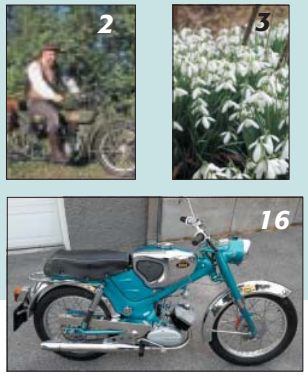
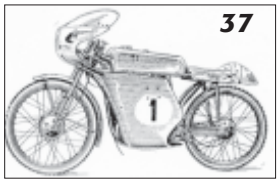
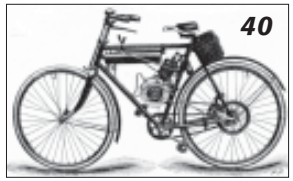
Motorcykelhistoriska klubben

MCHK-TIDNINGEN 1.2014

INNEHÅLL i MCHK-TIDNINGEN NUMMER 4–2013







Sidan 2 Ledare: MHRF har nyckeln till framtiden
Sidan 3 Från Redaktionen Efterlysning från kansliet och redaktionen
Sidan 4 Vespa GL 1964
Sidan 10 Isle of Man, 2013
Sidan 15 Crister Watz, Motala tipsar: Riktning av detaljer
Sidan 16 Monark – 70-talet
Sidan 20 Min Monarks historia
Sidan 22 Monark 125cc enduro 1969-1976
Sidan 25 En Mondial uppstår
Sidan 30 Mc-utställning i Västerås
Sidan 31 En kubbe på hugget!
Sidan 32 Min Norton International
Sidan 36 Trajan i Hedemora
Sidan 37 Riga 50cc racers
Sidan 39 Olle Ridelius funderar
Sidan 40 Söderbloms, en tidig motorcykelbyggare
Sidan 42 Velosolex, en historik och "tekniska handelshinder"
Sidan 43 VeloSolex – det började för 100 år sedan
Sidan 46 Snösvängen
Sidan 48 En norgehistoria

Omslag och insidor:

Omslaget
Richard Grönwall med sin renoverade Vespa GL 1964. Foto Elisabeth Boogh.

Främre insida
En kvinnlig förare (?) med manlig passagerare på en DS. En reflektion: Det var mycket vanligt att flickvännen, fästmön, fick agera förare när den lokale fotografen kom på besök för att ta en bild av nyheten att en motorcykel köps in av en i byn, ett skrytfoto att sända till vänner och bekanta. Fotot taget efter 1924, den har ju den lilla nummerplåten!

Bakre insida
Norton International 1938 "to racing specification". Foto Mats Olofsson.

Baksida
Annons för Windmill Rally 2014.

Motorcykelhistoriska klubben

Dukvägen 23, 168 73 BROMMA
Tel: 08-26 07 84. Måndagar 13-17
Fax: 08-25 78 84. 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

Redaktionskommitté:

Lennart Andersson	andersson@mchk.org
Hans Blomqvist	blomqvist@mchk.org
Gert Ekström	ekstrom@mchk.org
Tommy Granholm	granholm@mchk.org
Harald Porry	porry@mchk.org
Lennart West	west@mchk.org

Ansvarig utgivare:
Christer Ellburg utgivare@mchk.org

Produktion:
Ögats Glädje & Idé AB

Tryck:
Norra Skåne Offset 2014

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 klubbenn (MCHK) är en ideell opolitisk och kulturell sammanslutning av gammelmotorcykelentusiaster 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.

FRÅN SADELPLATS

MHRF har nyckeln till framtiden

Inom veteranfordonshobbyn finns det ett flertal organisationer, var och en med sin egen beteckning. För den som inte är så invigd, är det nog svårt att hålla reda på och isär alla dessa med sina initialer. Men, den organisation som man jämte MCHK först och främst ska ha i åtanke är givetvis *Motorhistoriska Riksförbundet*.

MHRF, som under sitt *paraply* samlar klubbarna inom hobbyn, har den övergripande rollen i alla viktiga frågor, som gör det möjligt för oss *"att använda gårdagens fordon på morgondagens vägar"*, så som parollen lyder.

För att kunna leva upp till detta, är man en självskriven remissinstans till myndigheter som *Transportstyrelsen*, med vilka man för en ständig dialog. Kontakter tas också med politiska beslutsfattare, partiföreträdare och andra opinionsbildare. En viktig träffpunkt är den så kallade Almedalsveckan sommartid på Gotland, där MHRF-representanter funnits på plats de senaste åren.

Byråkrati är omständligt, och att åstadkomma verkliga resultat är tids- och tålamodskrävande. I mycket är det också ett arbete, som pågår i det tysta. Den enskilde medlemmen, som inte har insynen, upplever därför förmodligen, att genombrott och positiva förändringar tar allt för lång tid.

Det bästa exemplet på *processen* att skapa insikt, som kan leda en positiv förändring, är *frågan om ursprungskontroll*. Denna genomdrev MCHK tillsammans med MCV vid MHRF-stämman för tre år sedan att tas upp med Transportstyrelsen, *speciellt ur mc-perspektivet*. Sedan dess har faktiskt väsentliga framsteg gjorts, och arbetet pågår fortfarande att underlätta det för våra medlemmar att få in sina fordon i registret och att kunna framföra dem lagligt. De nuvarande reglerna finns tillgängliga och tydligt förklarade på MHRF:s hemsida: www.mhrf.se.

Andra frågor, som är avgörande för vår framtida existens är

- *en försäkring, anpassad både till aktualitet, funktion och ekonomi*
- *en förarutbildning med omfattning, prov och körkortsbehörighet, relevant för våra behov*
- *en hållning till eventuella EU-direktiv gällande restriktioner med mera*

Frågor på denna nivå, som kräver prövning och godkännande av myndigheter, och till och med vissa eventuella lagändringar, måste givetvis föras fram och genomdrivas av det Motorhistoriska Riksförbundet. Att en enskild klubb som vår skulle kunna förmå sådant på egen hand är tyvärr ett önsketänkande utan förankring i verkligheten.

För att möta kraven och klara uppgifterna behöver MHRF resurser, personella och ekonomiska, av vilka intäkterna från medlemsklubbarna och från MHRF-försäkringen är de viktigaste. Genom att teckna Dina försäkringar genom MCHK bidrar Du som medlem alltså i hög grad till att stärka den välbehövliga kraften att genomföra ett positivt förändringsarbete på den högsta och viktigaste beslutsnivån. Det vill säga: "där det kan ge resultat!"

MHRF består för närvarande av 175 klubbar, landsomfattande, regionala och märkesrelaterade. Aktuell individuell medlemssiffra är 96 000. Av dessa utgör MCHK tillsammans med MCV ganska precis 10 %! Så självklart väger våra synpunkter tungt, speciellt när vi går fram *gemensamt* i angelägna frågor. Att *inte* göra så vore därför enfaldigt och fel!

Christer Ellburg,
ordforande@mchk.org

FRÅN REDAKTIONEN

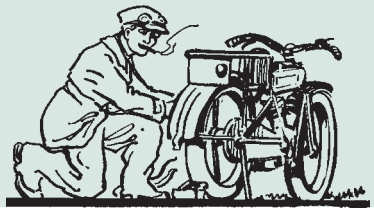
Till redaktionen har inte influtit några synpunkter från läsekretsen sedan förra numret. Några uppslag till artiklar har dock kommit in men vi tar gärna emot fler. Det berikar innehållet.

Harald "Nicke" Porry efterlyser:
Bilder på Monarks 125cc racer 1972 och på de tre 500-kubikarna med 3-cylindriga utombordsmotorer som kördes av Agne Carlsson, Billy Andersson, Rudi Kurth m.fl. 1969-73. Även sidvagnscykeln "Cat".

Han efterlyser också material till Suzuki T20 samt Köping och Drott växellådor som användes på rundbanecyklar.

Harald Porry. Tel 08-608 13 22.
E-post: porry@mchk.org

Så har Lennart West en förklaring: Fort och fel.
I MCHK-tidningen nr 3 2013 hade vi en artikel med anledning av SMC:s 50-årsjubileum. Två av bilderna var hämtade från Göran Håkanssons hemsida *mcminnen.se* utan att be om lov innan. Dessutom var bildtexterna fel, Göran Håkansson sitter själv på BSA Golden Flash och bilden är tagen av Torgil Magnusson. Bilden från "Tallis" är tagen 1960 av Göran Håkansson och cykeln är en BSA Super Rocket 1959.



Lars Nilsson.
Vår eminente kansliföreståndare, meddelar att det kan ta ganska lång tid att effektuera beställningar från arkivet över märkesrelaterad dokumentation. Tiden räcker helt enkelt inte till.

Lars undrar då om det finns någon eller några som kan tänka sig att ställa upp och ta hand om detta samt att ordna arkivet och sortera in nytillkommet material.

Hör i så fall av er till Lars via e-post, telefon eller rent utav snigelpost.
Dukvägen 23, 168 73 BROMMA
Tel: 08-26 07 84, måndagar 13-17
Kansliet: kansli@mchk.org
"Det ger ju även tillfälle till att rota i arkivets godbitar för egen del." framhåller Lars.

Som tidigare meddelats så lägger vi till en rubrik i Blickfånget, Anslagstavlan.
Det vill markera att man här kan komma med upprop, efterlysningar och frågor av olika slag som rör vår hobby, exempelvis "vem vet något om", "vem har", "vilka är intresserade av" osv. och lämna sina kontaktuppgifter.

Vi tror att det vore bra med en ordnad möjlighet att koppla ihop våra medlemmar direkt med varandra i vidare cirklar. Vi får väl se. Efter hand som fler medlemmar utnyttjar E-post och dator blir möjligheterna ännu bättre. För närvarande är det ca en tredjedel som har anmält en e-postadress.

Vespa GL 1964

Du känner säkert igen känslan. Man gör en upptäckt och ett intresse börjar gro. Snart har intresset växt till ett begär och allt kretsar kring denna enda sak. Alla fakta måste fram, helst på en gång. Det var vad som hände mig när en bekant en dag stannade till utanför huset med sin Vespa.

Text och foto Richard Grönwall, Järfälla

Jag hade bara ett halvår tidigare gjort mig av med min Volvo Amazon – en ögonsten och en hobby sedan många år. Bristen på tid, och inte minst plats, gjorde att bilen inte längre kunde få den där ohämmade uppmärksamheten som en hobby ibland måste få handla om. Då var det lika bra att låta bli helt och hållet, resonerade jag. Men så kom alltså den där Vespan förbi. Så självklar i designen, så enkel och genial i tekniken. Och behändig till formatet dessutom - skulle ju kunna rullas in i vardagsrummet om det behövdes. Snart satt jag där framför datorn och ägnade timmar åt att leta bilder, annonser och information. Biblioteket besöktes och böcker luslästes. Vilka modeller fanns det och vad var jag själv ute efter? En moped eller en motorcykel, en "smallframe" eller en "largeframe"? Ganska snart insåg jag att en Vespa inte bara behöver stanna vid en hobby, utan att det faktiskt fanns en del praktiska fördelar också. Eftersom jag bor i en förort norr om Stockholm och jobbar söder om staden så kunde ju en Vespa bli något som underlättade min vardag. Slippa trängsel och förseningar i kollektivtrafiken och på två hjul smita förbi både köer och trängselskatt. Valet föll alltså på en motorcykel eftersom en moped inte skulle funka att pendla med flera mil om dagen. Att jag inte kommit på detta tidigare framstod som nästan märkligt men det är klart, en liten detalj behövde ju ordnas innan allt kunde bli verklighet – körkortsbehörighet för motorcykel.

Köpet

Våren 2012 skrev jag in mig på S:t Eriks körskola i Vasastan i Stockholm och började ta lektioner. Samtidigt letade jag i annonser efter en Vespa. En 150cc med 10" hjul från 1960- eller tidigt 1970-tal var målet. Piaggio producerade flera olika modeller med olika prestanda under denna tid. Vespa Super, Super sport, 150, GS, GL, Sprint, Rally – samtliga såg i mina ögon ut som en klassisk Vespa ska göra.

Många anser att Vespa GL är den designmässigt sett hittills mest lyckade av alla Piaggios vespamodeller.

Två saker var extra viktiga när jag letade, dels att den skulle vara så nära originalskick som möjligt, dels att den skulle vara körbar. Att som första motorcykel köpa ett okörbart renoveringsobjekt kändes inte aktuellt. Efter ett par månaders letande och några resultatlösa resor så hittade jag till sist jag vad jag sökte, en besiktigad och körklar Vespa GL från 1964. Enligt ägaren helt i original, vilket senare skulle visa sig vara bara delvis sant. Eftersom jag ännu inte hade tagit motorcykelkortet så rullades Vespan upp på ett släp och transporterades hem till garaget. Nu kunde jag på allvar fördjupa mig i min nya hobby.

Piaggios Vespa

Efter andra världskrigets slut fanns ett stort behov av billiga transportmedel i Europa. Att Enrico Piaggio, dåvarande chef för den italienska Piaggiofabriken, presenterade den första Vespan 1946 var alltså efter noga övervägande. Piaggios fordonstillverkning startade redan 1884, med tillverkning av bland annat båtar och tåg. I och med första världskrigets utbrott lades tillverkningen om mot flygplan som därefter dominerade produktionen fram till dess att fabrikerna lades i ruiner under det efterföljande världskriget. I samband med återuppbyggnaden av fabrikerna inriktades produktionen mot lätta

transportfordon för civila ändamål och Vespan såg dagen. Det cirkulerar en del berättelser om varifrån Piaggio fick idén till att låta bygga en scooter. Scootern i sig var vid mitten av 1940-talet ingen innovation. Varianter av scootrar hade funnits i Europa ända sedan tidigt 1900-tal, lite beroende på hur pass petig man är med definitionen av fordonstypen. Någon större säljsuccé hade dock ingen av dem ännu blivit. En historia berättar att Piaggio efter kriget stod med ett lager av överblivna flygplanshjul av de rätta dimensionerna för att passa till en scooter. Oavsett om det är sant eller inte så lät han sätta helikopteringenjören Corradino D'Ascanio på jobbet att rita en scooter avsedd för den italienska efterkrigsmarknaden. När D'Ascanio presenterade sitt förslag för Piaggio sägs denne ha tyckt att skapelsen såg ut som en "vespa", det italienska ordet för geting, vilket alltså ska ha gett upphov till namnet. Sett till konstruktionens öppna mittparti, som delar fordonet i en främre och en bakre kropp, så är Vespans form faktiskt inte helt olikt en getings. De inledande åren som Vespan var i produktion gick försäljningen trögt, men i samband med att man slöt avtal med en större kedja av återförsäljare kom affärerna igång. Piaggios succé med Vespan från slutet av 1940-talet och vidare utgör en av efterkrigstidens stora industriella framgångssagor. Corradino D'Ascanio, ingenjören bakom Vespan, sägs dock aldrig fullt ut ha accepterat sitt öde att för all framtid bli ihågkommen som mannen som uppfann Vespan – han var ju trots allt helikopteringenjör.

Fordonet var i ett bra skick när den köptes men någon gång under åren hade den ursprungliga ljusblå färgen ersatts av en mörkblå metalliclack.

Modellen

Förkortningen GL står för "Gran Lusso", det vill säga "den stora lyxmodellen". Modellen var i produktion mellan åren 1962-1965 och tillverkades i 79 855 exemplar. Gran Lusson hör till familjen "Touring" vilket i princip omfattar alla 150-180cc-vespor från 1950-, 1960- och 1970-talen. Även om teknik och design ständigt utvecklades och erbjöds i nya konstellationer så är det egentligen bara mindre detaljer som skiljer dem åt. Som namnet antyder så lanserades Vespa GL som en lyxigare variant av den då storsäljande GS150-modellen. En nyhet var det trapetzoida framljuset som avvek från den traditionella runda formen. Karossen hade också fått en lite mer sportigare design och framskärmen hade försetts med kromlister. De på äldre modeller mindre 8"-hjulen var sedan 1963 ersatta av 10"-hjul på samtliga 150cc-modeller. Sedan tidigt 1950-tal kunde köparen välja mellan antingen en ensitssadel eller en limpa. Inte heller de fyra växlarna var någon nyhet utan hade introducerats fyra år tidigare. I många andra länder var vesporna försedda med ett 6-volts batteri för belysning och tuta, placerat i vänster sidokåpa. De modeller som gick på export till Sverige saknade dock batteri och elen tas istället från två belysningsspolar. Den encylindriga tvåtaktsmotorn var en vidareutveckling av GS-motorn, som tekniskt sett utgick från samma principer som vespamotorerna gjort sedan 1940-talet. Toppfarten angavs till drygt 90 km/h

Koppling och växel regleras från vänster handtag.

Genom att lyfta på sadeln kommer man åt tanklocket.

och bensinförbrukningen låg under 0,3 l/mil, vilket också det ungefärligen motsvarade GS-modellens prestanda. Lyxigheten låg alltså egentligen inte i en bättre prestanda utan i en uppdaterad formgivning.

Färgen

Att köra en Suzuki 650cc är inte samma sak som att köra en Vespa. Det lärde jag mig ganska snart. Att träna balans- och krypkörning med Vespan hemma var ungefär lika utmanande som att gå i jämförelse med att göra samma sak med trafikskolans motorcyklar. Men efter timmar av nötande så lärde jag mig och i mitten av sommaren hade jag mitt körkort. Under tiden hade jag, efter en del detektivarbete och hjälp från kunniga medlemmar i Svenska Scooterklubben, blivit klar över att Vespan måste ha blivit omlackad vid något tillfälle. Jobbet var mycket bra gjort men några metallicblå Vespa GL rullades aldrig ut från fabriksbanden i Italien 1964. Denna modell hade till Sverige endast importerats i färgerna vit och ljusblå. Det här var förstås ett bakslag, eftersom avsikten varit att köpa ett fordon i originalutförande. På plussidan var att den i övrigt föreföll intakt. Rätt motor till rätt modell- och chassinummer, vilket ofta inte behöver vara fallet. Ingen egentlig rost,

I vänster sidokåpa finns ett låsbart bagage-utrymme, här nyttjat för verktyg, skyddsöverdrag och loggbok.

lättstartad och med växlar som kuggade i som de skulle. Men det där att det var fel färg var svårt att smälta och jag behövde inte tänka särskilt länge för att komma fram till att Vespan skulle återfå sin ursprungliga kulör – ljusblå. Efter en del sökande på webben hittade jag några sidor med information om Piaggios färgkoder, men ljusblå fanns i en mängd varianter att välja mellan. Återigen kom klubbmedlemmarna till undsättning och hjälpte mig att reda ut vilken färgkod det borde vara fråga om, i detta fall PIA213, där PIA alltså står för Piaggio. Det officiella namnet på färgen i Italien var "blu medio", men i Sverige kallades den "comoblå", efter Piaggios svenska generalagent under åren 1950-1962 Mats Como. Como grundade tillsammans med Tore Bjerke företaget COMO M. & T. Bjerke AB, som ingick i en företagsgrupp tillsammans med bland annat Metronome Records. Verksamheten och butikerna i Stockholm såldes sedan till bland andra Fram King, med säte i Helsingborg, och senare till EHR Motor AB. På Tulegatan

Under 1960- och 1970-talen hade Vesporna ofta en snäckskalsliknande tuta. Skönhetsmässigt kan den nog vinna priser, tävlingar i ljudvolym gör man bäst i att stå över.

En ny kromlist till skölden finns att köpa men ett specialverktyg krävs för att montera den. Vespaemblemet är fästat med genomgående aluminiumnitar som slås fast från baksidan.

39 i Stockholm finns fortfarande en av de gamla vespabutikerna från 1960-talet kvar. Idag heter den Mod & Rocker/ EHR Motor och är ett välkänt vattenhål för alla som behöver tips eller delar till äldre eller nya scootrar. Lite roligt är att delar av butiksinredningen, liksom lådsystemet för reservdelarna, har hängt med ända sedan Como-tiden.

Men nu tillbaka till renoveringen igen. Innan jag kontaktade en lackerare så körde jag till en blästringsfirma för att höra vad det skulle kosta att få vespan blästrad och grundlackad före omlackering. De ansåg dock att en blästring inte behövdes eftersom plåten var i så pass bra skick och att det därför borde räcka med att slipa ned den gamla lacken. Jag fick samtidigt ett tips om en lackerare i närheten som lackat både veteranbilar och -motorcyklar tidigare. Upp på Vespan igen alltså, och iväg till lackeraren. Även han gjorde samma bedömning, att det skulle räcka med att slipa ned den gamla lacken före en omlackering. Han kunde dessutom blanda till färg utifrån Piaggios färgkoder, vilket jag i efterhand har förstått inte alls behöver vara någon självklarhet. Glad över allt detta kom vi överrens om priset och att jag skulle demontera och leverera de delar som skulle lackas om senare under hösten.

Några ord om renovering

När nu hela Vespan ändå skulle demonteras så var det ju lika bra att se över och renovera resten också. Några saker är till ovärderlig hjälp när man ska renovera gamla fordon. Sprängskisser är en av dem. Inte bara för att de visar hur och var sakerna ska sitta, de berättar också exakt vilka saker som ska ingå i konstruktionen. På ett gammalt fordon kan mycket ha hänt och detaljer kan ha bytts ut som efter några år ser lika original ut som allt annat. Sedan är det förstås aldrig fel med handböcker. Vid denna renovering hade jag tillgång till två stycken, Haynes samt Mark Paxtons "How to restore classic large frame Vespa scooters". Att fortlöpande fotografera allt man gör, före och efter, är heller aldrig fel. Hur många bilder man än tar så tycker man ändå att det saknas bilder när man ska montera ihop allt igen. Sist men inte minst behövs ordning. Själv lägger jag varje liten del i en plastpåse märkt med delens namn eller nummer. Påsarna sorteras sedan med fördel i den ordning de tillkommer, eftersom de som regel ska monteras tillbaka i omvänd turordning. Det är också bra att löpande notera vilka delar som behöver bytas ut. På så sätt sparar man några kronor i fraktkostnader och minskar risken för irritation över att arbetet måste stanna av för att man missat en beställning. Det finns förstås ingen renovering som inte resulterar i en del svordomar.

Själv har jag kommit fram till att det nog inte skulle vara så roligt om jag inte stötte på en del problem emellanåt. Ingen renovering är den andra helt lik och man får försöka se en motgång som en värdefull erfarenhet för nästa projekt.

Demonteringen

Att demontera en Vespa är förhållandevis okomplicerat. Det är inte särskilt många delar och det mesta sitter åtkom-

Fram- och bakhjul är identiska på en Vespa vilket är väldigt praktiskt när man får punktering - förutsatt att man har luft i reservdäcket förstås. Kroken under sadeln sägs ha kommit till för damernas handväskor.

Motorn fungerade bra men läckte olja, vilket tydligt framgår av bilden.

ligt. Rost och intorkat gummi kan givetvis ställa till med problem men sådant är ju inte sällan en del av själva anledningen till varför man renoverar ett fordon överhuvudtaget. Bakhjulet sitter direkt på den utgående drivaxeln och någon drivrem eller kedja finns alltså inte. Motorn är fästad i chassit med en främre genomgående bult och är baktill fästad i stöddämparen. Motorn fungerar alltså även som svingarm och lyfts enkelt av efter det att de främre och bakre fästbultarna och förgasaren avlägsnats. Karossen är i ett stycke och en egentlig ram saknas.

För att ta av den främre hjulkåpan behöver framgaffeln demonteras. Eftersom också delar av styret skulle lämnas in för lackering så demonterades även detta, inklusive elkablage och vajrar för gas, frambroms, växel och koppling. Både växel och koppling manövreras med vänster handreglage. Med framgaffeln demonterad kan de övre och undre styrlagren inspekteras. Mina såg egentligen bra ut men eftersom jag ändå hade plockat isär allt och det inte innebar någon större kostnad beställdes nya för säkerhets skull. Tanken, som rymmer drygt sju liter, är placerad under sadeln och sitter fästad med fyra bultar, varav de två främre även håller sadeln på plats. Efter det att sadel och bultar avlägsnats kan tanken lyftas uppåt, samtidigt som vredet till bensinkranen lirkas ut genom hålet framtill. När bensinslangen lossats från bensinkranen på undersidan av tanken kan den lyftas ur. Därefter är det mest småplock kvar och hela arbetet tar mindre än en dag att göra.

Motorn

Med motorn demonterad kan denna enkelt lyftas upp på en bänk för inspektion. Min motor fungerade på det stora hela mycket bra men den läckte olja, vilket jag misstänkte berodde på en dålig motorpackning. För att byta packningen behöver man dela motorn vars motorblock av aluminium är i två delar. Detta gav samtidigt möjlighet att lära känna Vespans insida lite bättre. För att dela motorn behöver de yttre skyddskåporna, cylindern, växelomkopplare samt svänghjul och tändplatta avlägsnas. Med dessa borta kan sedan bultarna som håller motorhalvorna samman skruvas av och delarna separeras. I teorin låter ju allt detta mycket enkelt men kan vara svårare i praktiken. Inte bara bultarna, utan även vevaxeln som sitter upphängd i lager i respektive motorhalva, håller dem samman. En hel del tålamod, värmande med varmluftspistol och försiktigt bultande med en gummiklubba krävdes innan det hela gav med sig. Utöver motorpackningen passade jag också på att byta lager och packboxar till vevaxeln, kolvringar samt gummistopp till kicken. Cylindern honades och cylinderlocket rengjordes och planslipades. Att ytan mellan cylinder och lock är exakt tätt är oerhört viktigt för kompressionen eftersom det på en vespamotor saknas en topplockspackning. För att planslipa smorde jag in kontaktytorna mellan cylinder och lock med lite ventilpasta och snurrade runt locket tills det kändes som att ytorna ”fäste” ordentligt mot varandra. Sedan måste allt rengöras mycket noga. Lite kvarglömd ventilpasta i cylindern är inte att rekommendera för den som är rädd om kompressionen.

Med motorn demonterad kan denna enkelt lyftas upp på arbetsbänken för fortsatt inspektion. Här har även cylinder och skyddsplåtar avlägsnats.

Förgasaren

Förgasaren på en Vespa sitter i en liten burk på ovansidan av motorn. Eftersom jag inte upplevt några problem med denna så gjorde jag inte mer än att rengöra alla delar i bensin och blåste rent alla kanaler med tryckluft. Packningen till flottörhuset och bensinfiltret byttes också ut. Särskilt den senare är en välkänd orsak till läckage, i synnerhet om motorn stått stilla en längre tid och packningarna torkat. Även flottörnålen byttes mot en ny, då de äldre inte tål dagens etanolblandade bensin särskilt bra.

Monteringen

Någon månad efter det att jag lämnat in delarna för lackering var de klara. Även om lackeraren själv menade att jag kunde påbörja monteringen på en gång, eftersom lacken torkat i värmeskåp, så valde jag att vänta ett tag. Det kändes bättre att vara säker på att färgen verkligen härdat innan delarna monterades ihop. Julen stod för dörren och något scooteråkande skulle det ändå inte bli på några månader. Dessutom hade jag en motor och lite annat att se över så länge. Jag passade under tiden också på att bygga mig en liten arbetsstation i pannrummet hemma i huset för att slippa stå i det kalla garaget mitt i vintern. I stort sett hela monteringen av Vespan kunde sedan ske i behaglig inomhustemperatur, medan snön föll utanför fönstret. Något som vållade mig en del bekymmer, och som jag faktiskt fortfarande inte blivit riktigt klok på, är elsystemet. Kablaget är nytt och även om det inte är så många sladdar att hålla reda på verkar 6-voltssystemet vilja leva ett eget liv emellanåt. Att konvertera till ett 12-voltssystem eller installera ett batteri som en del gör tar emot, eftersom jag vill hålla mig till den standard fordonet hade när det rullade ut från fabriken 1964. Eftersom jag inte är någon elektriker så kan det ju förstås vara där problemet ligger också.

På väg igen

Vespan stod färdigmonterad våren 2013. Sedan dess har jag använt den i stort sett dagligen till och från jobbet. Om vädret är alltför dåligt så händer det att jag tar tåget istället, av hänsyn till både förare och fordon. Under vinterhalvåret kommer den parkeras inomhus i väntan på nästa säsong. Inte sällan får man glada tillrop och tummar upp på vägen när man är ute och åker. Ibland vevar någon ned rutan på bilen vid ett rödljus och vill ventilera minnen eller fråga om årsmodell. Vespan är ett fordon som många har en relation till, vare sig man ägt en själv eller sett en på bild. För många är ju Vespa som begrepp synonymt med scootrar i största allmänhet. Det finns ett väldigt aktivt föreningsliv kopplat till hobbyn med både internationella, nationella och lokala klubbar att vända sig till. Det stora internationella intresset innebär att tillgången till reservdelar är god, även om kvaliteten kan variera. Prisläget för äldre Vespor är i Sverige fortfarande förhållandevis lågt jämfört med övriga Europa och USA. Intresset verkar dock vara stadigt uppåtgående, precis som för tvåhjuliga fordon i största allmänhet. Mina allra första mil på en Vespa framkallade ett lyckorus som jag kände igen från barndomen. Ett slags oförställd glädje som känns i hela kroppen. Och även utan nybörjarens känsla av spänning är en tur med Vespan fortfarande ett fantastiskt sätt att börja dagen på. Och jag har förhoppningsvis många sådana dagar att se fram emot.

Samtliga delar omlackade och hemma i garaget igen.

FAKTARUTA:
Fordonsbeteckning: *Piaggio Vespa GL 1964 (VLA1T)*
Motor: *150cc, encylindrig 2-taktsmotor, 6,25hk/5000 varv (VLA1M)*
Växellåda: *Handväxel, 4 vxl*
Vikt: *ca 100 kg*
Tank: *7,7 liter*
Elsystem: *6V*
Hjuldimension: *3,50 x 10”*
Toppfart: *90,4 km/h (enligt tillverkaren)*
Bränsleförbrukning: *0,24 l/mil (enligt tillverkaren)*
Färg: *Ljusblå (PIA213)*
Tillverkade exemplar: *79.855 st*

Isle of Man, 2013

Vi, Ulf Rydberg och jag, hade vid flera tillfällen sagt att en resa till IOM tillsammans med våra Compar, AJS 1951 och AJS 1965, var ett måste. Under AJS/Matchlessklubbens 60års jubileum 2012 i England, sista veckan av maj, kom ämnet på tal över en pint eller två tillsammans med våra mångåriga bekantingar i klubben. En utav dem, Ken, hade varit på Ön 2011 och bott på ett bra hotell i Douglas utmed The Promenade. När han kom hem mailade han mig adressen.

Av Gert Rask, foto Gert Rask och Ulf Rydberg.

Ulfs fru som är vår dataexpert fick adressen och kontaktade hotellet som sade att det var svårt med rum så nära tävlingarna i augusti. Men på replik att det var 2013 blev svaret att då ska de få ett rum mot havet, så blev det.

På senvintern bokades det biljetter för oss och hojarna. Till England bokade vi bara enkel resa eftersom vi inte redan nu ville bestämma när vi tänkte åka hemåt. Planen var att vi skulle ta hojarna på släp till Esbjerg och försöka parkera där någonstans. Jag kontaktade en mångårig bekant i Danmark och frågade om klubben hade någon medlem i Esbjerg som kunde härbärgera bil med släp. Svaret jag fick var strålande, tala om när ni kommer så får ni övernatta hos oss. Dessutom fick jag adress till en klubbmedlem i Esbjerg som ordnade parkering för oss. Hans arbetsplats var vid flygplatsen i Esbjerg och där fick vi parkera. Det är väldigt bra att vara med i en internationell märkesklubb, man ställer upp för varann.

Våren och sommaren passerade och finplanering och provlastning av hojen tog vid. Lördag 10 augusti kom Uffe till Västerås med sin hoj på släpet. För att få bra kultryck på släpet blev det till att jämka med hojarna. Vi hade införskaffat Biltemas hjulstöd så det var lätt att flytta hojarna i längs eller sidled. När Uffe var nöjd var det bara att banda fast. Bara banda, det var inte bara att banda vi måste ta hål i de förhöjda sidolämmarna för att passa in spännbanden mot kärrans krokfästen. Vi var precis klara när hustrun påkallade uppmärksamhet, middan är klar. Efter maten lastades mc-utrustningen och packningen in i

Framme vid flygplatsen i Esbjerg. Bra parkering på bevakat område.

Två Compar 1951 och 1965 lastade och klara för resan till Esbjerg. Vad som döljs bakom garagedörren är väl uppenbart.

Ett lite gulligt ekipage som jag fotograferade i Esbjerg.

bilen, vi ämnade åka tidigt då skulle allt vara klart så det bara var att hoppa in och köra.

Söndag 11-8

Efter en tidig och stadig frukost lämnade vi Västerås, etappen var ca 70 mil. Målet var i närheten av **Næstved** på södra delen av Själland där vår klubbkompis bor. Efter ca 12 timmar var vi framme, vad skönt det var att bli mottagen med en kall öl.

Måndag 12-8

Vi lämnar **Næstved** för att fortsätta till Esbjerg. Vi behövde inte ha någon brådska, färjans avgång var kl 18. Väl framme i Esbjerg fick GPS:n leda oss till vår nästa klubbkompis som guidade oss ut till flygplatsen. Nu kunde vi i lugn och ro lasta av hojarna och klä på dem deras packning. Efter att vi också blev påklädda så körde vi in till Esbjerg för att handla mat. På båten skulle inga pengar, till varken middag eller frukost, spenderas. Vi var väl ca 10 hojar som väntade på ombordkörning. Bland dem var en dansk som körde en 1935:a Nimbus med hustrun i sidvagnen.

Tisdag 14-8

Min hoj var grinig, ville inte starta med kicken men det var inget problem. Fick lite hjälp fram till avkörningsrampen, sen var det bara att rulla igång. Vi hade nu ca 14 mil framför oss, vårt nattkvarter är hos en mångårig bekant, Bill 86, boende i Huntingdon ca 3 mil norr om Cambridge. Lite mer än halvvägs så började kopplingshandtaget sitta löst, justerdragning av skruvarna hjälpte inte utan jag fick hålla det i läge. Inga problem tänkte jag bara vi kommer hem till Bill fixar vi till det. Felet då? Jo klampan som håller fast handtaget mot styret hade rostat av (efter bara 60 år) vid den nedre skruven.

Nimbus 1935 med vagn i orört skick. De skulle till England på mc-semester. Vi träffade dem i Harwich när det var dags för hemfärd. Nimbusen hade skött sig väl.

Våra Compar tillsammans med Kens Matchless, specialbygge på Nortonchassi.

Hm sa Bill, och försvann into the shed, kom ut med en klampa sen var det klart.

Onsdag 14-8

Dagens övning var även den kort, borde ha blivit ca 14 mil. Men det blev betydligt längre. GPS:n drev lite med oss inne i Nottingham, det blev rundkörning tills varken vi eller elektriska kartan visste var vi var. Då fick vi ta till det gamla sättet, åka stanna och fråga till slut kom vi ut på rätt sida av stan och kunde åka mot Awsworth där Ken och Maggie bor. Jag sa till Uffe, när vi kommer fram till macken ringer jag till Ken så får han hämta oss. Det är nämligen lite knöligt att hitta hem till deras hus trots att jag varit där flera gånger. Sagt och gjort, jag ringde och efter ett tag kom Maggie och lotsade oss hem.

Torsdag 15-8

Åter dags för en dag på hojen. Vädret var fint så Ken och Maggie bestämde sig för att ta oss mot Liverpool på icke allfarvägar. Det blev en riktig upplevelse körning vi blev bjudna på. Efter ca 8 mil och 2 timmar på småvägar genom södra delen av Peak District Nationalpark kom vi fram till ett vägkors, 4 km sydväst om

Buxton, där våra vägar skulle skiljas. Vägarna vi kört på fanns inte på min karta trots en skala på ca 1:250000.

Efter en timmes rast och prat med hej och tack startade vi sista biten mot Liverpool. Väl framme så måste vi hitta på ett BoB för natten. Bensinen höll på att tryta så vi snurrade runt lite för att hitta en mack men utan resultat. Vi fick fråga lite och till slut fick vi sådana uppgifter att Uffe kunde pilla in på GPS:n, det låg en mack utmed en stor utfart bara några kilometer från var vi stod.

När vi hade tankat uppstod nästa fråga var hitta ett BoB. Det löste sig elegant, medan vi dividerade om var vi borde åka kom en lokal förmåga för att kolla på hojarna. Uffe frågade om han visste, ja där borta sa han och pekade. Sedan drog han iväg för att höra om det fanns rum för oss, vilket det gjorde. Inte nog med att det fanns rum, vi kunde parkera hojarna på hotellets bakgård bakom lås och bom. Vilken bakgård, den var som en soptipp men huvudsaken var att hojarna var säkra.

Hotellets bakgård i Liverpool där hojarna var nattparkerade.

Fredag 16-8

Vi checkade ut från hotellet, efter en typisk engelsk men tillräcklig frukost, och lastade hojarna för körning till hamnen. Efter incheckning fick vi vänta en styv timme innan ombordkörning. Färjan som var en katamaran tog oss över till Ön på mindre än 3 tim. Efter avkörning hade vi ca 5 min till hotellet.

Lördag 17-8/måndag 26-8

Vi hade bestämt att åka till Creg-ny-Baa för att kolla på träningen som startade kl 18. Banan var stängd mellan 18-21 men vi kom inte därifrån förrän 21.30, då hade mörkret kommit. Med gamla ögon och hela 25w i strålkastaren (om man kan kalla den för det) var det ingen höjdare att köra tillbaka till Douglas, jag hade Uffes baklyse som riktmärke. Detta var enda gången vi åkte hoj för att titta på träning eller tävling. Det tog oss ca

En dag när vi var inne skramlade det till utanför, det kom ett par ångmobiler körandes på The Promenade. Fotot taget genom fönsterglaset.

1,5 tim att gå till Quarter Bridge eller Braddan. Vi gick även till depån och till Signpost.

Nu var det inte bara TT som gällde. Vi hade bestämt oss för att vara kulturella och få veta lite mer om IoM. Med hojarnas hjälp så tog vi oss över ön i alla riktningar och besökte Peel Castle, Castle Rushen i Castleton, Tynwald Hill. Alla dessa ställen har Vikingaanknyt-

Utmed The Promenade fanns ett galleri som hade en del hojar utställda. Bland dem fanns denna modell av en Matchless G 50. Kunde köpas för £ 2.250.

ning. Manx museum i Douglas var ett måste, fritt inträde men en donation var uppskattad.

Är man dum blir man satt i stocken. Detta skedde vid besöket i Castle Rushen. Detta slott var säte för den siste vikingakungen, han dog 1265.

Ruinerna av Peel Castle som ligger vackert beläget på en liten ö. Slottet var säte för vikingakungen Magnus Barefoot på 1000 talet.

Hojarna behövde lite översyn inför söndagens ötur då hittade Uffe felet med GPS:n, det var en kabel som satt löst. Små fel men stora konsekvenser.

Söndag 25 var tävlingsfri. Det blev en heldag med hojarna. Först åkte vi till Jurby, ligger på norra delen av ön. På ett krigsflygfält där var det en jättesamling med gamla hojar av alla de slag. En stor del var gamla tävlingshojar, den som jag fäste mig mest vid var en hoj med en 3-cyl SAAB motor. Naturligtvis var Sammy Miller där med ett gäng cyklar från sitt museum. När vi kom till Jurby var det ca 30 hojar på parkeringen, när vi drog därifrån, efter 3 timmar, var det mer än 1.000 st enligt en funktionär. Vi körde sedan ner till Kirk Michael för ett besök på A.R.E motorcykelmuseéum, fritt inträde men en donation uppskattades. Mycket cyklar men alldeles för trångt om man ville se på detaljer.

Vi for vidare tvärs över ön till Laxey för att kolla på det stora vattenhjulet. Sedan var det bara resten kvar tillbaks till Douglas. Ön är inte stor men med alla krokiga vägar så blev det många mil.

En dag när vi kom tillbaka till hotellet så slängde Uffe en blick på hojarna, du sa han det sitter en lapp på din hoj. Det var Tord Pantzar och Arne "Munken" Jonsson med två kompisar som strosat förbi och känt igen min hoj.

Tisdag 27-8

Dags för att lämna ön, det var tidig start, vi måste vara vid incheckningen redan kl 05.30. Dagens etapp var att åka ca 10 mil till Bollington, som ligger ett par mil sydost Manchester. Återigen var det bekanta som höll med husrum.

A.R.E muséum fritt inträde. Mycket och fina hojar. I mitt tycke alldeles för trångt.

Onsdag 28-8

Morgonen startade dimmigt, men efter en halvtimme så klarnade det upp. Vi hade bestämt oss för att i första hand köra genom Peak District till Achbourne. Vilken mc-miljö, smala fina vägar, ingen trafik, Det var ett par timmar njutning. I Achbourne blev det lunch och tankning. Vi skulle nu ta oss till Bill i Huntingdon och bestämde att nu fick det bli lite större vägar. Vi kom fram tidig eftermiddag efter ca 15-20 mil på mätaren.

Torsdag 29-8

Körningen till Harwich var en tråkig transportsträcka. Efter att vi bokat biljetter åkte vi in till stan och handlade lite förnödenheter. När vi kom tillbaka och checkat in träffade vi danskarna med Nimbusen samt ett gäng glada norrmän.

Överfarten till Esbjerg är inte mycket att orda om, en enda lång väntan.

Fredag 30-8

Väl av färjan så hade vi en mil till flygplatsen. Vad skönt att se bil och släp stå som vi lämnade det för nästan tre veckor sedan. Ja, sen var det bara att lasta och dra mot Sverige.

Cowentry Victor 1924 med längs-gående twinmotor.

En AJS 18C ser man inte varje dag. Eller är det en 16MC?

SAAB mc. Har bara sett sådan på bild. Synd att man inte fick höra den gå.

Kopia på George Formbys hoj. Denna var byggd på en Triumph.

Christer Watz, Motala, tipsar:

Riktning av aluminiumdetaljer handtagsgrepp, kylflänsar mm

Många av oss har nog under vår motorcykelkarriär råkat ut för missödet att "råka tappa" motorcykeln vid någon parkeringsmanöver eller liknande. Har vi då haft turen på vår sida har kanske endast kopplingsgreppet blivit lite krökt. Försök att rikta greppet har ofta slutat i ett avbrutet handtagsgrepp. Använd då följande knep så kanske du lyckas bättre vid nästa "olyckstillfälle".

Värm upp detaljen du ska rikta till ca 125 grader, i ugnen eller med värmepistolen, det spelar egentligen ingen roll vilken metod du väljer. Du har nu 20 minuter på dig att rikta detaljen. Om du inte hinner på den tiden, gör om uppvärmningen och fortsätt jobbet i ytterligare 20 minuter osv. Gör inga hastiga "knyck" eller våldsamma brytningar, låt materialet "flyta med" i ett lugnt tempo. Du har räddat ditt grepp eller dina krökta kylflänsar. Du kan använda värmemetoden även när du vill forma en aluminiumplåt till en snygg kåpa. Eller kanske rikta/trycka ut den där förargliga bucklan i oljetanken. Du har alla chanser att lyckas om du använder "värmemetoden", men ha inte för bråttom när du jobbar.

Smidda handtagsgrepp är betydligt starkare än gjutna men också dyrare i inköp. Så kasta inte bort det där krokiga handtaget återanvänd det. De sparade slantarna kan du köpa något annat trevligt för.

Monark – 70-talet

Av: Harald Porry

Bakgrunden

Efter det att tillverkningen av Blue Stinget upphört låg mc-produktionen på Monark helt nere under ett antal år. Det fanns emellertid planer på att komma tillbaka som motorcykeltillverkare i lätta klassen under 75 kilo och även på tävlingsbanan. Första försöket på båda områden var en vässad moped Crescent 50SS som debuterade våren 1968 på crossbanorna. I nummer 1.2013 av vår klubbtidning finns en artikel om cross-cyklarna och deras vidare utveckling.

En sådan moped modifierades även till lätt motorcykel och försågs då med en 75cc Sachs-motor och fick beteckningen 80 TS.

80 TS

Den nya lättviktaren var alltså en MCB 50cc moped modell 50 SS som fått ändrade motorfästen för att passa den 5-växlade Sachs-motorn som fanns i både 50- och 75-kubiksutförande. 75cc motorn gav 7 hk vid 8000 r/min. Cykeln hade fått större bromsar, 130 mm mot 120 mm för 50 SS och kraftigare bakteleskoper. Däremot var bensintanken mindre för att cykeln skulle klara den då fortfarande gällande 75-kilosgränsen. Färgen var blågrön med silver i när cykeln hade en Monark-dekal på tanken. Den förekom även rödlackerad, då med Crescent-dekal. Toppfarten låg runt 90 km/h. Ett av de första exemplaren testades av Teknikens Värld medan det fortfarande var snö på marken. Testföraren fann cykeln mycket trevlig på småvägar men, inte oväntat, alltför långsam på landsväg. Modell 80TS blev ingen succé, troligen tillverkades färre än 500 stycken. Enligt Bilregistret fanns 2010 45 stycken cyklar i registret på 42 ägare, 37 st. var avställda. Man kan misstänka att många går som moppar i dag.

Monarks come-back med prototyper och terrängmodeller.

Från och med 1970 skulle klassgränsen för lätta motorcyklar ändras från 75 kg till 125cc och då ville Monark vara med. 1968 startade utvecklingsarbetet med den nya 125:an med Ove Lundell i spetsen. Det byggdes åtminstone fem kända prototyper. De fyra första hade en "ryggradsram" som bestod av en upp och nervänd Compact-ram kompletterad med två rör från styrhuvudet och dragna under motorn till en vaggram. Motorn var en 125cc Sachsmotor.

Testerna utfördes 1969-70 av Arméns Motorskola i Strängnäs för Försvarets Materialverks räkning. Av de fyra cyk-

Anders Berges Monark 80 TS. Den första lätt-viktaren efter Stinget.

En av de första 125cc prototyperna med ramdel från Compact-mopeden. Det enda tvåsitsiga exemplaret, ägs av Nils Nilsson.

larna var tre i endurotrim medan den fjärde var utrustad med längre soffa och fotpinnar för passagerare och registrerad för två personer. I testandet ingick även tävlingskörning där laget bestod av FMV-anställde Nils Nilsson plus Bo Thörnblom och Paul Bände, alla duktiga T-förare. Bland tävlingarna kan nämnas Internationella SixDays i Tyskland 1969. Cyklarna skickades härefter tillbaka till Varberg och skrotades. Det tvåsitsiga exemplaret blev bara "halvskrotat" och kom långt senare tillbaka till Strängnäs där Nils Nilsson restaurerade den röda Monarken till originalskick. Till SixDays i Spanien 1970 fick laget nya förbättrade cyklar lackade i ljusblått och silver.

Prototyp nr 5 har ett ramnummer 2505. Den hade Monarktillverkad vaggram liknande crossramen och från början troligen en 250cc BSA Fleetstar-motor från 1968. Motorn blev senare förstorad till 441cc med hjälp av en hemgjord vevaxel och cylinder. Framgaffeln och hjulnaven kom från italienska Ceriani. Enligt uppgift var cykeln en prototyp för en militär hoj. Den inregistrerades 1969.

125:an började serietillverkas i maj 1970. Ove Lundell hade tillverkat ramar till 500cc crosshojarna under senare delen av 50-talet så valet av en vaggram var inte förvånande. Ett arv från mopedramarna var den grova balk som löpte under bensintanken till styrhuvudet. Den var inte av pressad plåt utan bestod av ett rör med fyrkantprofil och ett avfasat rundrör svetsat ovanpå.

Per Almqvists fint renoverade ISDT Replica, ett tidigt exemplar med lilla frambromsen. Upplagt avgasrör, liten strålkastare, två storlekar av frambroms förekom, här den mindre med 120 mm bromstrumma. Stålskärmar.

Den femte prototypen, byggd 1969. Hade eventuellt en annan BSA-motor som ny. Ägare Thomas Karlsson, Västerhaninge.

Dessa ramar tillverkades i åtminstone fyra olika varianter. Crossramen hade rör med större diameter och koniska rullager som styrlager både upptill och nertill. Hjulbasen på crossramen uppgavs till 132 cm. Ramen till touringmodellerna hade klenare rör och endast koniskt rullager nertill och fästen för passagerarens fotpinnar.

Samma ramkonstruktion användes på 50cc crosscykeln med Sachsmotor men utan fotpinnsfästen. 50cc crossmodellen Formula Monark med Morini-motor hade en något modifierad ram för att passa denna motor. Senare fick även MCB:s mopedmodeller S 50 och E-type-liknande ramar. Alla terränggående modeller plus mopederna S50 och E-type hade samma modell av bensintank.

Motorn, åtminstone på de tidiga T-modellerna var en 5-växlad Sachs med 54 mm cylinderdiameter och slaglängd vilket gav 123cc slagvolym. Effekten var knappa 16 DIN-hästar (18 SAE) vid 7400 r/min. Förgasaren var en 26mm Bing. Tändning och lyse kommer från en Bosch svänghjulsmagnet. Belysningsspolarna levererade 6 volt 35 watt som standard, men det gick att montera fler belysningsspolar och få cirka 20 watt ytterligare.

Strålkastarens ljusöppning var 130 mm på tillförlitlihets-cyklarna. Dessa behövde bra lyse på nattetapperna. Tomvikten på T-modellen uppgavs till 92 kg.

Framgaffeln var en italiensk Ceriani med 35 mm gaffelben och framhjulet hade 3,00 x 21" crossdäck på stålfälg. Bak satt Girling progressiva stötdämpare typ B4, bakdäcket var av dimension 3,50 x 18".

Monark 125 T. Upplagt avgasrör, stor strålkastare, stor frambroms. Stålskärmar.

Båda bromstrummorna hade 130 mm diameter. Hjulen hade stickaxlar för snabbare byten och bakhjulet hade separata nav för hjulnavet och kedjekransen. Vid hjulbyte satt kedjekransen på sitt egna nav fäst vid svingen och kedjan satt kvar på drev och krans. Två storlekar av kedjekransar ingick i köpet, 50 och 54 tänder. De gav vid 8000 r/min toppfarten 110 och 93 km/h respektive.

Avgasröret var upplagt på höger sida och kompletterat med ett välbehövligt värmeskydd för förarens högerben. Insugsluften togs in via ramröret över motorn och en röranslutning till luftrenaren. På detta sätt eliminerades risken för stopp i de vattenplask som var så vanliga på en T-tävling. Monark 125:an tillverkades i början i tre versioner, Motocross (MX), Tillförlitlighet/Enduro och ISDT Replica. De första T-modellerna var klara tidigt våren 1970.

MX

Motocross-cyklarna modifierades efterhand. 1973 uppgav USA-broschyrerna att Sachs B-motorn som satt i modell 125 MX hade kompressionsförhållande 12:1, 27mm Bing-förgasare, Motoplat tändsystem och effekten 21 hästar (SAE) vid 8300 r/min. Tidigare årsmodeller hade förmodligen 5-växlad låda. Stålskärmar.

Vassare MX

Sachs B-GS motorn som satt i modell 125 MX-GS hade kompressionsförhållande 15:1, en 28mm Bingförgasare, Motoplat tändsystem och effekten 25 hästar (SAE) vid 8500 r/min. Tomvikten på MX-mo-

Monark 125 MX. Nerlagt avgasrör. Belysning saknas. Stålskärmar

Monark 125 Touring, landsvägsmodell med Morini-motor, även kallad TS.

dellerna uppgavs till 86 kg, bland annat beroende på ett lättare avgasrör och att den saknade belysning. Plastskärmar.

ISDT Replica

ISDT Replica-modellen hade Sachs B-GS motorn och ett grövre bakdäck, 4,00 x 18″ och stålskärmar. Tidiga exemplar hade ett 120 mm framnav.

Enduromodellen

Enduromodellen hade den något tröttare motorn på 21 hästar (SAE) och lättmetallfälgar. Oklart om stål- eller alu-skärmar. Alla modellerna hade nu den 6-växlade motorn. Allt som allt tillverkades 3480 st. av modellerna T/Enduro, ISDT, MX och MX-GS mellan maj 1970 och maj 1976. Cirka 1100 cyklar exporterades till USA. Av den totala tillverkningen av tävlingsmodellerna torde omkring 1000 st. ha varit MX.cyklar.

Landsvägsmodellerna

Men Monark tillverkade inte bara cyklar för terrängkörning, 1973 presenterades två nya modeller avsedda för landsvägsbruk kallade 125 TS och 125 SS. Den senare modellen skulle även kunna klara ”lätt terräng”. Motorn som satt i dessa modeller var en 5-växlad italiensk (Franco) Morini. Cylinderdiameter och slaglängd 54 mm, komp 11:1, effekt 15 hk DIN vid 7800 r/min. Den motorn blev inte populär, det fanns problem både med reservdelar, funktion och prestanda. Framgaffeln hade något klenare rör och var eventuellt tillverkad av ett företag vid namn Aertz. Cykelns vikt var cirka 95 kg. och toppfarten beräknade till 90-115 km/h beroende på utväxling

Monark 125 Street Scrambler (SS). Klarade både väg och lätt terräng. Ses här tyglas av Teknikens Världs testförare Peet Kokla.

Monark 125 TSS. En TS med Sachsmotor. Sista modellen Monark tillverkade.

Hjulen var 17″ med 3″ däck. Kromade fälgar. Båda modellerna hade fått en ny bensintank och sadel med en lite kuts bakom. Instrumenteringen var mer komplett med hastighetsmätare, varvräknare, elektriskt signalhorn och blinkers på modell TS. Lackeringen var i guldflake med blå randning och kromade stänkskärmar på 125 TS medan 125 SS hade plastskärmar och ett upplagt avgasrör.

Oklart hur stor produktionen av dessa modeller var, men tittar man på kända ramnummer kan det varit så lite som 100 stycken per år och modell.

1975 kom Sachsmotorn tillbaka, förmodligen den 6-växlade 21-hästaren. Den nya modellen kallades 125 TTS. Den var lackad vinröd med lite flake under 1975 och klarröd 1976. I övrigt var den lik TS-modellen. Den tillverkades två år och antalet tillverkade per år var nog inte större nu heller.

1976 tillverkade Monark sin sista motorcykel.

Vid redaktionens efterlysning av Monarkbilder dök bilder på denna cykel upp. Den lär ha tillverkats 1974 och har en italiensk HIRO-motor på 185cc. Mer info om cykeln mottages gärna.

I år, 2013, är det hundra år sedan Monark tillverkade sin första motorcykel. Läge för jubileum?

Den mystiska 185cc Monark med HIRO motor. Sägs vara tillverkad 1974.

Min Monarks historia

Monarken i TT-utförande.

Historien med min Monark 125cc började för mig på hösten 1982, då jag var 13 år. Ja, egentligen mycket tidigare. Jag hade länge längtat efter en egen crossmaskin. Jag bodde bara några kvarter ifrån Torsten Hallmans mc-butik i Uppsala och var och varannan dag letade sig min trampcykel bort mot Hallmans.
Där fanns det förstås en massa fina crossmaskiner. Framförallt Yamaha och KTM stod uppställda nya och fina där. Det var ju så klart inget en grabb som jag kunde uppnå, men drömmar är ju gratis, så jag drömde mig gärna bort bland alla maskinerna där.

Av Johan Edström, Uppsala

Jag hade lobbat hemma under många år om att så fort jag skrapat ihop tillräckligt med pengar så skulle varenda krona gå till en crosscykel. Mina tappra försök att väcka intresse för frågan avfärdades snabbt och effektivt av mina två samstämmiga föräldrar. Det var bara att bita ihop och uthärda.

Ensamma sommardagar i staden blev tråkiga då alla kompisar var bortresta till sina sommarställen. Återstod bara att roa sig själv med diverse upptäcktsfärder på cykel. Många gånger cyklade jag ut till Motorstadion Rörken som ligger 1,5 mil från mitt hem för att titta om det pågick någon aktivitet. Ibland var det dött där vilket var tråkigt, men samtidigt fick man då en chans att springa runt crossbanan och låtsas att man satt på en crossmaskin och körde så det dammade om det. Oj vad långt man kunde flyga i hoppen i fantasin! Accelerationsspår och sprut i gruset beundrades och studerades noga. De vittnade om vilken enorm kraft maskinerna hade.

Vissa dagar fick jag hjälpa pappa med att renovera i det gamla hyreshuset. Jag fick knacka ner kakel och slipa dörrar, foder och lister. För detta fick jag 10 kr timmen. Det var kanske inte så mycket, men det var mitt första jobb och det ska inte vara bra betalt då heller, så karriärstegen går åt rätt håll menar jag.

En dag fick jag med mig en något motvillig pappa till Hallmans. Jag fick till och med in honom i det gamla plåtskjulet där de förvarade de begagnade crosscyklarna. En säljare började prata med honom medan jag synade den ena cykeln efter den andra. Jag hörde deras konversation i bakgrunden och till min glädje hörde jag pappa ställa frågor som ”Vad är en lämplig maskin för en grabb som han” och liknande frågor. Då tändes det ett litet hopp att min dröm kanske kunde bli sann i alla fall.

Till slut hade jag på hösten fått ihop en del pengar så pass att det gick att börja förhandla med mina föräldrar om det förestående ”Stora inköpet”. Pappa, som själv hade varit en inbiten mc-förare som ung, hade hjärtat på rätt ställe och var villig att låna ut tillräckligt mycket att jag kunde med min handpenning och hans lån börja leta efter en maskin.

Uppsala Nya Tidning luslästes varje dag efter en 125:a i rätt prisklass. De flesta var för dyra. En dag dök den upp i tidningen. ”SACHS 125 Cross säljes. Pris: 2200 kr”. Nu gällde det att övertyga pappa om att han skulle ringa och ställa frågor om den så vi kunde göra affär. Pappa ringde och pratade länge med säljaren. Han förde anteckningar hela tiden. Små krumelurer som var svåra för mig att tyda. Det var så spännande att sitta där och lyssna på samtalet. Jag var redan såld på den osedda maskinen, men pappa var inte lika säker på att det var rätt. Till slut bar det av till Björklinge där motorcykeln fanns. Vi klev in i garaget där den stod och jag fick syn på den. Vilken stor motor! Den såg ut att vara lika stor som de KTM495-motorer jag sett hos Hallmans. Jag tyckte förstås att motorcykeln var perfekt och affären skulle klaras av så fort som möjligt, men pappa var försiktig och ville att vi ska provköra den först. Eftersom vi befanns oss i ett villaområde och säljarens far var den ordningsamma ty-

pen bestämdes det att vi skulle lasta upp hojen på ett släp och köra bort till grustaget i Torkelsbo. Där fanns det gott om utrymme för provkörning. Provkörningen som gjordes minns jag som en både skrämmande och förtjusande övning.

Jag kan idag inte påstå att jag var speciellt kritiskt i min provkörning. Hög i mitt lyckorus kunde jag inte se ett enda fel på maskinen. Trots att den var hårt sliten med bland annat silvertejp över hela sadeln. Grusvägen kördes fram och tillbaka ett par gånger. Jag minns bara att jag tyckte maskinen hade en enorm kraft och besatt svindlande fartresurser.

"Nå, hur går den då?" frågade pappa. Att han bara trodde att jag hade sinnesnärvaro att kunna göra någon saklig bedömning av det. Han hade höga tankar om mig. "Jättebra!" svarade jag med ett stort leende. Någon halvtimme senare var vi på väg till Uppsala med maskinen på släp efter vår bil.

På vägen hem vände jag mig om en gång i minuten bara för att dubbelkontrollera så jag inte hade just drömt en fantastisk dröm, utan att detta verkligen var sant.

Äntligen kunde mitt liv börja.

Pappa satte ihop ett lånekontrakt, där jag förband mig att betala av på lånet i en bestämd takt. Jag skrev på.

Jag hade sedan mycket kul med min Monark, även om den ofta gick sönder och tändsystemet fick bytas ett par gånger. Monarken hade tydligen haft ett ganska tufft liv före mig, då den genomgått en del "förbättringar" för att vara mer konkurrenskraftig som crossmaskin. Bl.a. hade ramen blivit modifierad vid bakre stötdämparinfästningen. Fästet hade flyttats ner på bakramen för att på så sätt få en längre fjädringsväg mera likt de senare Husqvarnorna. Motorn var ordentligt trimmad med förstorade portar och kanaler. Även originaltanken i plåt var utbytt mot en dito i plast, som var det som gällde på en crossmaskin vid det här laget.

Dock märkte jag rätt snart att den var duktigt akterseglad av de moderna maskinerna från Japan. Trots moderniseringarna. Efter två år på Monarken var den avbetalad och jag köpte snart en Yamaha YZ 125 från 1981. En vätskekyld maskin med monocrossfjädring och 31 hk. Den cykeln var ljusår bättre än den gamla Monarken som då rullades in i ett mörkt hörn av garaget. Några år senare fick jag för mig att bygga om den till en banracer. Jag bytte hjul och styre, satte på en lång tank ifrån en Kawasaki Mach III och byggde tillbakaflyttade fotpinnar. Den testades på gamla Enköpingsvägen en gång innan den återigen ställdes undan.

För några år sen bestämde jag att det var dags att återföra Monarken till sin tron, så jag har renoverat motorn, nu med en ofilad cylinder, hittat en originaltank och sadel och försökt få den i hyfsat originalskick. Vid provkörning nu i modern tid har jag lite mer erfarenhet och kan göra en mer saklig bedömning av maskinens egenskaper. I endurospåret visar den sig nätt, stark och flexibel. På crossbanan vill den inte riktigt trivas tycker jag, men det är en väldigt trevlig maskin.

Och som det heter. "Gammal kärlek rostar aldrig"

Monark 125cc enduro 1969-1976

Inför lagändringen att en lätt motorcykel skulle vara på 125cc i stället för en tjänstevikt på 75 kilo från 1970, planerade Monark en comeback som motorcykeltillverkare efter nedläggningen av Blå Stinget 1959. I likhet med andra fordonstillverkare satsade Monark med principen "win on Sunday, sell on Monday" på en endurohoj. Svenska motorcykelförbundet hade påpassligt ändrat reglerna för "lilla klassen" i enduro inför 1970.

Text och bild: Björn Weissmann

Monark lutade sig mot sin mopedproduktion och med hjälp av delar från mopeden Compact konstruerade Erik Ernberg under 1969 en enduromotorcykel med Sachs-motor i tre exemplar för att deltaga i Internationella sexdagarstävlingen i Garmisch-Partenkirchen. Förare blev Bo Thörnblom och Paul Bände Strängnäs och Curt Svennman Södertälje, alla med militär bakgrund. Resultatet blev över förväntan med guld- till Curt och silvermedalj till Bosse. Nisse Nilsson Stallarholmen, har återskapat en av dessa prototyper.

Kylslaget

När sista deltävlingen av 1969 års endurosäsong skulle köras i Sala den 7 december, ställdes tävlingen in på grund av kylan och Bo Thörnblom, sittande på nästa utvecklingsfas av cykeln med registreringsnummer N 178, kunde titulera sig Svensk mästare i klassen under 175cc. En välkänd mästare i enduro och motocross vid namn Ove Lundell hade återanställts under hösten och skapat ett helt nytt chassi för den femväxlade Sachmotorn med gjutjärnscylinder. Att redan i december kunna visa upp en vinnarmaskin i nästa års klass under 125cc var naturligtvis en smakstart för MCB-koncernen och nu engagerades Kungsbackas stjärna Kurt Gustavsson tillsammans med Bo Thörnblom som fabriksförare på den nya hojen, som kallades MCB och hade silvermålad tank.

Bo Thörnblom blir svensk mästare 1969 efter det att den näst sista tävlingen i Sala den 7/12 ställts in på grund av kyla. Ove Lundell till höger.

En av de första prototyperna återskapad av Nisse Nilsson, Stallarholmen. Foto: Fredriks Foto, Text & Test

Ett antal framgångsrika halvprivatförare som Kurts bror Bengt Gustavsson, Ingemar Gustavsson Varberg, Bosse Andersson Kungsbacka samt Jan-Olov Korell Eskilstuna, kom tidigt åt endurohojar och i Sexdagars i Spanien förde Monark en hård kamp mot Puch och Zündapp och KTM (med Penton som namn från USA), som främsta i 125-klassen. 1970 års SM-serie slutade med Kurt Gustavsson som segrare.

Nu sålde Monarks 125cc riktigt bra till privatförare och Sachs-motorn utvecklades med aluminiumcylinder och sexväxlad låda och tanken var orange med Monarks märke. Vid sexdagars på Isle of Man 1971 körde för första gången det svenska Trophylaget Monark i stället för Husqvarna, med följande förare: Hans Hansson, Lars-Erik Johansson, Karl-Ingemar Larsson, Jan-Erik Sällqvist, Kurt och Bengt Gustavsson och Steve Tell som reserv. Monark tvingades ha tre 100-kubikare och resten 125-kubikare för att kunna vara med i två klasser som kravet var för Trophylag. Svensk Militär Idrott utgjorde Vaslag med Carl-Axel Grindberg, Arthur Nilsson, Sven Granath, Sigurd Thörngren, och artikelförfattaren som reserv på en 125cc. Resultaten inklusive klubblagsförare blev elva guld och två

Trophylaget vid Six Days på Isle of Man 1971. Från vänster: Hans Hansson, Lars-Erik Johansson, Karl-Ingemar Larsson, Jan-Erik Sällqvist, Kurt och Bengt Gustavsson och Steve Tell (reserv).

silver. I SM 125-klassen 1971 segrade Bo Thörnblom.

Återigen SM-guld

1972 var cykeln i stort sett oförändrad och i Sexdagars i Tjeckiska Spindleruv Mlyn körde Trophylaget med hälften Husqvarna och hälften Monark, medan Vaslaget hade Sven Lindström, Karl-Ingemar Larsson Tommy Säfström och Torbjörn Wintzell, alla Monarkförare. Karl-Ingemar och Torbjörn tog guld. I SM 125-klassen 1972 segrade Kurt Gustavsson.

1973 års stora begivenhet var Sexdagars i USA där både Husqvarna och Monark satsade stort. När dammolnen lagt sig stod Karl-Ingemar Larsson som klassegrare i 175-klassen. Kanske var dessa resultat anledningen till Monarks goda försäljning av Cross- och Endurocyklar i USA, med resultat som än idag kan spåras på Internet. Även till Frankrike exporterade Monark ett antal cyklar för Cross och Enduro.1973 presenterades också en lätt förbättrad cykel med gul tank kallad Monark 125 ISDT till försäljning. Då infördes en GS-motor som option. Den gav 22 hk mot att den som normalt monterades hade 18 hk. I SM 125-klassen 1973 segrade Steve Tell.

1974 års modell blev den sista årsmodellen som Monark typbesiktigade, då nya bestämmelser om obligatoriska blinkers och hastighetsmätare infördes 1975. Så var cyklar producerade efter 1975 typbesiktigade som 1974:or, men med en rundare gul tank. SM 125-klassen 1974 och 1975 vanns av Bo Thörnblom.

Just 1974 till 1975 utvecklades alla terrängmotorcyklar med avsevärt förlängda fjädringar. Detta skulle innebära en radikal nyutveckling av chassiet, som tillsammans med de ovan beskrivna lagkraven och säkerligen vikande försäljningssiffror, gjorde att 1975 blev sista hela året (några med ramnummer strax under 6000 kallade ISDT Replica, främst för export, tillverkades i början av 1976) för dessa synnerligen välbyggda och framgångsrika motorcyklar. Totalt torde cirka 3000 hojar ha byggts. Sista fabriksförare var Steve Tell som vann SM 125-klassen 1976 med en lätt modifierad hoj.

Schysst chassi

Monark 125 T (som i Tillförlitlighet) var, när den introducerades 1970, den chassimässigt bästa endurohojen i 125-klassen. Klart bättre än de Puch- och Zündapp-maskiner, som vann Europamästerskapen och KTM:s (Penton), som i Sverige främst såldes av Hallmans i Uppsala och kördes framgångsrikt av Yngve Ekeberg. Sachsmotorn led av sin dragkils-

Banan studeras vid Snefell.

Artikelförfattaren under slutprovet 1971.

växellåda, där ett stående skämt var att hojen hade sex växlar och sex frilägen. Å andra sidan använde både KTM, Hercules och ett antal italienska endurohojar samma motor med avsevärd framgång.

Riktigt stora blev inte Monark på kontinenten. Där var resultaten av Zündapps fabrikscyklar allt för överlägsna, även om deras produktionscyklar var klart underlägsna Monark. För Monark gällde den gamla Husqvarna- och numera KTM-devisen "ready to race" för den som köpte en Monark. Även i Sverige hade Monark det svårt mot svenska generalagenten Motorkrafts fabrikscykel från Zündapp, i händerna på Bernt Ehnö, som till slut lyckades ta SM i 125-klassen 1977 och 1978 då Monark lagt ner sin fabrikssatsning.

Beträffande den klassiska Novemberkåsan lyckades Monark med sin 125:a aldrig få någon seger, men det var nära, då Bengt Gustavsson 1970 och Bo Thörnblom 1974 blev respektive tvåor. Monarks första produktionscykel (125 T) var försedd med en 35 mm Cerianigaffel och nav från Sachs, vilket ändrades till 32 mm Ceriani och franska nav från Leleu 1973 (125 ISDT). Särskilt frambromsen hade dålig verkansgrad.

Välbyggt

Avgassystemet med effektkammare hade Monark hela tiden problem med, vilket gjorde att den ideala Monarkföraren borde vara rejält hjulbent på höger ben och det förekom minst fem olika varianter av avgassystem från 1970 till 1975. I övrigt var det en mycket välbyggd hoj med enkla finesser som högt luftintag under tanken, kedjesmörjare och en praktisk verktygslåda på vänster sida. Cykeln vägde 90 kilo vilket gjorde den lättkörd i terräng. De olika cylindervolymerna på 100 till 175cc fick Monark genom att Sachs hade en 100cc cylinder för den tyska marknaden medan 175cc cylindern togs från KTM. Från 1973 körde både Karl-Ingemar Larsson och Jan-Erik Sällqvist Monarker förstorade till 176cc i 250-klassen med stor framgång. Utan fabriksstöd lämnade de främsta förarna Monark 1977 och bytte till Husqvarna, så SM-segern 1976 blev den sista framgången.

En synnerligen bra produktionshoj att tävla med, utan behov av egna modifikationer, gick därmed i graven. I classic motocross och veteranenduro har ett antal Monark 125 körts från 2005. Reservdelar till motorer går utmärkt att få från Tyskland medan chassidelarna från Monark blir allt sällsyntare och dyrare.

Steve Tells sista Monark som det aldrig blev tävlat med. Foto: Hans Blomqvist.

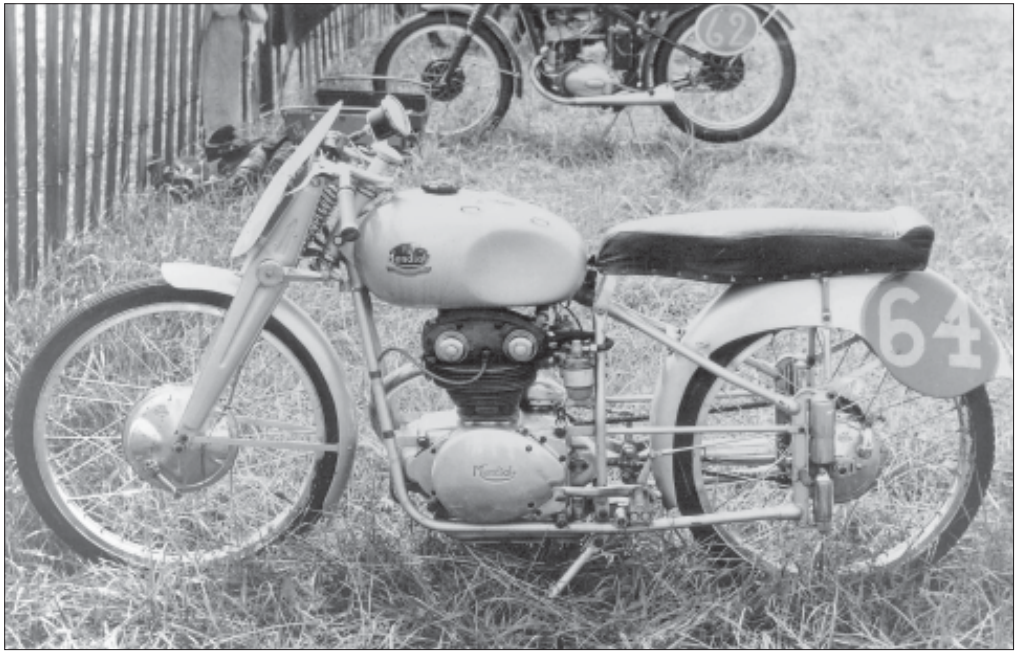
En Mondial återuppstår

Text: Harald "Nicke" Porry och Jan Pettersson.
Bilder: Harald "Nicke" Porry, Jan Pettersson och Lennart Andersson.

Bakgrunden

Nicke inleder. Man kan säga att det började alldeles efter kriget när min gode vän och mentor Curt Borgenstam kom hem med en 175cc Benelli 1934 med överliggande kam. Den användes som fortskaffningsmedel mellan hans hem i Saltsjöbaden och jobbet på Gärdet i Stockholm. Den hade en pampig megafon och hördes på 8 km avstånd. 1948 ersattes den av en 350cc AJS som döptes till "Jumbo". Med Jumbo körde "Curre" cross, rundbana och TT. Men 1952 körde Curre Skåneloppet på Benellin och motorn rasade 50 meter före mållinjen. Han insåg att det behövdes bättre grejor.

Curre var mariningenjör med motortorpedbåtar som specialitet och hade bland annat hand om servicen på de 18-cylindriga Isotta Fraschini-motorerna. Det innebar ofta resor till fabriken i Italien och han lärde sig språket och fick vänner där nere. Inte långt därifrån låg Mondial-fabriken och där hade 1949 byggts en 125:a med dubbla överliggande kamaxlar som hade slagit världsrekord i hastighet. Tillsammans med några Isotta-ingenjörer besökte Curre Mondial-fabriken och bad att få köpa en sådan cykel. Det fick han inte, de var bara avsedda för fabriksförare. Däremot skulle man just börja tillverka en serie produktionsracers och Curre skulle få köpa den första som blev klar. Den fick han inte heller men cykeln med nummer 005 anlände hösten 1952 i lådor och paket. Anledningen till detta var importrestriktioner som hindrade införandet av kompletta maskiner medan reservdelar fritt kunde tas in. Den plockades ihop under vintern och till säsongen 1953 stod den färdig. Märkligt nog deltog Kurt Niklasson i Skåneloppet redan 1952 på en Mondial. Kanske restriktionerna hävdes i den här vevan?



Kurt Niklassons Mondial i depån på Skåneloppet.

1953

Den Mondial som Kurt Niklasson kört året före hade troligen 047 och Sven Carlsson i Hedemora fick troligen 046. Curre och Mondialen debuterade i Hedemora och båda överlevde oskadda. Curre hade kört upp cykeln delvis demonterad i sin lilla Fiat 500 men tyckte att jag kunde köra hem den så han slapp demontera den en gång till. Så skedde och jag lär vara den ende som kört de 18 milen hem från Hedemora till Stockholm på en 125cc Mondial Monoalbero Competizione som modellen heter. Den kördes med rödplåtar men i övrigt i tävlingsskick.

Kurt Niklasson hade bättre snurr på sin cykel och vann de flesta tävlingar han ställde upp i under året. Första tävlingen var Skåneloppet 1952 men då strejkade magneten. Fläktvingarna på de första magneterna var så dåliga att vingarna böjdes ut och tog i godset. Man lär ha tagit bort fläkthjulet varefter magneten fungerade utan problem.

1954

Kurt Niklasson sålde sin cykel till Sven Bolgert som gjorde goda resultat med cykeln. Curre deltog i Hedemora men lånade dessutom ut sin cykel till Massimo Genevini som rasat sin MV Agusta på träningen. Curre och Massimo gjorde upp om att Curre skulle köpa en begagnad men helt iordninggjord MV av Massimo vilket också skedde. Curre sålde Mondialen, jag vet inte till vem. Även Sven Bolgert sålde sin cykel, eventuellt till Lennart "Nippe" Lindell.

Runt tre år senare köpte Rolf Holm nr 046 av Arne Berg som själv kört i 175-kubiksklassen med en hembyggd Moto Guzzi. Även före detta Borgenstamska cykeln nr 005 kom via Janne "Maico" Åkerström i Rolf Holms ägo. I Hedemora 1958 körde han av banan i Matsbo-kurvan och stukade till cykeln ordentligt. Med hjälp av Torsten Arrgård byggdes en ny ram med svängarmsfjädring bak och en avkortad Royal Enfield-gaffel fram. Av de bästa motordelarna från båda motorerna byggdes en motor som monterades i den nya ramen. De gamla rambitarna och framgafflarna blev kvar hos Rolf Holm, även den fina handknackade bakstänkskärmen.

Sedan är det oklart var cykeln fanns under ett antal år men den dök upp hos Hans Hagenström i Västerås som senare sålde cykel till Curre Borgenstam. Numer står cykeln tillsammans med Curres övriga cyklar och bilar på fordonsmuseet i Köping. Men Hans Hagenström behöll de överblivna motordelarna, han hade tänkt att det skulle bli en skrivbordsprydnad av delarna.

1991

Det året flyttade min fru och jag till Tranås och Allan Bonde besöktes rätt ofta. Någon gång sade han att det skulle vara roligt att ha en Mondial. Jag nappade på förslaget och fick utan större problem överta de bitar som Rolf Holm och Hans Hagenström hade kvar. En tank kom från Tyskland. Mondials tank var tydligen en standardtank som de flesta märkena använde. När Mondial slog sitt första världsrekord 1948 var det alltså tre år sedan krigsslutet. Jag kan tänka mig att det fanns massor av problem vid tillverkningen av allt så man köpte nog vilt där man hittade. Senare tankar har som en uppsvetsad låda som först var en oljetank senare större bränsletank.

Dessvärre försämrades Allans hälsa efterhand och han hade även problem av annan art vilket gjorde att Mondialbygget blev mer ett långsamt enmansprojekt för mig.

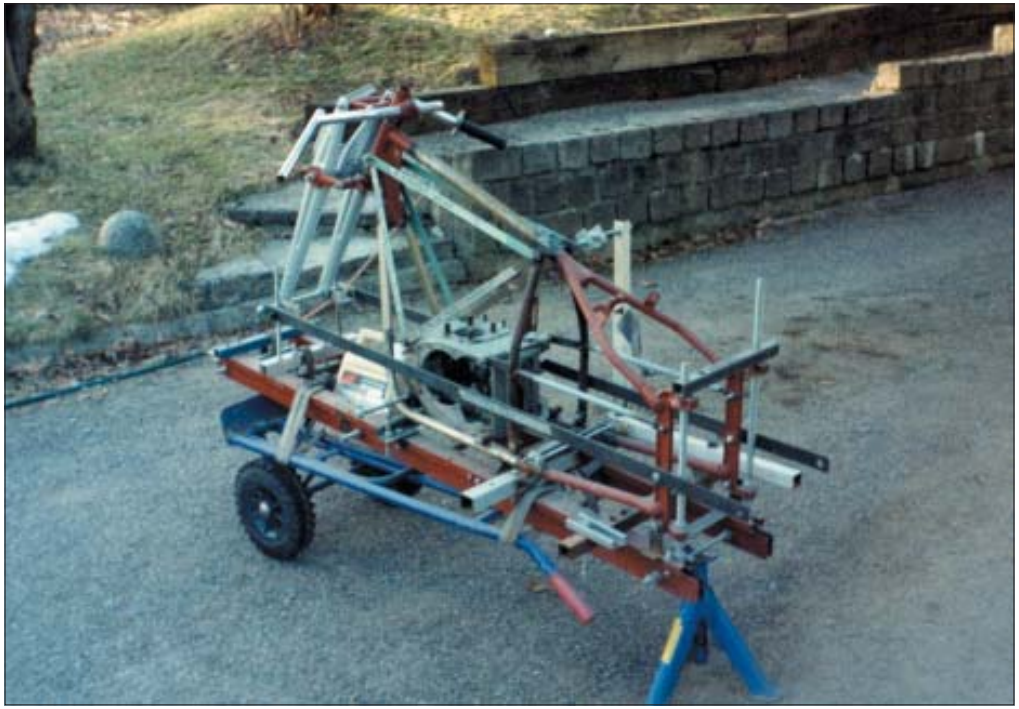
1996

Hade vi fått nog av Tranås och flyttade tillbaka till 08-regionen. Året därefter hittades ett rostig och korroderat framhjul på en marknad i Imola som inhandlades. När vi skulle lämna marknaden hittade jag ett hjul till men var dum nog att inte köpa även det. Köpte också en stötstångsmotor, en framgaffel och två hjul från Italien något senare. Rambitarna kompletterades och blev till två ramar, en rostskadad framgaffel fick nya ben, en sadel hittades och ”det rullade på”.

Det fanns två gafflar, egentligen tre. En var så rostskadad att den var “bortom all hjälp”. En kom från Italien och var OK. Den tredje fick nya underdelar, de tillverkades av Operans och Dramatens verkstad på Kvarnholmen. De känns igen på att inpressningen är jämntjock. Originalgaffeln har en konisk inpressning. Halvorna svetsades ihop parvis av Kvarnholmsverkstaden eller av Gösta Svensson i Värnamo. Minns inte vem. Gösta svetsade i alla fall ihop benen med överdelarna av gaffelbenen. Det finns isvetsade förstärkningar inuti gaffelbenen. Svetsjobben har utförts av kunniga svetsare.

Det finns två ramar med plungerfjädring. Den ena hade ju blivit ordentligt tillkrökt i Hedemora. Jag lade ner mycket jobb på att rikta den till 100%, men lyckades nog inte helt. Har dock ett minne av att vissa reservdelar fanns med.

Befintliga delar provmonterade.



Ram i ramjigg.

Detaljer till plungerfjädringen.

Bromsdetaljer.

2005
Kom nästa flytt, denna gång till ett seniorboende. Vårt hus och alla kvarvarande mc såldes och Mondialen kom till Janne "Japan" Pettersson. Så nu får han berätta vidare…

…Nickes annons stod att läsa i Blickfånget. Jag ringde direkt och redan nästa dag var jag och min gode vän Agne Carlsson ute hos Nicke och kollade. Det var delar som kunde bli två cyklar. Den fanns en stötstångsmotor samt ett skal till en racermotor, helt tom, inte en skruv. Lite jobbigt men med positivt tänkande löser det sig nog. Nicke berättade att de saknade delarna till racermotorn fanns i en brödburk hos Bil- och Teknikhistoriska Samlingarna i Köping. Men museet är en stiftelse så det gick inte att köpa något därifrån. Efter att ha läst igenom reservdelslistorna insåg jag att det som fanns i Köping var jag nog tvungen att få ta över på något sätt. Det blev mycket funderingar och pratande med experter, men jag kom ingenstans. En natt vaknade jag till och tänkte, jag erbjuder dem min nyrenoverade Svartqvarna i utbyte mot reservdelarna. Den är ju i alla fall lite historisk, första svenska efterkrigsmotorcykeln, borde passa på ett museum. Nåväl, jag skickade ett brev till styrelsen och förklarade min belägenhet och fick ganska snart svar. Stiftelsens styrelse visste vad det gällde för Nicke hade varit i kontakt med dem tidigare. De godkände mitt förslag efter ett extra styrelsemöte. Jag och min kompis Kjelle lastade på Qvarnan och iväg till Köping. Av med hojen och ut på landet till Bertil Lindblads residens. Där, på en hylla, stod en gammal brödburk som jag fick. Jag snabbkollade, jo där fanns koppling, växellåda, kammar och ventiler med mera godsaker. Det var vad som behövdes för att göra motorn komplett.

Brödburken uti vilken de delar låg som kompletterade motorn. På locket ligger vevstakar, vippor och några kammar.

Brödburken bärgad

Väl hemma plockades allt ut på en bänk och inventerades. Allt verkade finnas utom ett löst hus till växelsystemet. Vevpartiet var tråkigt nog trasigt .Örat var av på den ena sidan. Men det fanns ju en motor till ganska lik men ändå fel. Växelhuset var däremot rätt. Vad gör jag nu?

Jag har också en mentor som heter Bosse Brolin, han kontaktades. Äsch, vi tillverkar ett nytt parti med de grejer vi har. Material till två balansskivor införskaffades. De gamla balanserna skrotades, axlarna slipades runda och pressades i centrumhål i de nya balanserna och låstes med ett par loppor med MIG:en. Hål för vevtappen samt oljekanaler togs upp

Den havererade vevslängen.

Nya vevskivor med de ursprungliga ramtapparna.

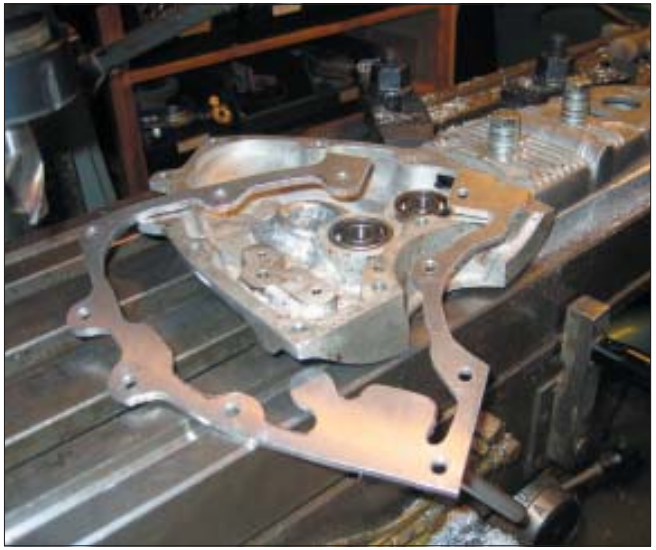
Medan detta arbete pågick skulle jag skaffa fram en vevstake med lite modernare lager. Stakens längd måste vara den samma som originalet på grund av motorkonstruktionen med kugghjulsdrift av den överliggande kammen. I brödlådan låg

en vevstake till en Mondial 125 1956 som gick att göra om så att ett Yamaha staklager passade. Kolven saknades men en ny skaffades från Mahle i Tyskland som tillverkade en efter en originalkolv som jag fått låna av Nils Björk. När så kolv och vevstake fanns kunde vevpartiet balanseras. Cylindern var i bra skick så det räckte med en honing av loppet.

Det färdiga vevpartiet. Balanserat, ny kolv modifierat vevlager.

Toppen helrenoverades med nya styrningar och nya ventiler. De gamla var typiska Mondial-ventiler med gänga på skaftet längst ut. De skrotades och det blev nya GM-ventiler som låg kvar hemma hos Bosse Brolin efter en Aermacchirenovering. Förgasaren saknades men tursamt nog hade Nisse Björk en lämplig och han hade även köpt in ett sortiment från Rindars, tror jag det var, så det var bara att kopiera orginalförgasaren som han hade.

Registerkåpan var svetslagad, troligen efter den tidigare nämnda vurpan i Matsbokurvan i Hedemora. Den krävde bearbetning av ett antal lagerlägen. Tätningsytan var också kraftigt deformerad. Troligen beroende både på smällen den fick och den efterföljande svetslagningen. Det är två tätningsytor, en som tätar mot vevhuset och en som tätar mot kåpan över kamdreven, vända från varandra. Det var den förstnämnda som behövde åtgärdas. Det gjordes genom att fräsa av större delen av tätytan så att en 5 mm aluminiumplåt kunde fällas in, styras upp med några stift samt limmas för att sedan planas av.



Registerkåpan med plåten som ska fällas in.

Delvis monterad motor.

Motorn kunde plockas ihop!

Det där lät enkelt och snabbt. Men det blev tre resor till de största marknaderna nere i Italien. Med på de resorna var Gösta Karlsson ifrån Sveriges framsida som han av någon konstig anledning säger. Han vet "allt" om Italien och framförallt sitt favoritmärke Rumi. Han kan något annat också, prata med italienarna på deras eget språk. Han känner alla överallt, "Mr Gosta". Vad gjorde jag för fynd på dessa resor då? En bromsköld till frambromsen men utöver detta just ingenting. Det fanns på Imola en topp för dubbla överliggande kamaxlar som jag kunde vara intresserad av. Men €5.000, c:a 50.000 SEK tyckte jag var onödigt dyrt, den var dessutom tom. Vid en av våra resor skulle Janne Eriksson köpa två gamla däck av en som Gösta kände till. På lördagen skulle han ha €80 för båda. På söndagen skulle han ha €800 för de blankslitna däcken…

Fynd kan göras på italienska marknader om man är stadd vid kassa. Här en okomplett dubbelnockad Mondialmotor.

Hjul

Det följde med ett antal fram- och baknav. De var starkt korroderade men genom uppvärmning med svetsen så gick det att få isär dem. En bromssköld var dock bortom all räddning men, som tidigare nämnts, så fyndades en sådan på Imola. Ekrar beställdes från England. Originalfälgarna var 21″ och smalare än VM-1. Det visade sig att tidiga Rumi hade just sådana. Jag fick tag i ett par i Skåne. Nya orginaldäck, Pirelli, fanns i Värmland. Gösta hade fått reda på att Staffan Gunnarsson hade hittat 2 st Pirelli Corsa på en marknad i Norge av alla ställen. Dimensionen 2,00x21″ passade bara till min Mondial och någon tidig Rumi. Staffan ringde och frågade om jag var intresserad, han ville ha 1.000 kr för båda. Jag köpte dem direkt. De är alldeles nya och är stämplade 1948. Egentligen ovärderliga men gummit är ju naturligtvis inte det bästa. Efter ett jättejobb med ekringen av de skeva och buckliga fälgarna blev det två fina hjul. Den bakre stänkskärmen fanns bland delarna Nicke hade samlat ihop men framskärm saknades. Det blev till att ta en standard 21″ skärm, skära bort en remsa på 3 cm i mitten och svetsa ihop halvorna. Den putsades till efter svetsningen och fick den slutliga finishen vid lackeringen. Sadeln fanns från Nicke och en kuts tillverkades. Avgasröret sattes ihop av färdiga rördelar från Hansen Racing i Spånga, egentillverkad tratt, avgasrörsmuttern tillverkade Kjelle Berg.

Fotpinnar och bromspedal tillverkades. Bromspedalen sågades ur aluminiumplåt av lämplig tjocklek och formades till TIG-svetsades ihop med en arm till bromsstaget.

Dammgömma?

Så skulle ju den rostiga cykeln se vettig ut också. Lackeringen skötte min kompis Lennart ″Lette″ Eriksson om. Avgasrör och tratt samt diverse andra delar kromades. Allt skruvades ihop och den provstartades och det lät bra. Mycket nöjd! Nu tänkte jag anmäla mig och visa upp hojen i Hedemora men lagom till dess hade reglerna för uppvisningskörning ändrats så att man var tvungen att ha full licens och hel försäkring. Alldeles för dyrt. Så det projektet skrinlades. Nu står en fin Mondial mest och blir dammig.

Det smala framhjulet med den tillika smala framskärmen.

Nytillverkad bromspedal.

Resterna av en original fotpinne och de nytillverkade.

Janne med den vackra Mondialen.

Mc-utställning i Västerås

Text och foto: Sture Andersson, ordförande MCHK Mälardalen.

Historiska motorcyklar utställda på ett av Sveriges största shoppingcenter, Erikslund i Västerås.

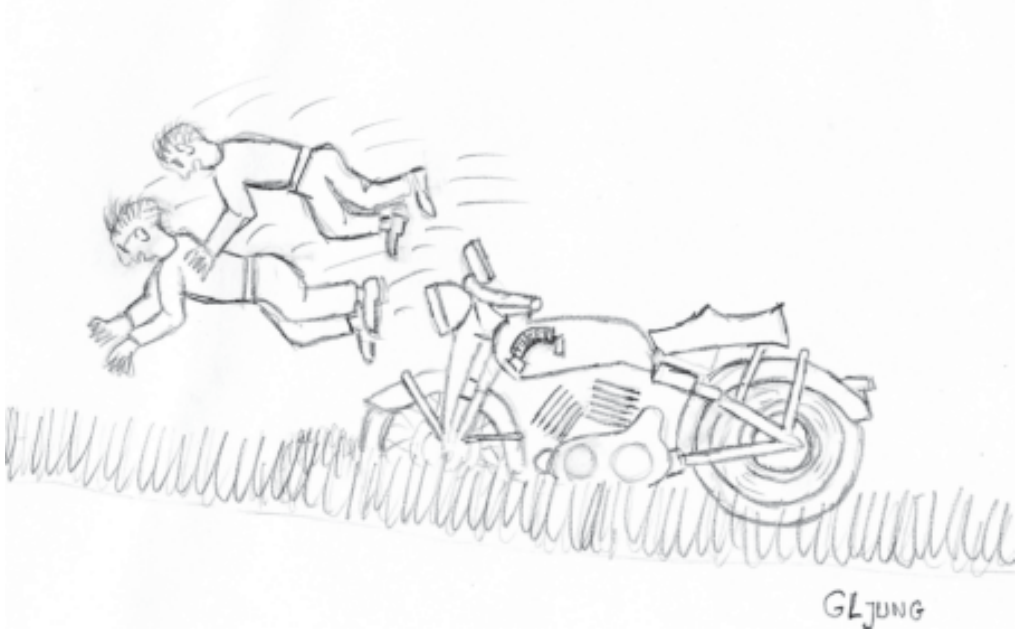
MCHK Mälardalen har tillsammans med Ikano Fastigheter ställt ut ca 15 historiska motorcyklar i en för tillfället tom affärslokal för allmänt beskådande under 54 dagar. Mycken uppmärksamhet och ”sån där kommer jag ihåg” från besökarna. Resultatet kan mätas i ett antal medlemsansökningar. Men framför allt har mc-museet Gyllene Hjulet i Surahammar fått reklam.

En kubbe på hugget!

Av G Ljung

Jag har kört mycket mc i mina dagar. Rex-Villiers, Gubbkvarna, Monet Goyon, gamla tröga H-D och Indian, Silverpil, Vincent Black Shadow, och många till. Den enda vurpa jag gjort var i juni 1960 och det var strax innan jag fyllde 18.

Jag hade sålt min Silverpil och köpt en Vincent Black Shadow, men eftersom jag inte var 18 än fick jag inte köra ute på vägarna. Man var ju rädd att mista körkortet, därför körde jag runt på vår villatomt i Spånga. En del av tomten var ett gärde med högt gräs och där körde jag fram och tillbaka. Många kompisar kom givetvis och tittade på mitt nyförvärv. En dag kom min klasskamrat från Tekniska Real Hans Olsson. Han ville som de flesta andra åka med en sväng och känna på accelerationen. Vi körde fram och tillbaka och accade så mycket det gick och rätt som det var tog det tvärstopp och vi flög av cykeln över framhjulet och ut i gräset. Omtumlade som vi blev reste vi oss för att undersöka vad som hänt. I gräset, väl dolt låg en övervuxen huggkubbe och den hade vi kört på. Märkligt att vi inte kört på den tidigare?



Tack vare det höga gräset var både motorcykeln och vi oskadda och de som tittade på fick ett gott skratt.

Min Norton International

Norton International… ett namn med en sådan karisma att det inte bara är Norton-entusiaster som nästan fysiskt åtrår denna motorcykel, utan den kan få hakan att falla på vem som helst som har classic bikes som intresse. Men hur kan det egentligen komma sig? den rasslar ju i motorn, den läcker olja och är allmänt svårkörd i statstrafik med sin höga etta.. och ändå…

Av Peter Beijbom

Det är väl legenden, de otroliga tävlingsframgångarna och utseendet som berör. Titta på motorn, magnifik med det iögonfallande röret för kamdrivningen, titta på den utsökt formgivna tanken med tandade och lödda skarvar, lägg sedan till oljetanken typ "wrap-around", det är ju bara sááå snyggt.

Länge, i över 10 år letade jag efter en Inter. Åkte iväg och tittade på "renoveringsobjekt" som inte var annat än rent papperslöst skrot. Tittade på en "hpd" som var snygg och rimlig i pris. Men det var inte en siffra rätt i numren på ram/motor/papper, så jag avstod. Jag har sannerligen inget emot att "man tager vad man haver" och monterar sig en motorcykel, men när jag såg att han som köpte den i sin tur la ut den till försäljning för dubbla priset och hävdade att det var en svensksåld Inter i originalskick så blev jag beklämd över hur det kan gå till även i våra kretsar.

Vid det laget hade jag i princip gett upp hoppet om att någonsin hitta min Ikon-hoj.

Min Commando S från 1969, lätt modifierad i Café racer stil.

Men varför just Norton?

Var och en har ju sina bevekelsegrunder för varför man fastnat för ett visst märke. Mitt intresse för just Norton började en vårdag i april 1964 (tänka sig, precis 50 år sedan). I aprilnumret av MC-Nytt fanns ett reportage om en Norton Atlas som gjorde ett –livslångt skulle det visa sig- intryck på mig. Artikeln var skriven av Torgil Magnusson, och var oerhört välformulerad. Vi pratade om reportaget i skolan om och om igen, och dreglade över de maffiga formuleringarna i texten som t.ex. "…accelerationen är sådan att man lätt kan bli av med en eventuell passagerare, och det är en egendomlig känsla när inälvorna pressas mot ryggraden…"

Därefter läste jag allt som stod i MC-nytt om Norton. Detta var tidningen att läsa och jag var prenumerant i många år.

Sedan kom lanseringen av Commandon. På våren -68 dök det upp sprillans ny på skolans parkering. Jag trodde knappt mina ögon. Efter ett tag frågade jag ägaren om jag inte kunde få åka med en runda, men han sa: "Nä, kör själv en sväng med den.." Vid den tiden körde jag själv en Triumph Trophy som kunde skaka fyllningarna ur tänderna om man gasade på. Så körde jag då iväg på Commandon, och helvete.. den gick ju mjukare ju hårdare man pressade den. Den axade lika fort som jag kunde vrida på gashandtaget, och på ettan for den iväg med framhjulet lyft en tum över vägbanan. Om jag var fast innan, så var jag helt fixerad nu, efter provturen var jag inte människa på flera dagar…

Via en BSA kunde jag till slut köpa en Commando Roadster när jag var 21. Efter ett par år började jag läsa i Lund, och då sålde jag den. 40-årskrisen ett par decennier senare löste jag genom att köpa en Commando S -69, en motorcykel som jag fortfarande har kvar. Men det är så att säga en annan historia.

Nortons intressanta och dramatiska historia ledde mig i alla fall in på spåret att nästa hoj måste bli en 30-tals International. Men som sagt, det verkade ju hopplöst att hitta en.

"Den som söker skola finna"

Men hur det nu kom sig, så blev det en Inter likafullt. Köpet av motorcykeln var ett drama i sig som jag gärna vill återberätta. När jag fyllde 60 så bad jag gästerna sätta in pengar på cancerfonden istället för att köpa presenter. Min fru ville dock ge mig något, så hon kontaktade i smyg min gode vän Mats Olofsson som gjorde en jätteförstoring av en Inter han fotograferat, och den fick jag i alla fall som födelsedagspresent.

En tid senare kontaktade Mats mig för att berätta, att han hört att maskinen han fotograferat kanske var till salu. Jag fick telefonnumret och kom på så sätt i kontakt med Leif Holm utanför Eslöv. Leif hade en prydlig samling motorcyklar, där en Inter från -38 (han hade en 57:a också) var hans ögonsten. Leif var inte vid god hälsa, och ville placera sin Inter i säkra händer medan han ännu kunde. Det tog ett antal samtal och besök innan han vågade lita på att jag inte bara skulle sälja den vidare med profit eller på något annat sätt våldföra mig på den.

Dock tappade jag kontakten med honom ett tag, men fick via en annan gemensam bekant (Göran Svensson från Lomma) veta att han var inlagt på Lunds lasarett, och att han gärna ville att jag skulle komma upp. Jag förstod vad det gällde, och författade ett köpekontrakt formulerat precis så som Leif vill ha det. Jag besökte honom tillsammans med hans bror Lennart, och tillsammans med en sköterska bevittnade han min och Leifs underskrifter. Tio dagar senare avled Leif.

Leif hade inga arvingar, utan hade testamenterat alla sin tillgångar till cancerfonden. Jag blev ganska tagen när jag fick veta detta. Det innebar ju att alla de pengar jag betalade för Intern gick direkt dit, till precis samma ställe som jag ville att mina 60-årsgäster skulle sätta in sina pengar på. Historien om köpet av min Inter började och slutade med cancerfonden, cirkeln slöts och det blev i alla fall ett litet bidrag till forskningen kring denna djävulens åkomma.

Mitt exemplar

Mitt exemplar är en "International to racing specification" från 1938. I Nortons loggbok står att den exporterades till Arvidson i Finland 21 juli 1938. Mina (amatörmässiga) efterforskningar och kontakter med Olli Lampinen pekar på att den finske racing-legenden Raine Lampinen (Ollis släkting) var första ägaren, och att han körde den på Isle of Man 1939. Det är ju hart när omöjligt att följa ägarlängden, eftersom den som racing-motorcykel aldrig varit inregistrerad. Leif Holm köpte den i alla fall i delar av Bertil Persson från Malmö, som i sin tur köpt den av Olle Norman från Stockholm. Om någon läsare kan hjälpa mig sprida mer ljus över historien är jag tacksam. Skriv i så fall gärna ett mail till mig på adressen: peter.beijbom@gmail.com

Raine Lampinen på Isle of Man 1939.

Motorcykeln är inte helt original. Motor, växellåda och framhjul kommer från en identisk Inter som exporterade till Nyström i Sverige 11 juli 1939. Vidare är detta som sagt en före detta racing-hoj, och någon tidigare ägare har förstärkt ramen, tillverkat motorplåtar av aluminium, satt i dubbla tändstift i toppen och lite till. Detta är tidstypiska modifieringar som bevisar att den använts för seriös racing, varför jag bestämde mig för att låta dessa vara. Själv har jag tillverkat några egna bitar för att kunna registrera in den, och till detta återkommer jag längre ner i texten.

Motorcykeln var komplett och i stort sett i körbart skick när jag köpte den. Fast ändå inte riktigt.. Tanken som satt på var en aluminium bolt-through från 40-talet, fin men fel så den sålde jag till en engelsk entusiast som höll på att renovera en Manx från -49. Istället började jag jobba med rätt tank som jag fick till på köpet. Tanken och likaså oljetanken visade sig vara i bedrövligt skick, så det kostade mycket tid och möda för att får rätsida på dem. Den största insatsen gjorde Mattias Andersson som har sin firma i Vänersborgstrakten. Karln är en konstnär med lödtenn och fil. Han fyllde i bulor och tätade porer. Men oljetanken var svårast. När han skulle löda på nya fästen sprack gamla lödningar upp av värmen. Det tog honom 9 timmar att få rätt på oljetanken. Men fin blev den!

Eftersom jag satt mig i sinnet att registrera in den, så fick jag byta ut det raka racing-röret och montera en ljuddämpare. Jag bytte även ut växellådan eftersom jag ville ha en låda med kick för att få hojen mer användbar. Detta förde i sin tur med sig att jag fick göra nya fotpinnar eftersom det inte gick att kombinera ljuddämpare och kick med tillbakaflyttade fotpinnar som ju är original på racing-hojen. Men det blev rätt fint till slut, och helt OK med mig så länge originaldelarna bevaras och kan sättas tillbaka när som helst.

Inregistreringen

Inregistreringen var en ganska rättfram ehuru omständlig procedur. Nedan har jag listat hur jag gick tillväga:
Överallt stötte jag på vänliga och tillmötesgående personer. Om man bara är omsorgsfull när man fyller i alla blanketterna så går det bra. Man skall alltid tänka på att någon annan skall läsa, begripa och tro på vad man skriver.

Särskilt nöjd är jag med det faktum att jag fick dispens från att montera belysning. Detta är ju som sagt en f.d. racing-hoj som aldrig haft någon belysning, så det skulle vara helt fel att montera en sådan. Jag är mycket belåten med att det bara finns en enda kabel på hojen, nämligen den som går från magneten till tändstiftet :-).

Klar för säsongen.

"Geting midjan".

1. Gå till hemsidan **Transportstyrelsen.se** mitten av sidan, "genvägar", leta fram ansökningsblanketten för ursprungskontroll. Fyll i och skicka in denna. Kostar 700 spänn.

2. De hänvisar eventuellt till MHRF för hjälp med ursprungskontroll. Denna skall bevisa att hojen varit i Sverige i minst 20 år (likställs med tidigare registrerad).

3. Gå till hemsidan MHRF, leta fram ansökningsblanketten för ursprungskontroll. Fyll i och skicka in denna. De utfärdar ett intyg om hojens identitet. Kostar 500 spänn.

4. Skicka in intyget till Transportstyrelsen. Om de godkänner ärendet, så utfärdas ett ärendenummer.

5. Gå till hemsidan Transportstyrelsen.se, leta fram ansöknings-blanketten för dispens. Fyll i och skicka in denna. Kostar 1.200 spänn.

6. Boka tid hos SBP för registreringsbesiktning.

Transportstyrelsen:	019-15 48 00	(direktnummer "ursprungskontrollen" öppet 9-15)
	0771-503 503	(knappa in 9 för växeln, begär "fordonstekniska avdelningen" som handlägger dispenser, avdelningen ligger i Borlänge)
SBP:	0771-60 08 00	(välj 3 för tekniska frågor)
MHRF:	08-30 28 01	(Jan Täckt – ursprungskontrollen)
MCHK	08-26 07 84	
SBP	0771-60 06 00	(bokning av registreringsbesiktning)

Isle of Man

Jag var på ön med min Commando 2007 och deltog i 100-års jubileet. Jag älskade stället, och ville dit igen med min Inter, och så skulle det bli.

Genom mitt arbete har jag blivit god vän med Mr. Neil Redley, en Engelsk Velocette-entusiast av rang. Han har en privat samling på ett 25-tal Velocette. Vi bestämde oss för att ta min Inter -38 och hans KSS -39 till Isle of Man i samband med Manx GP förra året. För att grundligt testa min Inter före resan tog jag en längre tur vilket tog en ände med förskräckelse. Motorn skar, låste bakhjulet och jag lade en riktig S-formad lakritssträng på asfalten. Jag lyckades hålla mig på rätt köl, och till och med få igång motorn igen när den kallnat lite så jag kunde ta mig hem.

Men inte kunde jag åka till Isle of Man med motorn i det skicket. Det var 4 veckor kvar till avresan, och jag hade ingen erfarenhet av att plocka ner en Inter-motor. Men va fan gör man, det var ju bara att sätta igång och stress-meka. Jag hade rätt god hjälp av Edgar Franks klassiska Norton-handbok. Med motorn i bitar kunde jag till min lättnad se att kolvringarna var OK, kolvskörtet var skadat men inte värre än att jag kunde rädda det med en fin fil och smärgelduk. Cylinderloppet var skadat förstås, men Acke i Sjöbo gjorde en insats och honade upp loppet så att vi fick 0,28 mm spel mellan kolv och cylinder, lite mer än vad fabriken rekommenderade. Den som en gång renoverat motorn hade bara satt 0.1 mm spel, inte konstigt att motorn skar. Slutmontering en vecka innan avfärd, en ny testtur på 6 mil, och sedan lastade jag hojen på släpet och for iväg.

Jublande glädje

Vi tillbringade 3 fantastiska dagar på Isle of Man tillsammans med ett par av Neils classic-vänner. Bernard som körde en av Triumph-fabrikens fyra maffiga produktions-racers från 1968 (på IoM fick de dock stryk av Ray Pickrell på en Dunstall Norton), och Mike som körde en Douglas Dragonfly från 1954.

Bra väder, enastående trevligt ressällskap och motorcyklar som gick som Schweiziska urverk. Fantastiskt! Överallt kom folk fram och uppskattade våra maskiner och kunde prata motorcykel i all oändlighet. I samband med Manx GP ser man ju en sådan rik flora av klassiker, även av det mera sällsynta slaget. Utanför hotellet stod t.ex. en dag ett par BSA Gold Star, en otroligt snygg Norvin, Tritons, Vincent, och ändlöst med Triumph uppblandade med modernt maskineri. Alla var välkomna och ingen var missunnsam.

Jag jublade inombords när vi

I full karriär på "the mountain course".

Paus vid Kates cottage med blick ner mot Creg-ny-Baa.

gav oss ut på första varvet, for iväg från starten och ner för Bray Hill mot Quarter Bridge. Tänk att få uppleva detta! Detta är ju klassisk mark där Norton dominerat tävlingarna särskilt under 30-talet, och självaste Raine Lampinen hade ju kört maskinen just här. Norton International var ju sin tids motsvarighet till Yamaha R1, hojen man skulle ha om man menade allvar med sin racing. Jag körde en dock aning försiktigt eftersom jag nyss satt ihop motorn, men vid ett tillfälle tog jag i alla fall upp den till 140 km/h på rakan efter Creg-ny-Baa och kunde inte nog förundras över att Harold Daniells 1938 gjorde ett varv med *medelhastigheten* 145 km/h på samma typ av motorcykel.

Jag rekommenderar ett besök på ön i samband med Manx GP av hela mitt hjärta.

Hur är den då att köra?

Jag har egentligen ingen erfarenhet av förkrigs-motorcyklar. Mina referenser är Norton Commando, Suzuki GSXR 1100 och Harley Davidson FXDI. Suzukin och HD:n hade jag inte så länge, fantastiska motorcyklar var och en på sitt sätt, men de tände ingen "gnista" inombords på mej. Har man kört i 270 blås med Suzukin några gånger så är sensationen liksom borta. Likaså Harleyn, fantastisk komfort, oslagbart ljud, man bara åkte med och försökte hålla sej vaken. För saken är den, att H-D:n *åker* man på, men Commandon *kör* man. Efter 25 år tycker jag fortfarande att Commandon är rolig att köra.

Men tillbaka till Intern. Den är väldigt beskedlig att starta, sällan behövs mer än en kick. Den är utrustad med en Amal TT förgasare som har ett rykte om sig att vara besvärliga att ställa in. Jag har inte behövde justera något på den, utan motorn är mycket lättkörd. Det som tog ett tag att vänja sig vid var gaffelvinkeln. Den är inte lika brant som på Commandon, så man får brottas lite mer med den för att lägga den i kurvorna, men man vänjer sig. Bromsarna är riktigt bra, och koppling/växellåda skär som en varm kniv i smör. Men den vibrerar naturligtvis. I farter kring 70 som är en behaglig landsvägsfart är vibrationerna minimala, men gasar man på så skakar det ganska ordentligt. Det måste ha varit oerhört tröttande att köra ett helt TT-lopp med en maskin med sådana vibrationer. Mitt totalintryck är i alla fall mycket positivt. När jag kommer hem efter en runda, så vill jag genast iväg igen..

Och så har vi då oljeläckaget, för läcker olja gör den. Det är kanske meningen, för den rinner ju ner och skyddar magnesiumdelarna på motorn från att korrodera (ha ha). Byxorna bli inte nersölade i alla fall.

Fortsättning följer

Härnäst skall jag plocka ner motorn igen eftersom jag fick ta en del genvägar vid den forcerade monteringen i somras. Jag är petig och vill ha den lika fin och totalt genomarbetad som min Commando.

Motorcyklar är väl en underbar hobby eller hur?

Trajan i Hedemora

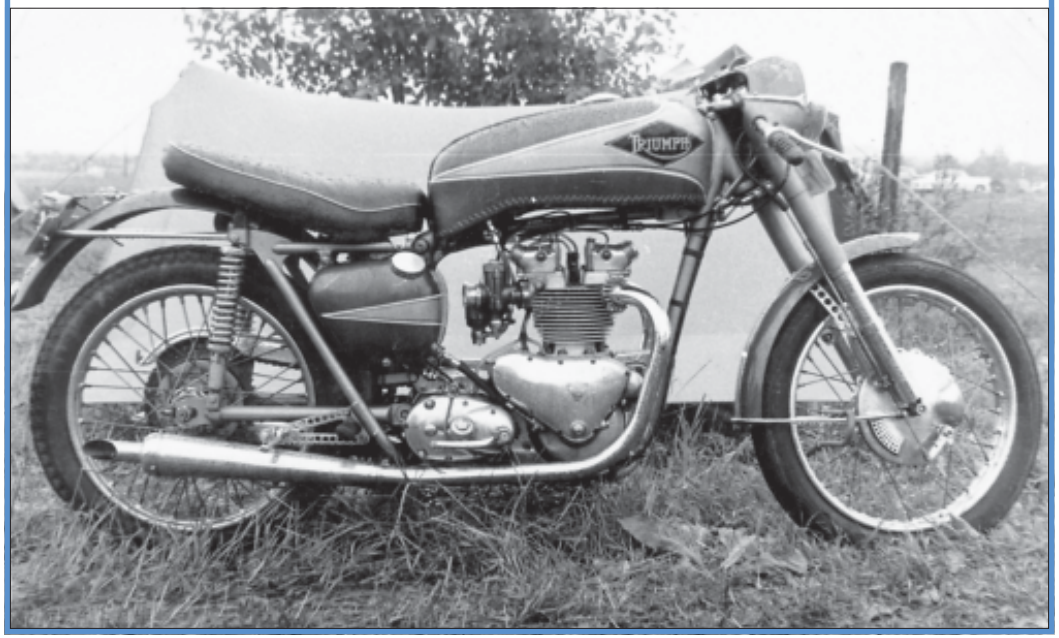
Året var 1958 då jag och några kompisar var och såg TT-loppet i Hedemora. På campingen stod denna ursnygga Triumph, lackad i endast två färger, mörklila och mörkgult. På den här tiden fotograferade jag bara i svart/vitt men färgen på hojen har etsat sig fast i skallen och jag har svårt att glömma mc:n med den enormt läckra färgen.

Evert Westerman i Katrineholm minns en fin Triumph.

Genom MCHK-tidningen, som numer har färgbilder, så undrar jag om den här motorcykeln fortfarande "lever" och kanske ägaren kunde skicka in en färgbild så att alla får se hur fint den var lackerad. 1958 var jag 21 år och om man tänker på dåtidens pengavärde så måste det ha kostat "skjortan" att få trajan i så fint skick. Det skulle vara intressant att få läsa historien om hur den blev så fin.

Vet någon något om denna Triumph så hör av dig till redaktionen.

Det är nog inte bara Evert som är intresserad. Den som stod bakom bygget hade ju känsla för såväl detaljer som helheten. Se bara lätthålen frambromsskölden.



Riga 50cc racers

Martijn Stehouwer, Holland, har skrivit om 50cc racercyklarna.
Harald Porry har översatt och även varit och petat här och var i texterna.

Den lettländska mopedfabriken Sarkana Zvaigzne (Röda Stjärnan) tillverkade mopeder med märkesnamnet Riga efter den stad de tillverkades i. Utöver mopederna tillverkades även en mängd 50cc racers, något som inte är så känt i väst. Riga är en av de få fabriker som serieillverkade racers.

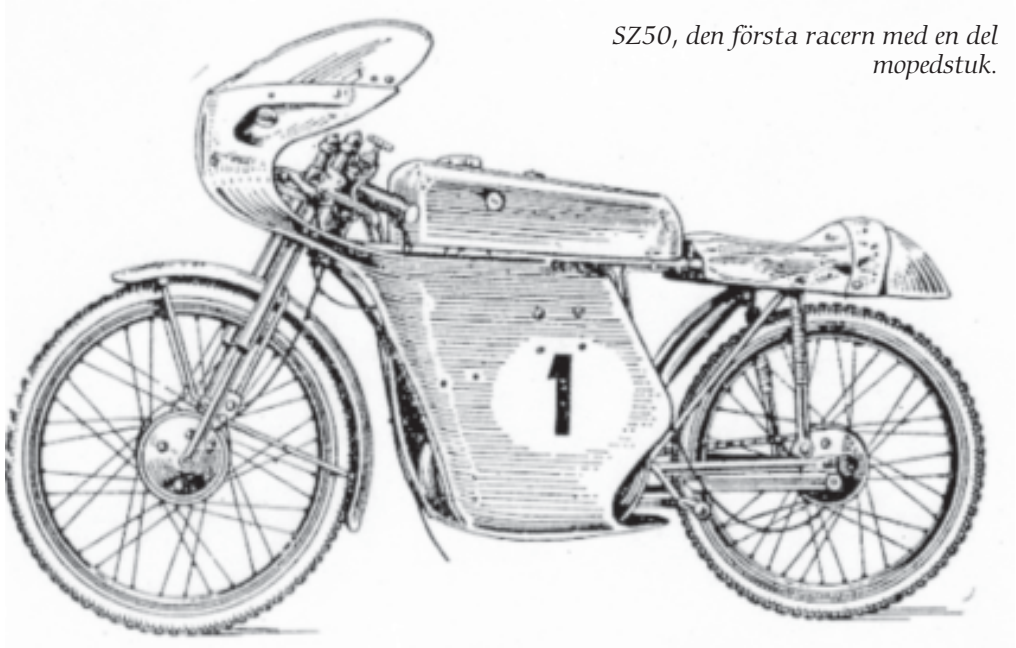
Det är mycket svårt att få information om Rigas cyklar, den gamla öst-väst muren fungerar fortfarande. Allt som allt tillverkades 25-30 olika modeller av mopeder, 50cc racers, minibikes och en del annat. Riga var en stor fabrik.

Organisation

Rigas raceravdelning var en produkt av några få entusiastiska människor. Chef var Valdis Kleinbergs och ingenjör var hans syster Rüta Kleinberga som senare gifte sig med föraren Alexandrs Smertjevs och följaktligen blev Rüta Smertjeva.

Andra viktiga team-medlemmar var föraren Eduard Borissenko och ingenjör Valdis Pogainis. Med undantag av motorn var hela cykeln gjord vid Riga-fabriken. Ett namn som behöver nämnas är formgivaren Gunnars Gludins som skapade de rena och vackra linjerna på den framgångsrika Riga-racern. Han blev senare professor vid den Lettländska Konstskolan.

Under de tidigare åren hade alla 50cc mopeder och racers ett typnummer med början 1960 med nummer 1. Racercyklarna fanns med i samma nummerserie men med ett ”S” efter siffran. Undantag var den första racern SZ50. Det finns mycket litet skrivet om utvecklingen av racermodellerna, man får titta på de bilder som finns och jämföra.



SZ50, den första racern med en del mopedstuk.

Motorerna

Med undantag av den första racermodellen var motorerna som användes inte gjorda av Riga utan av Serpuchov tekniska institut nära Moskva. Sovjet-systemet gjorde skarp åtskillnad mellan produktion och utvecklings- och konstruktionsverksamhet. Serpuchov-institutet ägnade sig åt fordonsutveckling. Alla konstruktioner inom Sovjetisk motorsport som inte var baserad på standardkomponenter var tillverkade av Serpuchov, exempelvis den 4-cylindriga Vostok-racern.

De motorer som användes i Rigas 50cc racers var väl konstruerade och byggda. De hade åtminstone mot slutet av 70-talet en 6-växlad låda av kassett-typ, torrkoppling, slidmatning och vattenkylning.

Tekniskt sett var växellådan influerad av MZ, cylindern och vevaxeln hade vissa likheter med tidigare Jamathi racermotorer. Detta var ingen tillfällighet då Jamathi hade tjänat lite pengar på att hjälpa Riga-teamet med trimningstips och att sälja specialdelar till Riga-teamets cyklar. Mötesplatser var GP-loppen på Sachsenring och Brno.

Den första racern

Den första Riga-racern var modell SZ 50 som tillverkades 1964. Den hade en Vairas SH-50 motor liknande den i Rigas mopeder men denna gav 6,5 hk och var 5-växlad. Ramen ser ut att vara en vaggram med ett grövre rör under bensintanken kompletterad med tunnare rör. Teleskopgaffeln var av ”äldre mopedmodell” med de fjädrande benen löpande inuti de bärande ytterrören. Hjulen var 19” och frambromsen var ensidig. 3-5 cyklar tillverkades. Planer fanns för en kommande produktion men realiserades inte.

Nästa steg

1966 tillverkades en eller två cyklar som fick typnummer 5S. Bild och info saknas. Eventuellt hade de ShK 50-motorn från Serpuchov.

Modell 7 S kom 1968, den hade fått en bättre motor, en Serpuchov ShK 55, en luftkyld motor med kolvstyrt insug och bakåtriktat avgasrör. Motorn gav 8 hk och var 4-växlad S7 hade en triangelformad ram av rör med stor diameter, den tycks bara ha förekommit på denna modell. Framgaffeln var densamma som på SZ50. Hjulstorleken var 16”. Förmodligen tillverkades den i två exemplar.

Riga 7 S hade fått en ny motor, ny ram men gammal gaffel.

Riga 11 S fick en ny 6-växlad motor och en bättre frambroms.

Riga 9 S hade samma motor som 7 S men ny ram och ny gaffel.

Nu börjar det likna något

9 S från 1969 hade samma motor som 6S men den hade vässats upp till 9,5 hk. Den hade en ram bestående av raka rör av klen diameter och antagligen ett "moder-rör" med grov diameter under bensintanken. Framgaffeln var av modernare modell med fjädrande ytterrör av stål, frambromsen fortfarande ensidig på modell 9 S. En serie på tio cyklar tillverkades.

11 S kom 1970 med en ny Serpuchov motor SM 51K, den utvecklade 10,5 hk och var 6-växlad hade fått en dubbelsidig frambroms. Även under 1971 kördes tävlingar med 11 S som då fortfarande hade motor med kolvstyrt insug.

Slidmatad

Utvecklingsarbetet med den slidmatade Serpuchov ShK-54-motorn pågick under året och de första exemplaren med dessa motorer började levereras i början av 1972. De två första var avsedda för GP-tävlingar och skulle köras av fabrikens förarteam. De hade bland annat trycksmorda vevaxlar, "hemgjord" elektronisk tändning, De var extra vässade till 14 hk och hade DellOrto förgasare. De hade 18" hjul som var "internationell standard". Modellen kallades 13 S. Den hade också fått en ny ram med en "ryggrad" från vilken utgick tre benpar till svingarmens lagring och till motorn och en nykonstruerad bensintank. Den får än i dag anses som en av de vackraste 50cc racers som byggts. Detta chassi kom även att användas på de följande modellerna av Riga 50cc racers.

15 S

Det kom att tillverkas två serier av dessa om 15 cyklar vardera mellan 1976-1977.

Dessa produktionsracers var avsedda för ryska motorklubbar och hade en något lägre trimningsgrad. Den uppgavs ge 12,6 hk vid 12.500 r/min. Det var nog klokt att nöja sig med den trimningsgraden, då kunde man hoppas på en viss driftsäkerhet. Den hade tyristor-tändning och en 24 mm DellOrto förgasare. Frambromsen var nu både dubbelsidig och dubbelverkande.

Riga 17 S var en vattenkyld 15 S.

Vattenkylning

Efter den fortfarande luftkylda 15 S kom 1976 den vattenkylda versionen 17 S som tillverkades i 2-4 exemplar för det egna laget. Den hade en Sepuchov ShK-54 motor med Amal förgasare och Kröber tändning. Motorn hade vässats till 16 hk. Ett mycket litet antal 17 S tillverkades även 1978.

Året efter visades bilder på en 19 S. Den hade en något slimmad kåpa och det är oklart om den kom att tillverkas i mer än ett exemplar.

Förgasarens insugstratt tittar ut genom nummerplåten för att hämta luft.

Riga 21 S. Reklambild.

1982 kom den sista Riga-racern 21 S, en prototyp försedd med gjutna magnesiumhjul.

Slutet

Den totala produktionen av Riga-racers är ungefär 70 stycken. Efter det att Lettland blivit fritt och förlorat sin traditionella exportmarknad, sin motorleverantör och sina tillverkningsmöjligheter upphörde Riga med all tillverkning av racers.

Rigas mopeder och racers var inte tänkta för export till väst. På det enda exemplaret av Riga racer som kom till väst före 1991 hade motorn rensats från allt innehåll då detta ansågs vara statshemligheter även om motorn inte innehöll några riktiga nyheter.

Några Riga racers har överlevt, en 15 S har deltagit på Årsracen i Linköping 2011 och 2012. I Holland finns en 15 S och en vattenkyld, troligen en 17 S.

Kaspars Brigznes Riga 15 S är en mycket vacker 50cc racer.

Olle Ridelius funderar;

En betraktelse kring det här med våra motorcyklars så kallade originalskick

Som medlem i USA:s The Antic Motorcycle Club of America på 1970-talet innan jag blev medlem i MCHK, var det naturligt att ta till sig vad man kallade originalskick i deras "Concours" (= Concours D´elegance) och klassen "Best un-restored" med deras motivering: "Att hellre bevara mc:n i det så kallade fyndskicket än att renovera den." Och i mitt umgänge med entusiaster runt om i Sverige fick jag medhåll. Det vill säga man sa: "Om man nu hittar en mc i gott "originalskick". I MCHK:s begynnelse (=1970-talet) åstadkoms de flesta rallydeltagares mc genom diverse besök vid dåtidens välfyllda loppmarknader och kamraters lador = som man sa i Småland "Hopaplock".

Men idag då?

Då gäller individuella önskemål för att kanske visa upp sig. Eller också när man tröttnat på det gängse originalutförandet = alla H-D gröna och alla Indianer röda. Och då kan till exempel följande situation uppstå: "Vilken färg tycker du att jag skall ha på min tredje twincam H-D?" "Grön såklart" svarar jag (enligt H-D importören Lindblads koncept. "Hur skall vi annars kunna hålla reda på alla olika reservdelar?" (citat Lindblad) Och därför var i stort sett alla HD levererade mellan 1918-46 gröna. Liksom Indian Scout åtminstone mellan 1920-30.

Och nu kommer frågan vilket historiskt ansvar mc-ägaren har inför framtiden?

Och jag frågar mig om det inte räcker med att omgivningen är gröna av avund, röda av ilska eller blåa av ansträngning av att uttrycka sin uppfattning om detta? Och på detta svarar man "Jag/alternativt han vill/ville ha det på det viset!".

I USA har vi en osympatisk trend i veterankretsar = så kallade Bobbers. En H-D twincammotor från 1927-28 i ett nybygge. Ursprungsmc:n köptes av en tonåring stadd i kassa men snart hade han en fästmö och bildade familj. Och det blev till att köpa en 1200cc 1930-31 och senare med sidvagn. Twincammarna ställdes undan eller blev "hillclimbers" eller "rundbaneracers". Och några av dessa överlevde och nu placeras motorn i en ram utan framskärm och beundras av omgivningen! Och som avslutning kan berättas att redan i Classic Bikes första nummer på 1970-talet ondgjorde man sig över detta då det gällde användande av engelska mc för skapande av så kallade bobbers i ett påhittat femtitalsstuk.

Som sammanfattning kan jag som seniormedlem i MCHK berätta att jag renoverat fyra H-D och två Indian, en Norton och en Velocette i så kallat originalutförande. När jag återskapade en Indian och en BSA i ett gott originalskick, hade jag överskridit gränsen. "Vaddå originalskit?" När jag genomförde en renovering av en Indian till så kallat originalutförande = fullständig genomgång vad beträffar motor, växellåda, bromsar, el, ytbehandling och lack, var det en grabb, som frågade mig vid ett rallyuppehåll i Smålandsstenar: "Indian, va´ e´ de´, har du gjort den själv"?

Söderbloms, en tidig motorcykelbyggare

Det finns en evig fråga, vem byggde de första motorcyklarna i Sverige? Var det Scania som monterade in en importerad motor i en cykelram, var det kompletta mc som byggts i utlandet och som sålts under ett svenskt namn, t ex Nordstjernan, Husqvarna och Hermes…

Jag hade på 1950-talet turen att träffa Söderbloms agent i Stockholm, Erik "Mulle" Lundvik och fick några originaltrycksaker med tryckår angivet.

Av: Gert Ekström

Knut Söderblom

Söderbloms Gjuteri & Mekaniska Verkstad startades 1877 i Eskilstuna, vid Noaksgatan 5 i centrala staden. Där byggdes ångmaskiner, pannor, verkstadsmaskiner och mycket mer. Knut var även en framstående man även inom lokalpolitiken och såg bl a till att Eskilstuna 1901 blev den första staden med egen brandbil, en tysk batteridriven som fick brandbilspåbyggnad i Eskilstuna. Omkring 1900 började han göra kalkyler för att se om det fanns möjlighet att tillverka motordressiner och automobiler.

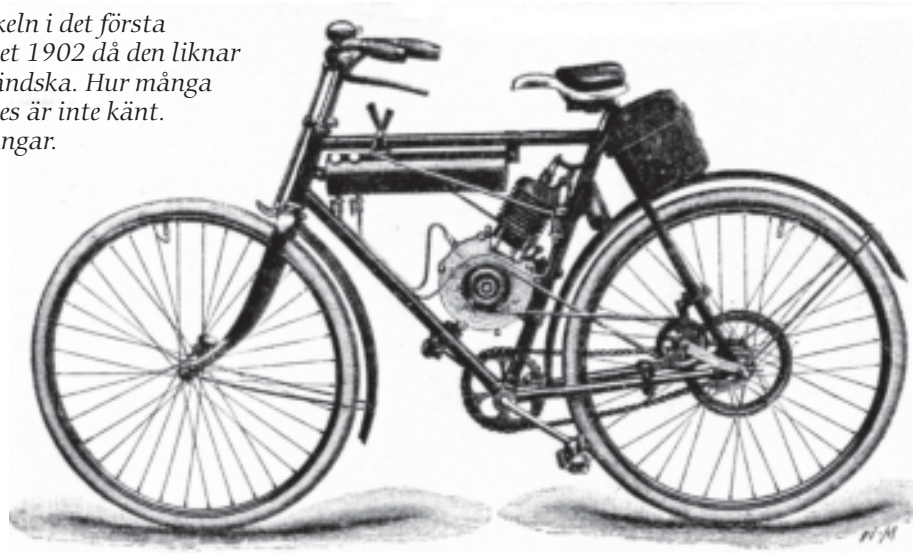
Encylindrig benzinmotor

Bara fragment av företagets arkiv finns bevarat, det lär ha brunnit upp, men omkring 1900 byggdes en encylindrig, luftkyld "benzinmotor", som det då stavades. Sannolikt var den kopierad efter tysk eller fransk förebild, möjligen köptes några motorer på 3 ½ hk som sattes i de första järnvägsdressinerna, enligt en trycksak från 1901. Även VABIS i Södertälje började med att tillverka dressiner 1902. Cykeln hade funnit sin form vid slutet av 1800-talet och varför inte montera in en luftkyld liten motor i en cykelram?

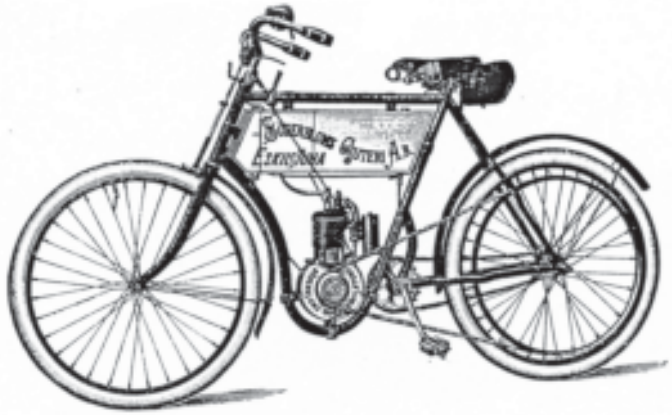
En sagesman som var med för länge sedan och fann de två bevarade motorerna i en äldre motorverkstad i Eskilstuna berättar att de var lite "klumpigt" gjorda och med största sannolikhet byggda vid Söderbloms, de liknade i detaljbearbetning inte något som t ex franska motor hade.

Motorer & Velocipeder för Benzin eller Gasolja

I en odaterad trycksak från sannolikt 1902 beskrivs motorcykeln som vi idag skulle kalla herrcykel med påhängsmotor. Denna trycksak hade 1903 "förnyats" genom att man klistrat på en bild av mc:n i det nyare utförandet 1903. Enligt texten så är den luftkylda motorn på nära 200 cc, på 1 ½ hk eller 2 hk vid 1200 varv/minut, allt efter kundens önskan. Motorn vägde 16 kilo och kostade 300 kronor eller 350 kronor för den starkare.

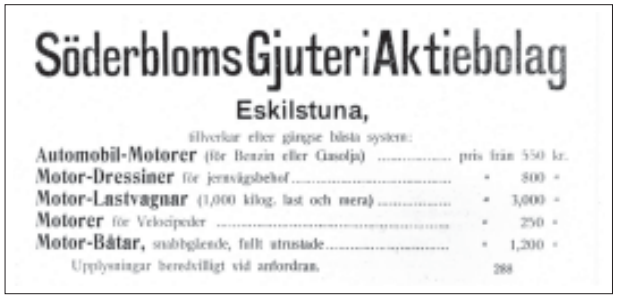


Motorcykeln i det första utförandet 1902 då den liknar flera utländska. Hur många som såldes är inte känt. GE samlingar.



Den på prospektet pålimmade bilden, 1903 års utförande. En mc med nytillverkad ram finns och anges som en 1902-a i MCHKS matrikel. En lös motor med Söderbloms ingjutet finns hos en samlare, den har tillverkningsnummer 20 och är sannolikt från 1903. GE samlingar.

Söderblom 1903.



Söderbloms Gjuteri Aktiebolag

Eskilstuna,

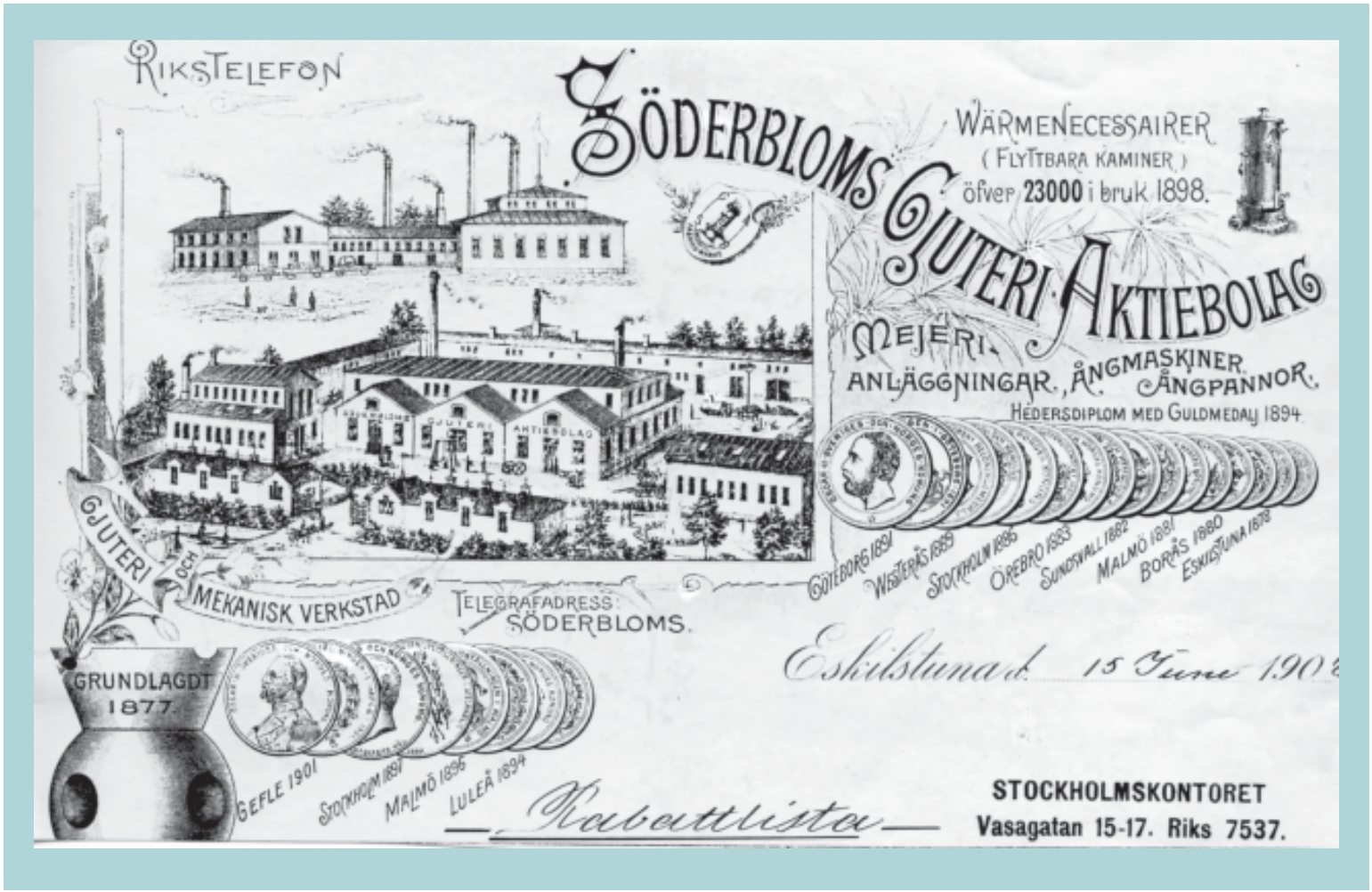
tillverkar efter gängse bästa system:

Automobil-Motorer (för Benzin eller Gasolja)	pris från	550 kr.
Motor-Dressiner för järnvägsbehof	"	800 "
Motor-Lastvagnar (1,000 kilog. last och mera)	"	3,000 "
Motorer för Velocipeder	"	250 "
Motor-Båtar, snabbgående, fullt utrustade	"	1,200 "

Upplysningar beredvilligt vid anfordran. 288

Annons från 1902 där "Motorer för Velocipeder" anges. Priset för en motor var då 250 kronor. Ur Ny Tidning för Idrott som var motorsportens huvudorgan under många år under början av 1900-talet.

Brevhuvud från 1902 med en skrytsam bild av fabrikerna och ansamlingen av medaljer, både fram- och baksida, som vunnits vid olika utställningar.



Komplett med cykel uppgavs att den totala vikten skulle bli 30 kilo och kompletta såldes de 1903 för 550 respektive 600 kronor, då en mycket hög summa. Det var knappast någon som hade råd att köpa en som till-och-från-jobbet transportmedel utan de användes istället "för den så populära motorsporten" som det hette då.

Vidare kan man läsa:
"Motorn är igång efter ett par tramphvarf. Tyst och jemn gång. Generar icke den åkande. Korteligen: Motorvelocipeden är icke invecklad; synnerligen lätt att sköta. Hvarje cyklist lär sig detta efter 10 minuters öfning. Dess hastighet kan regleras från 10 till 40 kilometer per timme. Förbrukar högst 0,3 liter per nymil. Transmissionen är anordnad med lädersnöre och dermed kombinerad utvexling. Priserna gälla med leverans fritt å banvagn (=tåg) eller ombord (=ångbåt) i Eskilstuna". Parenteserna är mina förklaringar. Försäljningsagenten i Stockholm Adolf Östberg, tillika mycket engagerad i våra första bilutställningar 1903 och 1904, ger i ett utlåtande många berömmande ord: *"Sedan en längre tid har jag profkört er motorvelociped. En fördel, som jag funnit, är motorns ovanligt tysta gång. Man märker denna fördel vid möte med hästar, hvilka i vanliga fall bli oroliga vid ljudet af motorexplosioner, men som man tryggt kan köra förbi på denna cykel".*

Slut på mc-epoken
1903 har företagets mc fått en ny förstärkt ram anpassad till motorn som placerats så lågt som möjligt, framför pedalerna, samt en ny större bensintank. Så gott det varit möjligt att forska fram så förekommer inte några Söderbloms mc i pressen eller i utställningskataloger efter 1904. Troligen var den för primitiv, utländska importerade mc hade utvecklats påtagligt efter denna tid. Hade det funnits en KO, Konsumentombudsman, vid denna tid så tror jag att Söderbloms motorcyklar fått många anmälningar, de sköna beskrivningarna ovan stämde nog inte med verkligheten.

Söderbloms fortsatte från 1903 med att bygga en postbil, några personbilar och ett relativt stort antal lastbilar samt mindre motorlok. Knut Söderblom avled 1913 och vid ungefär denna tid hade fordonstillverkningen upphört.

Vill du läsa mer om Söderbloms olika tillverkningar så finns det en omfattande artikel i Tekniska museets årsbok Daedalus 1998.

Velosolex, en historik och "tekniska handelshinder"

Den ursprungliga anledningen till artikeln om Velosolex historia i kortform här intill, är att jag i mitten av 1990-talet köpte en direkt-importerad Velosolex för att våra döttrar skulle kunna köra själva till ridskolan, på en moped som var enkel att sköta. Årsmodellen var 1971 och jag köpte den av en dam vars far hade importerat den från Genève till hennes 15-årsdag. Den var billigare där, nära halva priset.

Text: Gert Ekström,
bild: Kaj-Andes Sempler

Kaj-Andes Sempler med moppen.

Efter förtullningsförsök fick fadern veta att den inte längre var typgodkänd i Sverige och måste klassas som lätt motorcykel, ha registreringsskylt och besiktigas på Bilprovningen. Klassningen som mc medförde tullkostnader, accis och krav på att föraren skulle fyllt 16 år, ha körkort för lätt mc och dessutom betala skatt. Hur skulle man få tullen att inse att det var en moped och ingen mc? Nu blev det mycket spring hos byråkrater och myndigheter berättar fadern i en lite irriterad artikel i tidningen Teknik & Standard 1989.

Typprovad på 1950-talet

Trafiksäkerhetsverket (TSV) hade godkänt den som moped i början av 1950-talet men modellen hade sedan länge försvunnit från marknaden. Typbeviset gällde alltså inte längre. Men kunde de inte intyga för tullen att det var en moped och inte en mc? Jo, de kunde de men körförbudet som moped fanns fortfarande kvar! Vad göra? TSV rekommenderade ett besök på Statens Provningsanstalt. Där var de tillmötesgående, de letade upp det gamla typintyget och erbjöd sig göra en ny provning för 5 000 kronor. Mycket pengar för en ny moped, en köpt i Sverige kostade då runt 1 000 kronor. De förklarade att den nya provningen måste göras "förstörande", det som fanns kvar av motorn skulle knappast användas för att driva moppen. Läget var låst!

Vid ett nytt besök på TSV där kunde man möjligen ge dispens för en enstaka moped eftersom den varit "typad". Till bilprovningen med dispensbeskedet. Men så enkelt var det inte. Fram- och bakljus dög inte, inte heller bromsarna. Nya monterades och så blev dt ett nytt besök på bilprovningen. Flera hundralappar fattigare och efter drygt halvår var den äntligen körklar.

Brukad och missbrukad

Döttrarna använde den flitigt, någon enstaka gång fick de trampa hela vägen hem från stallet. En yngre killkusin fick låna den och då blev det en del skogskörning också. Efter en tid kom den åter i "byggsats" i en pappkartong och då gav jag upp. En välkänd redaktör på tidningen Ny Teknik, som gillar gammal teknik, ville ha den och jag bedömde att skicket var dåligt. Samma dag som den sålts kom ett mejl med bild om att han fått igång den igen, vilken tålig moppe! Betalningen: En halvflaska whisky av årsmodell 2013.

Så här såg VeloSolex ut på 1980-talet, importerad av Svenska Cykelfabriken i Lomma.

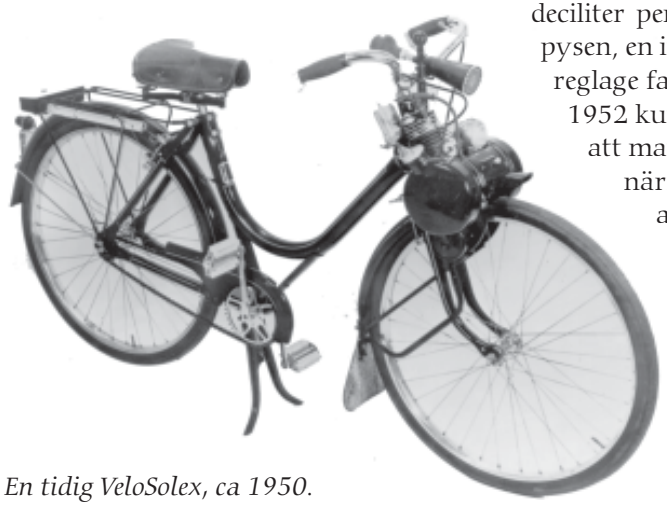
VeloSolex – det började för 100 år sedan

1904 placerade någon en motor över framhjulet på en velociped. 1905 började den franska firman Goudard & Mennesson att tillverka fordonskylare. De döpte sina produkter till Solex. Efter första världskriget köpte de rättigheterna till ett förgasarpatent från firma "Jouffret och Renée" och började tillverka förgasare. Det var ett lyckokast; Solexförgasare är idag ett begrepp och mopeden VeloSolex har sålts över hela världen i miljontals exemplar.

Sammanställd av Tommy Granholm med hjälp av kompisar, Internet och diverse litteratur.

Istället för att bistå ockupationsstyrkorna under andra världskriget tog Goudard & Mennesson fram en moped. Motorn, av egen tillverkning, var på 45cc och den monterades över framhjulet på en damcykel, av märket Alcyon.

1941 hade de en prototyp framme, men tillverkningen kom inte igång förrän i april 1946. Den kompletta mopeden såldes under namnet VeloSolex.



En tidig VeloSolex, ca 1950.

Denna första modell känns igen på det vita bandet på bakskärmen och verktygslådan på baksidan av pakethållaren.

Till 1948 hade 25.000 motorer tillverkats och till 1950 fler än 100.000.

Enkla lösningar och intressanta tips

Fram till 1959 hade mopeden ingen koppling. Motorn var på 45cc och gav 0,4 hk. Ekipaget gjorde 37 km/h och drack en dryg deciliter per mil. Farten reglerades med pysen, en inte helt ovanlig lösning. Gasreglage fanns – det låstes före körning. 1952 kunde man läsa i Teknik för Alla att man kunde trimma upp motorn närmare 80 km-strecket bland annat genom att variera brytarspetsarnas avstånd. 1953 hade motorn vuxit från 45 till 49cc.

Drivrullen var av en slags gummiblandning – senare karborundum. Enligt Teknikens Värld "sliter den inte däck". Men det var inte sant. En komplett VeloSolex kostade 675 kr inklusive elektrisk utrustning.

Solexine, soppa för Solex

1947 bad Solex oljebolaget BP att ta fram en speciell bränsleblandning för sin 45-kubikare. Då sålde BP:s bensinstationer redan Energic och Energol; färdiga bränsleblandningar för motorcyklar. Solexine, som det nya bränslet döptes till, såldes i gula tvålitersburkar och även i lösvikt på BP:s bensinstationer.

Den noggranne mopedisten har med färdigblandad soppa, BP:s Solexine.

Marknadsföring

Genomtänkt marknadsföring var en viktig strategi. VeloSolex – och särskilt tidiga motorer – var inte nödvändigtvis de bästa på marknaden, men företaget såg till att knyta presumtiva kunder till sig medan de var unga. Det fanns t.ex. VeloSolex-leksaker och man tog hand om barnen när deras föräldrar bjöds in att besöka fabriken, ungefär som IKEA gör idag. *Se annons föregående sida.*

Tillverkningen flyttar mellan länder

Tillverkningslicenser hade tidigt sålts till Holland (Van der Heem NV Co i Haag), Schweiz (Hispano-Suiza Co i Genève) och Italien (SIFAC i Turin). Från 1951 tillverkades VeloSolex också i Storbritannien.

Mopeden hade tillverkats i 8 miljoner exemplar och sålts bland annat i Sverige på 1980-talet, innan tillverkningen upphörde i Frankrike 1988. Då flyttades den till Kina för att återgå till Frankrike i början av 2000-talet. Idag tillverkas VeloSolex fortfarande i Frankrike.

Solex förgasardivision köptes 1973 av Matra, senare i tur och ordning av av Magneti-Marelli, Renault och Motobecane. 2004 köptes varumärket Solex av den franska koncernen Cible.

Varumärket ägs idag av Velosolex America, LLC, som marknadsför mopeden över hela världen, medan Solex, VeloSolex och Solexline ingår i "SINBAR SARL", enligt Wikipedia. Inte helt enkelt att hänga med…

Tillverkningen av VeloSolex olika modeller

1946–1953: 45 cc
1953–1955: typ 330 49 cc motor – ingen koppling
1955–1957: typ 660
1957–1958: typ 1010
1958–1959: typ 1400
1959–1961: typ 1700 första versionen med koppling
1961–1964: typ 2200
1964–1966: typ 3300 ny, kantig ram
1966–1988: typ 3800
1971–1988: typ 5000

Exportversioner (sålda endast utanför Frankrike)
Modell 3800, 4600, 4800 och 5600

Trevlig träff trots tråkigt väder

Den 2 februari var det återigen dags för militärsektionens årliga* Stockholms vinterrunda*. Så mycket till vinter var det nu inte, temperaturen var plus 2 grader, snön hade sjunkit ihop och räckte lagom till fotknölarna och duggregn förstärkte vinterdagens vanliga dysterhet.

Två Husqvarna militär mod 256A mellan kontrollerna 3 och 4.

Björn Weissmann, väl emballerad före start från MC-Collection.

Några av moped-förarna grubblar över frågorna vid kontroll 2.

Av lättbegripliga skäl är det inte alldeles enkelt att locka ut tvåhjulingsåkarna mitt i vintern.
Särskilt som de flesta av oss har lämnat vår första späda ungdom och inträtt i en ålder där en brasa och ett glas maltwhisky känns som ett attraktivt alternativ. Därför har sektionen beslutat att även tillåta bilar och tre – fyra deltagande ekipage var fyrhjulingar.

Rapporterat av Hans Blomqvist

Totalt var ett 25-tal anmälda och ställde upp vid MC-Collection i Sollentuna för start kl 10.00. De flesta tvåhjulingar var mopeder. Motorcyklarna var enduro- eller militärmaskiner plus två AJS från tjugotalet. Banan hade formen av en åtta. Samtliga deltagare körde den första delen av åttan där också alla fem kontrollerna var belägna. De som önskade kunde köra även den andra slingan. Banlängden var 45,8 km för den obligatoriska slingan och 75,8 km totalt för båda varven. I åttans skärningspunkt låg kontroll 2 som också var matkontroll.

Dagens segrare Lars Eriksson och Per Axelsson vid prisutdelningen.

Steve Tell med Victoria påhängsmotor får lite peptalk av Kjell Pettersson.

Proven var av typen tipspromenad med 1-X-2-frågor, men inleddes med ett blindprov där deltagaren med fingrarna skulle identifiera föremål i en låda. Vi målgång skulle man, som skiljefråga, gissa antal skruvar i en glasburk.

Resultatlistan var något av en *deja-vu*-upplevelse. Liksom förra året, och vid flera tidigare tillfällen, vann Lars Eriksson, AJS 1928, före Björn Weissmann, Husqvarna 250 (också segrare i många MCHK-evenemang) och Mats Sundelius, AJS 1929.

I organisationskommittén ingick Per Axelsson, Margareta och Uno Walter, Lars Alm med flera. Mathållningen vid kontroll 2 sköttes av Irene Gunnarsson och Claes Nordlund. Alla deltagare uttryckte stor tillfredsställelse med arrangemanget.

Snösvängen

Den 11 Januari körde vi den trettionde (30) Snösvängen. Inte lika många som förra året kom till start. Dagen före rallyt så kom årets första snö och även lite kyla. Olle Laneborg hade lagt årets bana som gick på den södra delen av Vikbolandet där kontrollerna fanns vid Tingstad och nere vid Mem.

Text och foto:
Hans Roland Johansson.

I Grindtorp bjöds det på varm korv och dryck som serverades av Erik Svensson vid kontrollen "inomhus". Styrstads kyrka var en kontroll på hemvägen, där deltagarna skulle para ihop diverse delar med rätt årtionde.

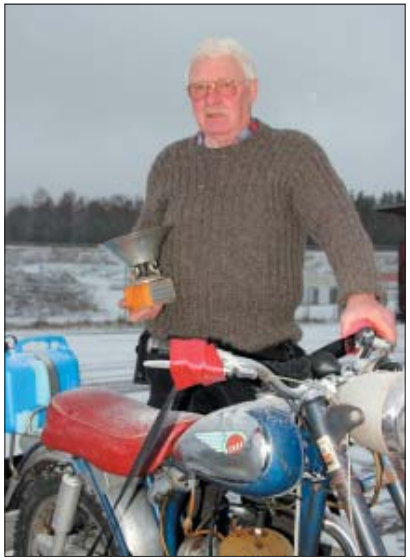
Tur i oturen hade Ebbe Källström med sin Djnepr när bakhjulet rasade ihop, han hade ett reservhjul på sidovagnen och fick låna en domkraft vid kontrollen i Grindtorp för att göra hjulbytet.

Som vanligt vid målgången blev det ärtsoppa med tilltugg och fika innan prisutdelningen. Årets vinnare av Snösvängen blev Sören Karlsson, en av våra hemmaförare. Andraplatsen tog Tord Pantzar, Stockholm och trea blev Leo Tatti Vallentuna, som också tog priset för äldsta mc och längsta resväg. Dessutom ett tack till vår Rallykommitté för en trevlig bana och funktionärerna som ställde upp.

På fredagskvällen kom den första snön, precis lagom till lördagsmorgonens start av den trettionde (30) Snösvängen.
Här skickas nr 6, Hans Varverud, Motala, med skidorna på Bulleten, iväg av startern Olle.

Bernt Ljungberg anmäler sig hos Eva Berzelius och Bertil Ziden.

Bullet-åkaren Tord Pantzar tankar upp före starten.



Segraren i Snösvängen 2014, hemmaföraren Sören "Slim" Karlsson, med vandringspriset vid sin Blue Top Fighter.

Leo Tatti memorerar i sextio sekunder och kommer ihåg hur många??

Efter målgången smakar det gott med varma ärtor samt fika i väntan på prisutdelningen.

Nr 14, Albin Lindqvist, Ringarum på Jawa 257, från 1962. På väg in mot målet på Kråkvilan.

En norgehistoria

Sommaren 1954 fick min bror och jag för oss att göra en mc-tur till Norge. Så vi växlade till oss lite "Lofoten-pesetas" och drog iväg från Östersundstrakterna. Ingen av oss hade varit utomlands tidigare. "Utrikes till Hammerdal", som man sa på den tiden, räknades inte. På vägen västerut efter Indalsälven så upptäckte vi att Ristafallet var en fors och Tännforsen ett vattenfall. Självfallet tältade vi.

Av: Anders Pålsson

På den här tiden gick vägen till Trondheim via Skalstugan upp till Sandvika vid norska gränsen. Efter ytterligare några mil var vi nere vid Trondheimsfjorden, i Verdal. Där stod ett minnesmärke efter ett jordskred någon gång på 1800-talet. (Det är inte bara Surte som kommit på glid!) Väl framme i Trondheim såg vi oss om ordentligt. Beslöt att hemfärden skulle ske med en sväng norrut, via Mo i Rana, Tärnaby, Storuman och så vidare.

Vägen upp till Mo i Rana har åtskilliga tunnlar och många sköna vyer. Men vädret var regnigt då vi nådde Rana så närmare utforskning blev det inte. Vi stannade dock vid en lanthandel med mack. Utanför stod en 98-kubikare. Inne i affären var föraren och provade ett par surplusglasögon. Han frågade handlaren: Klarer de fyre mils fart? Det blev visst affär av! I byn fanns också en kilometerlång "air strip" som tyskarna byggt under kriget. Vi lämnade platsen och fortsatte vår färd.

Men Rana skulle dyka upp igen. Häromsistens kom jag i samspråk med en annan MCHK-medlem, Lennart Hallme. Han hade kört Classic racing däruppe. Man har i modern tid byggt en bana, Arctic Circle Raceway, ett par mil norr om samhället. Banan är nästan fyra km lång och har även höjdskillnader. Enligt Lennart är den trevlig att köra och längden gör att det tar tid att lära sig den. Banan är för övrigt lokaliserad till ett nerlagt dagbrott för sten.

Den välkända jökeln Svartisen ligger norröver, strax intill. Jökeln sträcker sig ända ner till havsytan inne i en fjord. Dit in går ofta kryssningsfartyg. En lite annorlunda turistattraktion! För den som vill fördjupa sig finns en hel del på webben.

Vi tog ut kursen österut över kölen. Närmast Tärnaby och det här var ju innan platsen "fanns på kartan"! Trötta på rödspritskaffe så hedrade vi ortens fik med ett besök. Småningom tog vi oss till Vilhelmina. Där tältade vi vid Våjmon. Träffade dessutom bekanta skinnknuttar eftersom vi varit där på en isbanetävling tidigare det året. Dagen därpå skulle det bli solförmörkelse. Det är ju inte alltför ofta så vi stannade efter vägen i Hotingstrakten. Det skymde lite och fågelsången tystnade. En ny erfarenhet! Well, vi tog oss hem via Strömsund eller "Flata" som det också kallas i folkmun.

Resans dråpligaste episod var dock i samspråk med Trondheims-gutten på bilden. Han påpekade att "här är vi inte skinnknuttar, här är vi **råkörere**!"

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

Bilder tagna med digitalkamera:
Högsta möjliga upplösning.
Högsta kvalitet vid komprimering.
Använd inte digital zoom!

Skannade bilder:
Fotografier: 300 dpi, färg eller gråskala.
Streckbilder: 600 dpi, Black & White.
Eller skicka oss färgkort, negativ (även APS) och/eller diabilder, så skannar vi dem själva.

Vill Du läsa mera om digitalbilder till MCHK-tidningen, titta in på: www.mchk.org/digitalbild.html

Norton

Europamästerskapet sedan 1964

Windmill Rally 2014

MHRF
MOTORHISTORISKA RIKSFÖRBUNDET

Huskvarna Folkets Park
1-3 augusti

Arrangörer: Föreningen Husqvarna Motorcyklar, Motorhistoriska Riksförbundet, Club MC-Veteranerna Sverige och Motorcykelhistoriska Klubben

För mer information: besök windmillrally.eu, mchk.org eller mcveteranerna.se

Sarolea 1929

500cc, sidventiler, 15 hk. Såld med original sidovagn - "bivagn", som rubriken lyder på det första besiktningsinstrumentet. Försedd med förlängd växelspak, eftersom förste ägaren hade förlorat sin högra hand. Handikappanpassning 1929!

Sven Karlsson

Sarolean stod i många år i närheten i en bilhandlares källare som objekt, inbytt i skadat skick. Med Svens insats blev den återställd till den trevliga maskin den en gång var – med märkets kända driftsäkerhet. Bland annat borrades motorn och fick ny kolv, vilket ju ofta hör till vid en seriös renovering.

Generalagenten Bröderna Löfström i Malmö annonserade om sitt imponerande nät av återförsäljare, representerade i (förutom Malmö) nio större städer som Stockholm, Göteborg, Norrköping, Västerås, Halmstad med flera – och Kilafors! Där kunde tydligen herr Hedlund, som även sålde Francis-Barnett, mäta sig med de största.

Den sidovagn, som syns på det sentida fotot, är faktiskt densamma som vid leveransen 1928. Sven körde Skåne Rundt fyra gånger med Sarolean som solomaskin, innan den fick ge vika för Norton ES 2 1928. Om dess historia berättas en annan gång.

Originalfoto med sidovagn plus familj.

Sven Karlssons Sarolea 1929 i renoverat skick.

Minnen – februari 2014

Till min glädje och förvåning hittade jag häromdagen några bilder från 1940-50-talet. Jag har ju tidigare skrivit om min allra första motorcykel som inte gick att åka på. En av dessa bilder visar min första mc som det gick att åka på.

Av Harald Porry

P.S. Om du vet något om "Köpings-lådan", hör gärna av dig!

Cykeln så som den såg ut med den nya ramen.

Den byggdes under kriget av Curt Borgenstam enligt principen "man tager vad man haver". I sitt första utförande hade den en EBE 175cc Standard motor med Bosch magnet och Brown & Barlow förgasare. Växellådan var en 2-växlad Albion. Ramen kom från Curts mammas trampcykel, den var inte helt idealisk men användbar. En kompromiss var att växellådan måste monteras upp och nervänd, man fick kicka uppåt när cykeln skulle startas. Hjulen var 20 x 2" paketcykelhjul. Broms på bakhjulet, "hemlödd" bensintank, hemgjord cirkulationssmörjning genom backventil på vevhusventilationen och en slang till oljetanken.

Curt praktiserade en tid på ett av Marinens varv och passade då på att göra en ny ram av pansarrör och pansarplåt. Det blev även en teleskopgaffel gjord. Det är i detta utförande cykeln är på bilden. Avgasröret var en f.d. dammsugarslang. Sådana är inte alls dumma, allra första tiden ryker och luktar dom väldigt illa när gummi och tyg förkolnar, senare är dom otäta men lätta att böja i önskade former. Ljuddämparen var en JL-dämpare, mycket större sådana användes på Marinens U-båtar. Avgaserna delades upp i två strömmar som leddes runt i burken och fick krocka i mitten. För att vara så liten var den förvånansvärt effektiv men inte vacker. När Curt köpte sin Benelli 175:a fick jag köpa EBE:n. Jag hade under tiden letat EBE Sport-bitar, den motorn hade snedställda ventiler och någon häst mer. Det fanns två ställen att leta på, "EBE-Nisse" på Birger Jarlsgatan 37 och Roland Wallqvists Bilskrot nära Karlsbergs slott, driven av gamle sidvagnsåkaren

Berthold Ericsson. Någon komplett motor fick jag dock aldrig ihop.

Ibland åkte jag till skolan på min EBE, vaddå nummerplåtar, skatt och försäkring?

Lars Falks 500cc isracer 1950. Så ska en isracer se ut!

Köping

När jag några år senare skulle studera i Köping plockades cykeln ner, packades i en låda och fick följa med. Men i Köping fanns bland annat ett speedway-lag och många andra intressanta motorcyklar så EBE:n kom aldrig ihop igen under "min tid". Det blev ingen ingenjörsexamen heller. När jag skulle in i lumpen såldes lådan till Vippeby-pojkarna som bodde halvvägs till Munktorp. Dom sysslade också med EBE.

Under senare delen av 50-talet blev det trialtävlingar i Köping, det var lite som att "komma hem".

Köping come-back.

I slutet av 90-talet blev jag inbjuden att kåsera på fordonsmuseet i Köping om fordonen som stod där. Som nära vän till både Curt Borgenstam och Bertil Lindblad sedan början på 50-talet visste jag en del om både deras motorcyklar och bilar. Några av de gamla kämparna från 50-talets Köping levde fortfarande och hade mött upp. Lasse Falk var en tuffing på speedway- och isbanorna i början på 50-talet och Lasse Broberg, som Curt köpt sin Excelsior Manxman av, fanns bland publiken. Lasse Broberg ägnade sig senare åt att sätta Volvo bilmotorer i sportflygplan, fråga Nisse Hedlund.

Glatt återseende efter många år. Lasse Broberg, Lasse Falk och jag.

598 cm³ toppventils Model 100 Panther.

Alan Baker diskuterar en populär motor med Frank Leach, teknisk direktör.

Översättning från The Motor Cycle av Lennart Andersson.

Motorn till den aktuella Panther Modell 100 är i grunden ganska lik originalet som konstruerades för ca 25 år sedan. Ändå förtjänar den en plats bland moderna motorer och betraktas välförtjänt som en av de finaste i mellanklassen för sidvagnsbruk.

För att berätta om det invändiga i motorn, vem kan vara bättre meriterad än Frank Leach, teknisk direktör i Phelon & Moore-koncernen? Mr Leach anställdes hos Panther 1923 som chefstestare och avancerade via experimentavdelningen till konstruktionssidan. 1927 blev han ansvarig för konstruktion och fortsatte så till 1933 då han slutade för att öppna egen verksamhet för försäljning och reparation av motorcyklar. Han återvände till företaget förra året(* som medlem i företagsledningen med ansvar för konstruktion och utveckling.

Ej klar - till nästa nummer

Appropå akylatbränsle

Christer Watz skrev informativt om motorolja och bensin i nr. 4.2013. Till detta vill jag lägga några egna erfarenheter och slutligen en fråga.

Jag kom i kontakt med alkylatbensin strax efter att den lanserats i Sverige av OK för 25 år sedan. Anledningen var att en vän som var skogsarbetare sålde mig en trädgårdsmaskin som sett sina bästa dagar i Norrvikens trädgårdar.

Av Thomas Ullman

Den var av märket Clio och var utrustad med jordfräsaggregat, slåtterbalk och som kommunal maskin även snöslunga, ”gatsoprulle” och liten vagn att åka på. Är du tillräckligt gammal har du nog sett den i någon kommunal park. Jag byggde till snöblad och potatiskupare. Den kunde allt utom att vara råsaftcentrifug och vara lättstartad.

Motorn var en Rotax 2-t, 250cc på 12 hk och startades med snöre. Dessutom var det så att ljuddämparen satt på sidan, så när jag gick på min lilla slåtteräng, fick jag in alla avgaser i näsan. Jag beklagade mig till min vän skogisen, som sa att jag kommer med hjälp om du bjuder på lunch. Han medförde fru och två barn samt en halv dunk med alkylatbensin som han just börjat använda i sin motorsåg.

Min hustru snabbtinade fläskkotletter och kokte en stor gryta potatis. Jag och skogisen tömde Clions bränslesystem, fyllde på ur hans undergörande dunk. ”Und hast du mir gesehen” (Rotaxen förstår det språket) så brakade den igång på andra försöket.

Motorsågar har ju speciella förgasare som lätt justeras med en liten mejsel. Andra gamla tvåtaktare kan det vara lite kinkigare med. Så snabbt nog började jag använda den ”nya” soppan i min Monark CZ 2-t 125cc 1949 och i en Honda TV gräsklippare. Hondan startar alltid på första försöket. Monarken och sedermera min 50cc Puch R50 kommer senast igång på tredje. Min erfarenhet är att små lågkomprimerade 4-t motorer startar och går bättre på alkylat utan några förändringar. Vad med blyersättningsmedel i fyrtaktare? Hondan (R214) har aldrig öppnats i motorn och den har samma kraft nu som för 35 år sedan.

Däremot kan det bli lite eljest för en gammal 2-taktare. Puchen var lättfixad: Ställbart munstycke, innebär 38 km/h med en i övrigt otrimmad motor. CZ-motorn lite besvärligare med den 2%-iga alkylaten. Den innebär att blandningen verkar fetare och motorn har lättare för att 4-takta vid lägre belastning. Snålaste trottelnålläget hjälper inte, så aningen mindre huvudmunstycke gör nog susen.

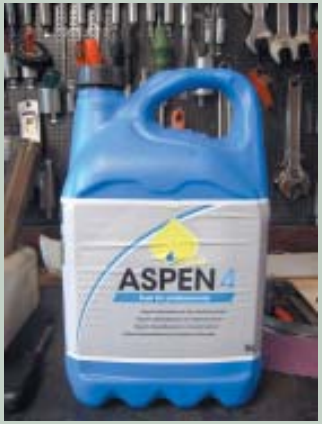
Så du gode läsare får gärna visa mig den höstack vari jag kan hitta några munstycken till en liten Jikov-förgasare.

Så långt är allt bra, men vad göra åt ”stallets” vassare maskiner och till min fråga.

Norton Inter 500cc -58 behöver 98 oktan. Boken säger kompressionsförhållande 7,2:1, men det är nog värre än så. Den 2 mm cylinderfotsbrickan är borta och kolven är snyggt hög med stora ventilurtag. Jag har haft den sedan 1968 och då körde man ju på 100 oktan blyad bensin. Den går hyggligt på 98 oktan med kanske för gammal blyersättning, men jag känner att den är mera svårstartad nu. (Se där en insikt: Gubbarna förändras, men deras välskötta maskiner förblir de samma.)

Vidare till motoroljan. Intern har ju bara en grovsil i tanken. Den fixar muttrar och grövre spån. Det jag körde med 2013 var Castrol Classic SAE50. Oljan blir svart på 50 mil. En kompis tycker att man skall använda en halvsyntetolja. Och visst skall man tappa ur inför ståperioden. Men just nu 2 jan 2014 var vi ute ett gäng på en fikatur, så jag tappar nog när snön kommer. Jag tycker att du och alla andra kloka tekniker kan komma med rekommendationer för oljor och bensin. Naturligtvis upa.

Hjärtliga nyårshälsningar
Thomas Ullman



P:S
Senast Christer och jag sågs var nog för grymt länge sedan på ett rally i Ö-götland. Jag minns att en deltävling var att cykla en crossbana med en hoj som styrd till vänster gick åt höger. Jag vann inte. Min vänsterfot vrickades, men på gamla sura Norton växlar man med höger, så jag och fjällan tog oss hem till Skåne. Minnesvärt var det kanske mest för att alla som ville fick sig en klockad runda på Sviestadsbanan.

D:S

Vill du bidra med artiklar till MCHK-tidningen – skicka materialet till:
MCHK-tidningen, Dukvägen 23, 168 73 Bromma

E-post: mchk-tidningen@mchk.org
OBS! denna e-postadress gäller endast e-post till MCHK-tidningen!

Övrig e-post till MCHK skickas till *info@mchk.org*