Monark.

I grunden är det en standardmotorcykel med olika typer av förstärkningar och den speciella fabriksframgaffeln med koniska rör. 1960 köpte Ingemar Andersson, svensk mästare i tillförlitlighet/enduro, motorcykeln direkt av Monarkfabriken. Efter lite körning och 40 år i garaget så sålde han den orenoverad till Rune som sedan har lagt sin själ i att renovera den till originalskick. I dag så är den registrerad och besiktigad och Rune njuter av att gasa runt på några enduroveterantävlingar varje år. En vacker klenod i form av en tävlingsmotorcykel!

Vi åkte vidare till den MC-firma som Rune startade en



Rune med sin unika och helrenoverade Monark Blue Stinget 1957, vinnarmotorcykel SM 1959.



I Runes container fanns denna Zündapp Sport Combinette 1956, i förvånansvärt bra skick för att kallas renoveringsobjekt.



Givetvis fanns det också en Kawasaki 2-taktare 350 cc på renoveringskö. Den behövde definitivt en hel del omvårdnad.



I verkstaden hittade vi ytterligare en Monark Blue Stinget 1958, vinnarmotorcykel SM 1960.



FN M XIII OHV 450cc Grand Culasse Lux 1951. Totalt tillverkades ca 1000 st. av denna modell.



Den första som dök upp var denna Kawasaki 350 A7 SS i nyskick. En fröjd för ett 60 årigt 2-taktsöga.

gång i tiden. Numera driver hans son firman. Här fanns en hel del mc-godis att beskåda. Ibland alla nya motorcyklar så hittade jag ett antal renoverade klenoder. Den första jag stötte på var en ilsket gul Kawasaki 350 A7 SS i perfekt renoverat skick. För över 20 år sedan köpte Rune tre st. Kawasaki 250/350 på ett bräde. Tanken var sedan att utifrån dessa renoveringsobjekt börja renovera ett första exemplar. Där hittade jag även en renoverad FN 500 1929 samt en Monark 200cc 1958.

SEN VAR DET DAGS att dyka vidare in i lokalerna. Nu hamnade vi i en lokal som hade varit tänkt som ett motorcykelcafé en gång i tiden. Här var det trångt, endast på grund av det stora antalet motorcyklar. I lokalen fanns lite övrig kuriositet bl.a. en del av en järnvägsstation. Det satte lite nostalgisk inramning till motorcyklarna. Där hittade jag den Monark Blue Arrow som är med i MCHK:s kalender 2016.

Hur började samlandet?

Jag fick väl inte ett helt tydligt svar från Rune när det egentligen hade börjat och varför. Japanerna har han ägt

länge, förklarade han. Det har också blivit mer renoveringar på senare år. Tidigare så fanns det en hel del renoveringsobjekt i gömmorna.

TRE SKÖNA HONDOR

Den första Hondan som fångade mitt intresse var en Black Bomber från 1968. Dubbla överliggande kamaxlar. 5-växlat och ger 45 hk vid 9000 rpm. Man bör betänka att den är 48 år gammal. Den har originallack och 95 % av originaldelarna sitter kvar. När Rune gjorde en ordentlig genomgång av den hade den vilat i ett garage i 27 år. I dag är detta en raritet som det betalas bra för.

DEN ANDRA HONDAN är en CB500 1972. Den har en lite speciell historia. Rune sålde denna motorcykel som ny 1971. Namnskylden som sitter kvar från nyleveransen har han själv gjort. När några ägare åkt färdigt på Hondan så köpte Rune tillbaka den. Den hade då rullat ca 700 mil. Han har inte för avsikt att sälja den igen. Nu får den stanna där den är.



Black Bomber 1968. Nästan orörd, dock har tanken ny krom. Lacken är original. Sidoplattorna är löstagbara på tanken.



Honda CBX 1000 1981 Den har rullat 1800 mil. Utrustad med original packväskor.



Ytterligare några Monarker som tycktes trivas i grupp.

DEN TREDJE HONDAN är något utöver det vanliga. En CBX 1000, helt oskruvad. Rune upplever att den nuförtiden känns lite tung. Därför kan han kanske tänka sig att byta bort den, men bara på ett villkor: En BMW R69 S 1961 – 1968 i byte, och inget annat.

UNDER BESÖKET så passerade jag också två stycken belgiska FN, en M 67 C Comfort 500cc 1929 och en M XIII OHV 450cc 1951. Båda motorcyklarna var renoverade och körklara. Runes intresse för FN motorcyklar började då han fick ärva en av dessa, som sedan renoverades.

FRAMTIDEN
Flera gånger under vårt samtal frågade jag om framtiden. Framtiden för en sann renoverare är ju naturligtvis renove-

ringsobjekten. Det jag fick veta var att det fanns, döm om min förvåning, ett nyinköpt renoveringsobjekt av en Monark tävlingsmodell någonstans. Efter en lätt övertalning så begav vi oss mot framtiden. En stor container ute på gården. På sidan 38 får du, käre läsare, en inblick in i några av framtidens renoveringar hos Rune. Bilderna får tala för sig själva.

TILL SLUT NÅGRA FRÅGOR

- Vad tycker du att MCHK kan bli bättre på?
- Vara ute och träffa medlemmarna.
- Hur kan MCHK tidningen bli bättre?
- Den behöver inte vara så tekniskt djup. Nu överdriver jag lite, men tre sidor om hur en vevaxel från 1929 renoveras, kan kanske användas bättre.
- Tack Rune, för att vi fick komma och snoka lite!



En del av en järnvägsstation fanns också att beskåda.



Ytterligare en vacker Monark 200cc 1958 med Ardie-motor. Så vacker så!



Mattförokromade detaljer som ersättning för kadmiering.

Det blänker i SKOGEN

TEXT GÖRAN HJERTSTEDT, BILDER LENNART ANDERSSON

DE FLESTA AV OSS har väl någon gång lämnat in delar till förokromning eller förnickling. Vi är som regel ute efter att återställa en tidigare kromad eller förnicklad yta, men vi känner ofta inte till allt en modern förokromningsverkstad kan erbjuda. För att lära oss mer, samt för att dela med oss av dessa kunskaper till våra medlemmar, bestämde vi oss i redaktionen att göra ett besök hos Lisjö Krom som ligger strax utanför Surahammar i Västmanland. Företaget är ett av ett flertal som erbjuder förokromning, men endast ett fåtal av dessa tar sig an ytbehandling av såväl nya som gamla motorcykeldelar. En av dem är Lisjö Krom.

Företaget, som startades år 1983 av Holger Andersson, drivs idag av sönerna Tom, Kent och Jan Andersson. Vi träffade Tom för en intervju.

Holger hade ett brinnande intresse för gamla motorcyklar, särskilt då tävlingsmaskiner, från speedwayhojar till road racing. Han upplevde att det var svårt att hitta firmor som var intresserade av att erbjuda förokromning av gamla bitar som var i behov av ytbehandling. Sagt och gjort, Holger kontaktade en leverantör av förokromningsutrustning och kemikalier för att få hjälp i starten av verksamheten. Sönerna kom att tidigt

börja arbeta i familjeföretaget, vilket gjort att de förvärvat en gedigen kunskap om processerna och vad som är möjligt att göra med gamla motorcykeldelar. Intresset för motorcyklar ärvde de från sin far.

Lisjö Krom har, liksom de flesta liknande kromfirmor ganska långa leveranstider, något som bland annat beror på arbetsintensiva processer och en säsongsvaryerande ordergång. I synnerhet vid större beställningar och för delar i dåligt skick. Vid exempelvis rostiga och buckliga bensintankar, kan leveranstiden bli lång. För att undvika att ditt projekt skall bli liggande i väntan på de kromade delarna ger Tom rådet att planera kromningen i ett så tidigt skede som möjligt. Skulle du, mot förmodan, missa någon enstaka del så kan "Lisjö", som en service, "sticka emellan" med en snabbleverans.

Oftast vill kunderna få gamla delar omkromade och då är det viktigt att de är väl rengjorda och att gammal lack avlägsnats innan de lämnas. Däremot ska man inte slipa på detaljerna, då de ändå först måste avkromas. Samtliga ytor måste vara rena från nickel och krom.

Före cirka 1929 förkom inte förokromning utan delarna var förnicklade, alternativt mattnickel eller kadmierade. En



Förkopprad Nortontank, ca 1 veckas förkoppring.

förnicklad yta har en varmare lyster och en skittjocklek på cirka 0,045 mm till skillnad mot kromskiktet som endast är 0,001 mm. Ett nickelskikt ger ett förhållandevis bra slit- och korrosionsskydd då det är betydligt tjockare än kromskiktet men inte har samma lyster.

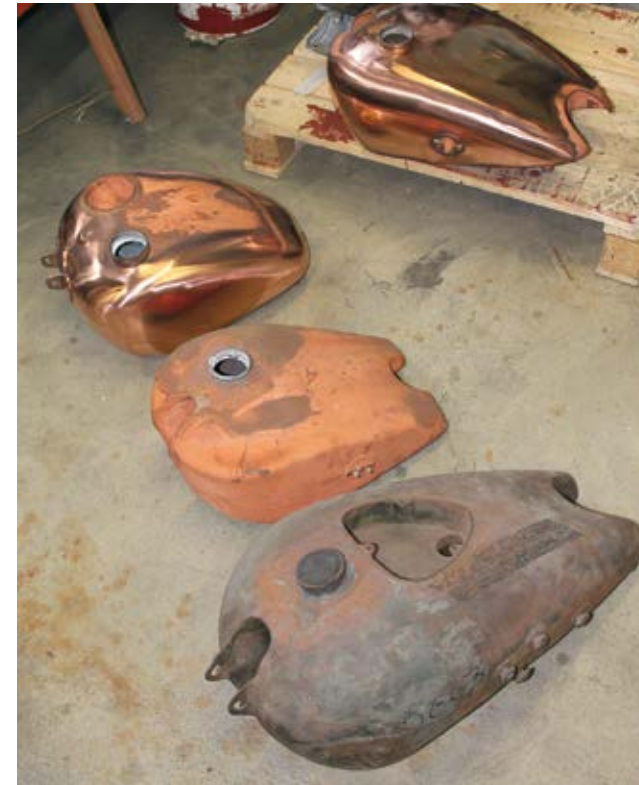
Kadmiering kom i början av 40-talet. Om en kund vill ha en ytbehandling som motsvarar kadmiering så kan Lisjö erbjuda en mattförokromning som ger ett mycket fint ytskikt som påminner om kadmiering. Sedan många år är kadmium förbjudet att användas i industriella processer då det är giftigt.

En av de vanligaste, men också en av de svåraste, delarna att förokroma är en bensintank till en gammal fyrtaktare. Bensintankar för ren bensin har, som ni alla vet, en tendens att rosta invändigt på grund av kondens. Bensin är som bekant lättare än vatten och kondensvatten samlas i botten av tanken. Bensintankar till tvåtaktare, som körts på oljeblandad bensin, håller däremot betydligt bättre.

Redan efter ett tiotal år kan en tank vara genomrostad, i regel på undersidan vilket gör att man inte direkt upptäcker skadan utan tror att det läcker från bensinkraninfästningen.

Äldre tankar kan vara helt perforerade vilket kanske betyder inköp av en ny eller en bättre begagnad tank, vilket kanske inte alltid är möjligt. Här kan Lisjö erbjuda ett intressant alternativ, nämligen att bygga upp tanken elektrolytiskt med metallskikt. Tom visade oss en Nortontank som var så upprostad att den inte vägde mer än en glasfibertank och den inte ens gick att rikta då metallen sviktade. För att få "styrrel" på tanken placerades den i ett förkoppringsbad under en vecka. Därefter kunde tanken riktas, förtennas och åter förkoppras för att slutligen slipas och poleras innan den slutliga förnicklingen och förokromningen. Enbart slipning och polering kan ta allt mellan två och åtta timmar. Som ni förstår är detta ingen enkel och billig process, men slutresultatet är en utomordentligt fin och tät tank i originalskick.

På en fråga hur de ställer sig till omkromning av gamla avgassystem, svarar Tom: Vi kör både nya och gamla avgasrör



En avkromad tank, en förkopprad och två polerade.

pluggade och fyllda med vatten. Måste vara bra skick på begagnat så det finns att slipa på. Vill se dem för att kunna avgöra.

Processen ser i korthet ut på följande sätt:

- Efter rengöring, färgborttagning och avkromning görs en okulärbesiktning för bedömningen om det önskade slutresultatet kan nås med planerad arbetsinsats. Om inte kontaktas kunden.
- Detaljen blästras och betas. I förekommande fall kan detaljen behöva riktas, svetslagas, tennspacklas och/eller byggas upp med ett tjockare kopparskikt.
- Slipning, polering och rengöring från polervax. Upphängning på krok med koppar tråd, nickel och krom.
- Om delen endast skall bli förnicklad så avslutas processen innan krom (blank nickel ligger alltid under kromskiktet).
- Slutligen torkas delarna i en tork och kontrolleras innan nedplockning och paketering. Om delen inte uppfyller Lisjös kvalitetskrav så görs processen om.

Ett tips på vägen från Tom är att inte använda Autosol för rengöring och polering av kromade ytor, då Autosol är ett slipmedel som skadar det tunna kromskiktet. Krom ska rengöras på samma sätt som lack med ett mildt schampo eller rengöringsmedel. Kromade delar kan med fördel vaxas för att få ett vattenavvisande och skyddande ytskikt.

Vi tackade Tom för ett trevligt och intressant besök. Lisjö Krom kan kontaktas per telefon på **0220-32075**.

Så här fin kan en ljuddämpare till en Laverda 1000 bli efter sluttromning. Från början såg den ut att ha legat på en sjöbotten. Bilden är tagen på Excellent Ytbehandling i Skogås.

Nya medlemmar



Medlemsnr	Namn	Ort	10523	Ola Tellenbach	UMEÅ
10489	Björn Heurlen	MOTALA	10524	Joakim Sund	GUSTAFSBERG
10490	Gunnar Hultin	ÖSTERSUND	10525	Göran Strand	VALBO
10491	Mats Simonsson	ÅKERS STYCKEBRUK	10526	Mikael Amundin	JÄRNA
10492	Mikael Borgström	LÖDDEKÖPINGE	10527	Ulf Strömberg	HÄGERSTEN
10493	Henrik Björk	JOHANNESHÖV	10528	Ingvar Larsson	SUNDBYBERG
10494	Nils Eriksson	ARBOGA	10529	Björn Sverin	SÖDERALA
10495	David Sjöquist	SOLNA	10530	Tjälvar Dahlström	SÖDERTÄLJE
10496	Olle Ericsson	VAXHOLM	10531	Jan Sööhr	KUNGSÅNGEN
10497	Lars Wirén	VÄLLINGBY	10532	Lennart Rhodiner	ÄLVSJÖ
10498	Bo Johansson	BORGHOLM	10533	Johan Glass	BRO
10499	Bengan Österlund	LIDINGÖN	10534	Birgitta Dahl	SANDVIKEN
10500	Per Einar Strömme	STOCKHOLM	10535	Erling Wiberg	ANDERSLÖV
10501	Boris Claesson	SMÅLANDSSTENAR	10536	Thomas Grandell	KOLSVÄ
10502	Thomas Westerlund	NORRKÖPING	10537	Mats Janzon	HÖLÖ
10503	Eva Andersson		10538	Holger Nyberg	LÄRBRO
	Kvarnström	FOLKÄRNA	10540	Henry Lundholm	STOCKHOLM
10505	Andreas Cassel	STRÖMSHOLM	10541	Kjell-Ove	
10506	Björn Eriksson	SOLLENTUNA		Thorstenson	STRÄNGNÄS
10507	Hasse Widegren	HUSKVARNA	10542	Göte Engvall	HEDESUNDA
10508	Robert Gustafsson	ESKILSTUNA	10543	Magnus Johansson	VIKEN
1050	Kenneth Eriksson	RIMBO	10544	Tommy Petersson	SOLLENTUNA
10510	Dan Olsson	KYRKHULT	10545	Lennart Persson	STENSTORP
10511	Peteris Lauberts	LESJÖFORS	10546	Urban Elverheim	SIGTUNA
10512	Bengt Ekström	AVESTA	10547	Kurt Andersson	FÄRJESTADEN
10513	Johan Kyllmar	JÄRFÄLLA	10548	Karl Erik Eriksson	RÅNÄS
10514	Leif Henriksson	ED	10549	Mart Sakalov	JÄRFÄLLA
10515	Bo Bodén	STOCKHOLM	10550	Sven-Olov Andersson	FALUN
10516	Lars-Åke Haglund	BORLÄNGE	10551	Marcus Jahnke	GÖTEBORG
10517	Stefan Forss	VRENA	10552	Bengt Sternå	LIDINGÖ
10518	Vsevolod		10553	Lasse Camenius	VÄSTERÅS
	Dovgoborets	SOLNA	10554	Rolf Alm	ENKÖPING
10519	Tommy Rännbäck	ÄRLA	10555	Ulf Nylen	FJÄLLBACKA
10520	Michael Karicka	KÅGERÖD	10556	Per Larsmark	BJÄSTA
10521	Niklas Dahlström	NORRKÖPING	10557	Peter Edenberg	SOLNA
10522	Åke Strömberg	ENKÖPING	10558	Anders Hedström	OSKARSHAMN



Annonser i tidningen

Annonserna har varit publicerade på hemsidan i 30 dagar innan de tagits bort. Vissa annonser har tagits bort tidigare helt eller delar av, på begäran av annonsören, om det annonserade inte längre är aktuellt. Notera att annonserna här kan vara mer än 90 dagar gamla, i sämsta fall, och annonsen inte längre intressant. Annonsera på hemsidan och följ annonsema medan de är nya. För att lägga in en annons finns ett annonsformulär som är lätt att fylla i och dessutom kan en bild bifogas. Det kostar ingenting. Om man däremot skickar in annonsmanus via post så kostar det porto och är tidsödande. Adressen till hemsidan är **mchk.org**. Den kan besökas med dator, läsplatta, telefon eller vad annat som fungerar. Om någon har svårigheter att komma in på Internet så kanske någon närstående kan hjälpa till.

SÄLJES

Lycett passengerarsadel i bruksskick. Pris: 500:- kr.
Stefan Lodesten, Västerås. Tel: 021-53115 E-post ulla.lodesten@telia.com

1982 års Yamaha XT400 i fint skick. Pris: 11.000:-.
Jan Strid, Eskilstuna. Tel: 016-35 32 94

Aermacchi Alaveroe 1961, 250cc. Pris: 30.000:-.
Moto Morini 50cc. Pris: 3.500:-.
John Olof Norman, Stockholm. Tel: 08-673 31 30

Till: Honda CB72 -CB77 vänster och höger sidokåpor.
Pris 50 kr st.
Lars Hoff, Karlshamn. Tel: 0454-158 91 E-post match-lasse@gmail.com

Skinnställ, stl. 48 i äkta getskinn och i mycket fint skick.
Pris: 550 kronor.
Louis Enecrona, Bromma. Tel: 08-761 53 04

Maico 125 ca år 1970 avgasrör + övre motorfäste.
Tandemcykel av märke GIGANT gjord i Sigtuna. Tro-
ligen från 30-talet. Kedjeskyddet saknas i övrigt sitter
det ihop.
En ny lack efter originalet skulle göra den stilig. Priset
är 4000.
Björn Almqvist, Täby. Tel: 08-51 01 26 13 E-post
bsa651@hotmail.com

Honda CB400N -83. Reg-nr LZH 276. 5000 mil.
Pris 8500 kr.
Evald Bengtsson, Ällevägen 16, Virsbo. Tel: 0223-349
73 E-post evbeng@gmail.com

38 st beg. ekernipplar typ Svartqvarna, invändig dia.
3,0mm och 25 st nya dito.
9 st nya ekernipplar invändig dia. 3,5mm och 12 st
invändig dia. 4,0. Nya rostfria ekrar 2 st dia. 4,0mm,
L=230mm, nipplar till dito 12 st.
Ventil dia. 36mm skaft 5/16", L=122 inkl. fjäder och
tallrik.
Jawa stänkskydd.
Ekernyckel, som ny, 5,6mm, 5,7mm, 6,0mm, 6,3mm,
6,6mm och 6,8mm.

Carl-Johan Bångfelt, Törnrosv. 4B, 857 40 Sundsvall.
Tel: 060-12 67 48 alt. 070-659 85 10

Mekanisk varvräknare Smiths upp till 8000 varv pris
2.200:-
Gia Brüning. Tel 0435-23097, 070-7553123
E-post gia.bruening@telia.com

TWN HDG 1952 250cc. Helrenoverad av Lasse
Andersson MCHK Stockholm 22000:-.
Monark Blå Fighter 1953. Även den helrenoverad av
Lasse Andersson 18000:-.
Husqvarna Rödkvarna 1951. Komplet, ingen gnista
8000:-. Gamla skyltar, bra skick.
Svalan 118cc. Mycket fint skick med undantag av håll i
bensintanken. Går bra, nya skyltar. Bilder finns.
Henry Lundqvist, Nacka. Tel: 070-212 82 83

BSA delar mm. Säljes helst tillsammans.
Lars Erik Wallin, 74563 Enköping. Tel: 0767942055
E-post larserikwallin@hotmail.com

E M motor 50cc renov. kompl. till DKW spec. samt
1 st pakethållare. Kompl. beg. mot finnes.
N-E Engman, 62191 Visby. Tel: 070-78 080 65 E-post
bragrejor@telia.com

Beställ Varg-Olle-boken, Varg-Olle - mannen, tiden,
livet. Boken signerad av Varg-Olle.
Irene Gunnarsson Sjödal, Essinge Högväg 12, 112
65 Stockholm. Tel: 0707-74 70 97 E-post esso.irene@
outlook.com

NSU Max 1955. Motorn ren 1994 m mycket nya delar.
Även i övrigt mycket bytt på 90-talet. Besiktning u a
2000, körförbud 2002 p g a utebliven besiktning. Bat-
teri saknas. 5495 mil.
Lennart Karlsson, Linköping. Tel: 0768-81 20 81 E-post
trappvagen@telia.com

Nimbus 750cc, årsm. 1946. Pris 55000kr. Äldre MC
kan tas i byte
Rune Pettersson, Tingstäde. Tel: 0706 28 83 02

Monark Blue Arrow 54. Ombyggd till 560 med 2-1

rör, motorbågar mm. Renoverad motor med nya vev-
stakslager, elektronisk laddregulator. Papper uttagna,
ej besiktad. Pris 25000 eller högstbjudande.
Ingemar Olofsson, Örebro. Tel: 0731-52 30 13 E-post
i.olofsson.robotservice@gmail.com

Husqvarna 98 -38 i utställningsskick 12500 kr, Rex
98 -38 i utställningsskick 12500 kr,
Rex 98 -36 svart 9500 kr, alla helrenoverade, utan
papper.
Ronny Grahn, Kvarnvägen 26, 442 96 Kode. Tel: 0706-
02 93 08 E-post ronnygrahn@yahoo.se

PUCH 250 SGS 1955. Demonterad mc. En del nya
delar. Pris 8500 kr.
Maths Johansson, Kungsängen. Tel: 070-749 15 65
E-post sigurdtyko@gmail.com

Shell oljeservistank ca 60 l B:27 cm x D:35 cm x
H:61 cm
Per Kilander, Upplands Väsby. Tel: 08-590 812 74
E-post per@kilander.se

Matchless G12 De Luxe 650cc 1959. En äldre, men
välbehållen, renovering i fint skick. Lättstartad och går
mycket bra. Något svag laddning. Generator ger dock
10-12 Volt vid c:a 1000 rpm, sannolikt reläfel. Pris
42500 kr
FRAM Flying Horse 250cc med Victoriamotor. 1952.
Renoverad med mycket nya delar. Ej startad efter reno-
vering beroende på att den ännu inte kommit upp ur
källaren (verkstaden). Enligt uppgift tillverkad endast
1952 i 200 ex. Pris 25000 kr.

Janne Kjellberg, Nyköping. Tel: 0707-38 44 86 E-post
janne.kjellberg209@gmail.com

Monark Monarped med HWA-motor. 1955-56. Pati-
nerad men inte sönderrostad moped. Framskärm bytt,
den har något avvikande färg. Nya däck, slangar samt
tänddelar. Tank invändigt rengjord och förseglad. Nytt
fett i hjullager, bensinkran samt förgasare rengjorda.
Går bra. Pris 4500 kr.
Janne Kjellberg, Nyköping. Tel: 0707-38 44 86 E-post
janne.kjellberg209@gmail.com

Rex 350 Sv 1928 med JAP sidventilmotor på 350cc
och 3 växlad Burman växellåda. Renoverad till ursprung-
ligt skick, färdig våren 2010. Se renoveringsartikel i MC
Veteranen (MCV) nr.2 2014.
Körd på div. veteranrallyn mellan 2010-2015 bland
annat Skåne Runt 2 gånger. Pris: 75 000 kr.
Bengt Malmsten, Simlångsdalen. Tel: 0708-15 72 52
E-post b.malmsten@telia.com

Renoverad BSA B33 motor och växellåda.
Lars Erik Wallin, 74563 Enköping. Tel: 0767942055
E-post larserikwallin@hotmail.com

Rex Roadmaster 1950. Komplet, och fullt fungerande.
Reg.nr MHA075. Motor Villiers 197cc, 3-växlad låda.
Befriad från skatt och kontrollbesiktning. OBS! att
registreringsbesiktning måste göras. Gamla handlingar
finns. Pris 15000 kr.
Bert Svensson, Holmersgatan 4 D, Norrtälje. Tel:
0708983271 E-post 7-bert.sve@minpost.nu

FN 350 SV 1951. Ej renoverad men i fint körbart ori-
ginalskick. Senast i trafik 2003. Pris 28 000 kr eller
högstbjudande.
Leif Andersson, Linköping. Tel: 0730-67 85 85 E-post
abe-la@bredband.net

Monark Pilot 49cc 1955. Bra original. Tanka och kör.
Pris 4000:- eller bud.
Kurt Kaspersson, Ringvägen 66c, 43242 Varberg. Tel:
0706-57 64 35

Monark Blue Arrow -54, fint originalutförande, går bra,
besiktigad bara att åka!
Lars Lundgren, Stockholm. Tel: 0730 55 20 63 E-post
molntorp@msn.com

Husqvarna 175cc 1931. Ej helt original, lättstartad, går
bra. Renoveringsobjekt? eller kör som den är, det har
jag gjort sen slutet av 70 talet. Pris 15000:- eller bud.
Kurt Kaspersson, Ringvägen 66 c, 432 42 Varberg.
Tel: 0706-57 64 35

Cyclemaster 38cc 1950. Går bra, broms måste åtgär-
das. Pris 5000:- eller bud.
Kurt Kaspersson, Ringvägen 66 c, 432 42 Varberg.
Tel: 0706-57 64 35

Fram 98cc 1937. Bra original. Tanka och kör. Pris
10000:- eller bud.
Kurt Kaspersson, Ringvägen 66 c, 432 42 Varberg.
Tel: 0706-57 64 35

BSA M 20 motor i delar, ej magnet och generator.
Rolf Thulin, 283 33 OSBY. Tel: 0709-54 92 49

E-post t.rolf@live.se

Honda CB 450 K1 årsm. 1969. Säljer en komplett
topp med kammar-släpor-ventiler m.m. Toppen bör
renoveras, den är idag nedmonterad så alla delar går
att inspektera! Pris: 2500kr.

Corry Westland, Gävle. Tel: 0706-65 33 09 E-post
boxer-twin@telia.com

KÖPES

Gamla modellmotorer, ej med RC. Köper också påbör-
jade/trasiga modeller eller ej påbörjade byggsatser, av
äldre modell. OBS EJ PLAST Janne Kjellberg Nyköping
Telefonnummer 070-7384486 janne.kjellberg209@
gmail.com
Nu har jag fått tag på bakskärm och baklyse till min
BMW R60, men jag söker fortfarande en framskärm.
Även plastskärm är av intresse. Mycket tacksam för
hjälp med detta.
Janne Kjellberg Nyköping Telefon: 070-7384486
E-postadress janne.kjellberg209@gmail.com

Allt i delar till AJS före 1932 sökes ex ramar, motorer,
hjul, Amal förgasare 28A typ 5/057 eller 4/121,
Bosch"sillburk" reflektor+glas+spännring, Bosch
signalhorn med tratt, SD6 Smiths hastighetsmätare
KP? eller
KR 0-140 km för inbyggnad i bensintank.
Bo Lundgren, Badviksvägen 60, 424 57 Gunnilse.
Tel: 0707-33 24 72 E-post bo.lundgren@hotmail.se

Vill köpa en sadel Terry deluxe till min REX 1932 eller
tips om vem som har eller tillverkar sådana.
Lars Göran Göransson, Södra Vi. Tel: 0706-03 89 50
E-post l-goran@spray.se

Husaberg 1989- Jag är intresserad av att köpa tidiga
Husabergare.
MC - hela, defekta, objekt. Delar, verktyg, kläder, lit-
teratur, reklammaterial mm. Allt av intresse.
Pontus Andersson, Lund. Tel: 0706-80 58 84 E-post
pontusbike@gmail.com

Äldre Indian eller Harley Davidson mc önskas köpa
(mellan åren 1910 till 1950), allt av intresse. Kört
modern mc i många år och intresserad av att pröva
på äldre motorcykel. Även tips till äldre hoj är av intresse.
Stefan Aasa. Tel 076-761 59 40 E-post mrjgi@hot-
mail.se

Söker Husqvarna motorer samt förgasare till Husqvarna
118/120cc, alla delar till dessa maskiner är av intresse.
Tobias Ottosson, Västervik. Tel: 0490-212 65 E-post
Tommyknockers84@hotmail.com

Jag söker en trialmaskin/projekt, dubbla stötdämpare
bak och trumbromsar, allt av intresse från lös ram till
komplett maskin.
Michael Rehnberg, Skara. Tel: 076-231 46 00 E-post
micker.mr@gmail.com

Till Harley Davidson 1000-1200cc 1920-29. Kom-
plett koppling eller kopplingsdelar. Fodral till fickur att
montera på styret.
Örjan Abrahamsson, 591 96 Motala. Tel: 0141-407 15

Monark 200/300, tidigt 50-tal. Behöver sadeln och
bönpallen. Motorn CZ 150 behöver startpedalen,
"kicken" samt förgasare. Är ev intresserad av andra
saker till hojen.
Johnny Lindman, Östersund. Tel: 0706-73 36 48

Hastighetsmätare (Modell PS) till DKW NZ eller SB
modell önskas köpa för att komplettera ett projekt.
Tacksam för svar, mejl eller sms.
Jari Koivisto, Hyvinge, Finland. Tel: +358 405 894966
E-post jrkoivisto@gmail.com

Till Svalan 118cc, bensintank samma som Rödkvarna
men utan handväxel, går bra med handväxelfäste också.
Till NSU MAX, lilla tanken, hjul med fina fälgar halvnav.
Tändplatta till Husqvarna Rödkvarna 118cc 1951.
Henry Lundqvist, Landåvägen 8, Nacka. Tel: 070-212
82 83 E-post lundqvisthenry@gmail.com

Köper en motor till Husqvarna Silverpil i bra skick.
Leif Henriksson, Dals-Ed. Tel: 0706-32 22 86 E-post
leif.henriksson@telia.com
Hjul. Fram 21 tum bak 18 tum till Husqvarna 256A
MILITÄR. Ev. passar andra Husqvarna hjul.
Tommie Lantz, Västskustslingan 18, 776 36 HEDEMO-
RA. Tel: 0702681766 E-post krabban2@bredband.net

Framgaffel (Modell Webb eller liknande) till större 20/30
tals mc, AJS. Skicka gärna mejl eller sms eller ring.
Jari Koivisto, Hyvinge, Finland. Tel: +358 405 894966

Husaberg 1989-. Jag är intresserad av att köpa tidiga
Husabergare. MC - hela, defekta, objekt.
Delar, verktyg, kläder. Litteratur, reklammaterial mm.
Allt av intresse.
Pontus Andersson, Lund. Tel: 0706-80 58 84 E-post
pontusbike@gmail.com

BMW R80GS köpes.
Boris Claesson, Smålandsstenar. Tel: 0705-21 79 70
E-post bc@isberga.se
AJS 18S 1952 cylinder.
Allan Björmqvist, Knäddav 30, Edsbyn. Tel: 0703310824

Köpes & säljes

Till BMW R60/69 köpes stänkskärmar och baklyse. Även måttligt rostiga eller buckliga av intresse. Janne Kjellberg, Nyköping. Tel: 070-738 44 86 E-post janne.kjellberg209@gmail.com

AJS stelbenare: Passande fram + bakhjul i gott skick köpes. Även hjul till Matchless kan vara intressant. Jag antar att det är samma hjul på årsmodellerna mellan 1949 - 1953. Sökes även skärmstag till denna cykel. Lars Pettersson, Norrtälje. Tel: 070 209 69 10 E-post larspettersson@gmail.com

Jag söker reservdelslista, sprängskisser, handböcker mm. Till TWN 350 B 1938 årsmodell. Tacksam för hjälp. Urban Elverheim, Sigtuna. Tel: 0705-92 06 03 E-post urban.elverheim@hotmail.com

Skyddsör/hölje för stötstänger till AJS köpes. Ring, sms eller mejla om du har nåt liknande på bilden. Jari, Hyvinge, Finland. Tel: 00358 405 89 49 66

Allt i delar till AJS före 1933 sökes. Ex ramar, motorer, hjul, Amal förgasare 28 A typ 5/057 eller 4/121, Bosch "sillburk" reflektor+glas+spännring, Bosch signalhorn med trätt SD6, Smiths hastighetsmätare 0-140 km märkt kp eller kr för inbyggd i bensintank. Bo Lundgren, Badviksvägen 60, Gunnilse. Tel: 0707-33 24 72 E-post bo.lundgren@hotmail.se

ÖVRIGT SÄLJES

Skinnställ Malung storlek 40 fint skick. Lars Erik Wallin, 745 63 Enköping. Tel: 0767-94 20 55 E-post larsenikwallin@hotmail.com

Ny Lazerhjälm "Revolution Technology Modular, storlek L. Gia Brüning, Vedby 7552, 26493 Klippan. Tel: 070-755 31 23, 0435-230 97 E-post gia.brüning@telia.com

Begagnad Lazer hjälm, storlek M. Gia Brüning, Vedby 7552, 26493 Klippan. Tel: 070-755 31 23, 0435-230 97 E-post gia.brüning@telia.com

Krauser väskor modell Starlet. Topbox, vänster och höger väska. Diverse monteringsmaterial. Pris 1500 kr, finns i Kungsängen. Maths Johansson, Kungsängen. Tel: 070-749 15 65 E-post sigurdyko@gmail.com

Skinnställ Masens stl 54 (veteran med kudrar på axlar och armbågar) bra skick! 3000 :-, Jernbergs MC stövlar stl 44, 500 :-, BMW hjälm ny grå 3000:-. Olle Edman, Huddinge. Tel: 070-590 25 00 E-post olman@telia.com

Evenemangsllistan uppdaterad



Juli 1-3 MCHK Racing. Anderstorp, Svensk Cup, Nordic Open Cup
Juli 02 MCHK Södermanland. Båven-rundan, för mc och moped minst 25 år gamla. Cirka 9 respektive 5 mil. Anmälan Åke Lagerbäck 0157-311 69 E-post
Juli 03 MCHK Mälardalen. Mc-marknad vid Mc-museet Gyllene Hjulet Surahammar. Kontakt: Tommy Lindgren tel: 0767-69 67 26.

Juli 07 MCHK Skaraborg. Planteringen, Skara. Kl 18:30.
Juli 16-17 Hamre MK anordnar en Klas-sisk TT uppvisning med motorcyklar på Hamrebanan utanför Hedemora.

Juli 21 MCHK Skaraborg. Utsiktens café, Kinnekulle. Kl 18:30.
Juli 31 MCHK Skaraborg. Fornbyn, Skara. Du är välkommen att förgylla utställningen med din gamla mc eller moped kl 11:00 - 15:00.

Aug 04 MCHK Östgöta. Kl.17.00. Besök hos Kerstin och Osvald i Törnevik. Sam-åkning från P-platsen Flygrakan Kalmar-vägen Kl.16.30. Anmälan 013-15 12 67 eller 070-612 90 64.
Aug 04 MCHK Skaraborg. Djurgårdsud-den, Ullersund. Kl 18:30.
Aug 5-7 51-årsracet Sviesta Linköping mer info www.mchk-racing.org
Aug 06 MCHK Västerbergslagen. Dala-rundan för veteranmotorcyklar äldre än 1985. Dalarundan firar 40 år. Start kl 11:00 vid Hembygdsgården i Smedje-backen, för info och anmälan kontakta Gunnar Stein, 070-608 68 80 eller E-post

Aug 13 MCHK Mälardalen. Mälarrallyt inkl. MCHK:s Årsrally för mc o moped. Start Mc-museet Gyllene Hjulet Sura-hammar. Kontakt: Seth Kvist tel: 0707-95 29 19.
Aug 26-28 Gelleråsen TT mer info www.mchk-racing.org
Aug 27-28 MCHK Syd. International Rally Sweden Skåne Rundt 2016. Kontakt: Mats Munklinde, 0431-455 555 eller E-post Mer information på MCHK Syd hemsida

Sept 04 MCHK Västerbergslagen. Väsman runt. Start vid OK Snöåvågen i Ludvika. Samling från kl 10:00 Start kl 11:00. (ingen föranmälan), för info kon-takta Gunnar Stein, 070-608 68 80 eller E-post
Sept 10 MCHK Mälardalen. Västman-land Runt. Veteran-enduro för mc med start vid Mc-museet Gyllene Hjulet Sura-hammar. Kontakt: Tord Ahlkvist tel: 0706-93 58 79.
Sep 11 MCHK Stockholm. "Stockholms-rallyt". Startplats: MC Collection, Sol-lentuna.
Sep 15 MCHK Östgöta. Flygets Hus. Sten von Wachenfeldt visar sin Velocette KTT 350cc -32 och tillsammans med Sven Karlsson visar bil-der och berättar om Velocette mc.
Sep 17 MCHK Syd. Qvarnamuséet. Kontakt: Mats Munklinde, 0431-455 555 eller E-post
Sep 25 MCHK Syd. MHK:s höstrally. Kontakt: Mats Munklinde, 0431-455 555 eller E-post
Sep 25 MCHK Stockholm. Höstutflykt. Startplats meddelas senare. Info: 070-565 96 84.

Okt 01 MCHK Racing. Banträff och års-möte Linköpings Motorstadion.
Okt 11 MCHK Syd. Program ej fastställt.
Okt 20 MCHK Östgöta. Flygets Hus. Lars Engelbrektsson och Mats Persson visar bilder och berättar om att tävla på mc utrustad med sidovagn.
Nov 12-13 MCHK:s Rix-dag. Lunch till lunch. Plats ej fastställd
Nov 16 MCHK Syd. Program ej fastställt.
Nov 17 MCHK Östgöta. Flygets Hus. DVD-film från vår verksamhet. P-O Frans-sen.
Dec 10 MCHK Syd. Fika på HV-gården. Kontakt: Mats Munklinde, 0431-455 555 eller E-post
Dec 11 MCHK Östgöta. Kl.15.00. Flygets Hus. Luciafest, kostnad 100 kr/person. Anmälan 013-15 12 67.

Återkommande evenemang 2016.
MCHK Närke. Träff varje onsdag i klubb-stugan i Brunsparken, Örebro. Info Björn 019-36 25 35
MCHK Stockholm. Tisdagar under maj – september vid Eggeby gård.

MCHK Stockholm. Torsdagar under maj – september vid Röda Cafét, Vårby.
MCHK Västerbergslagen. Onsdags-träffar kl 16:30 vid Café Mitt i Smeten i Smedjebacken t.o.m. den 25 maj 2016. -jämna veckor fr.o.m. den 1 juni t.o.m. 24 aug vid Hamncafé i Smedjebacken. -udda veckor fr.o.m. den 8 juni t.o.m. den 31 aug vid Torsångs Motormuseum. -fr.o.m. den 7 sept vid Café Mitt i Smeten i Smedjebacken.

TT-UPPVISNING I HEDEMORA

Den 16-17 juli 2016 kommer Hamre MK att anordna en klassisk TT-uppvisning med motorcyklar på Hamrebanan utanför Hedemora.



Marknadsresa till Veterama Mannheim 7-9 oktober 2016

Den årliga veteranmarknaden i Mannheim är den största i Europa med mer än 4000 utställare/säljare.

Vi kommer även i år att anordna en bussresa från Örebro via Helsingborg till Mannheim. **För dem som önskar blir det möjlighet att besöka Auto & Technikmuseum i Sinsheim, ett par mil ifrån Mannheim, på söndagen.**

Torsdag 6 oktober. Avresa tidig morgon från Örebro. Resan går via Helsingborg – Helsingör – Rödby – Puttgarden till övernattningshotellet i Hannovertrakten. Kort shoppingstopp i Puttgarden. Middag vid ankomst till hotellet.

Fredag 7 oktober. Frukost på hotellet. Därefter åker vi direkt till mässan i Mannheim, där vi är vid 12-tiden. Vi stannar på mässan till 18.00 och då åker vi till vårt hotell för middag och övernattnig.

Lördag 8 oktober. Frukost på hotellet. Buss till Veteramamarknaden där vi stannar till 17.00. Därefter tillbaka till hotellet för middag och övernattnig.

Söndag 9 oktober. Frukostbuffé och utcheckning. Buss till Veteramamarknaden och för dem som så önskar till muséet i Sinsheim.

Vid 13-tiden lämnar vi mässan resp. muséet. Ca 20.30 är vi framme i Hannover där vi ska övernatta. Middag på hotellet.

Måndag 10 oktober. Frukost och utcheckning. Därefter fortsätter hemresan. Stopp för shopping innan vi går ombord på färjan Puttgarden – Rödby. Åter i Örebro runt midnatt.

Sista anmälningsdag 8 september 2016.

Pris 4485 SEK. I priset ingår bussresa, boende i dubbelrum 4 nätter, frukost x 4, middag x 4, mässbiljett för 3 dagar. Enkelrum mot tillägg.

Researrangör: Sjömans buss, Örebro.

Anmälan och upplysningar: Kennet Nilsson 042-342137, 070-571 29 46 eller kennet.w.nilsson@telia.com

Se även www.technik-museum.de



Englandsresa med marknader

Årets marknadsresa ser annorlunda ut än det var tänkt från början, beroende på ändrade datum för vissa aktiviteter samt en färjelinje som inte kommer igång som det var tänkt.

Vi kommer att åka till Beaulieu och Netley Marsh och dessutom göra ett besök på välbekanta Sammy Millers Motormuseum.

Resan startar i Örebro och går via Helsingborg-Helsingör ner till Hoek van Holland där vi tar nattfärjan över till Harwich.

Start i Örebro tidigt den 31 augusti 2016 och hemkomst till Örebro på småtimmarna tisdag morgon den 6 september.

Pris 7985 kr, då ingår bussresa, färjor med plats i 2-bäddshytt, 3 hotellnätter i dubbelrum med halvpension i England. Inträden tillkommer. Enkelhytt/enkelrum mot tillägg.

Arrangör Sjömans Buss, Örebro.

Senaste anmälningsdag 15 juli 2016.

Förfrågningar och anmälan till Kennet Nilsson, tel. 042 342137 eller 070 571 29 46 eller e-mail kennet.w.nilsson@telia.com .

Inbjudan till International Rally Sweden



SKÅNE RUNDT 2016 27 – 28 augusti Fyrtiosjunde året

Arrangör för rallyt är Motorcykelhistoriska Klubben Syd (MCHK Syd), som är en lokalavdelning av Motorcykelhistoriska Klubben



Läs senaste nytt om Skåne Rundt på MCHK Syds hemsida:

www.mchksyd.com och www.skannerundt.se

Evenemangsllistan uppdaterad



Anmälningsblanketten kan även laddas ner från hemsidan: www.mchk.org gå vidare till fliken Evenemang

ANMÄLAN/ENTRY FORM

International Rally Sweden Skåne Rundt 27 - 28 augusti 2016

Förnamn/First name	Förare/Driver	Passagerare/Passenger
Efternamn/Surname		
Gatuadress/Street address		
Postnummer/Area code		
Ort/City		
Land/Country		
Man/Kvinna Male/Female		
Telefon/Telephone		
Mobil/Mobile		
E-post/E-mail		
Födelseår/Year of birth		
Om möjligt dela rum med If possible share room with		
Anmälan till lagtävling/ Team registration	Var god vänd/Please turn	



MCHK STOCKHOLM INBJUDER TILL STOCKHOLMSRALLYT®

Det vill säga MCHK Stockholmsavdelningens årliga höstrunda för äldre motorcyklar och med sedvanliga frågekontroller. Rundan mäter c:a 11 mil med start och avslutning vid MC Collection i Sol-lentuna.

Datum: 11 september 2016. Första start kl. 10.00
Evenemanget riktar sig främst till deltagare med mc som är 20 år eller äldre. Manliga förare med yngre fordon deltar "utom tävlan". Damer välkomnas dock att delta med modernare mc.

Deltagaravgiften är:
180.- för mc fr.o.m. 1950 års modell.
100.- för mc tillverkade före 1950.
100.- för passagerare.

Avgiften, som inkluderar lunch, erläggs vid starten.
Föranmälan krävs ej.
OBS! Deltagare och fordon förutsätts uppfylla gällande förordningar och regler för normal vägtrafik.
Välkomna! Info: tel. 070-565 96 84





POSTTIDNING

B



~~Motorcykelhistoriska Klubben~~
~~Dukvägen 23, 168 73 Brömma~~

