

MC



ITALIENSK
MC-JAKT



Veteranen



Tomtes Colibri

ÅRGÅNG 56
#2 2026

INDIAN SCOUT

– En 102 år gammal småländsk historia



Som barn var jag ganska ofta i närheten av Harry "Professorn" Lundberger. Inte för att jag ville utan för att han ville dricka pappas kaffe på marknader och liknande tillställningar. Tyckte mest han var en jobbig typ som berättade en massa om sånt som inte intresserade en icke fullvuxen man. Kanske var det då jag hörde om Carborundum eller så har det berättats för mig av någon annan. Mest troligt det senare då Professorns historier brukar återberättas av de som hört dem. Sanna eller inte är inte så viktigt, det skarvas nog en del och här kommer en.

Harry ska ha åkt på en turistresa till USA någon gång för många år sen. En resa där resenärerna förflyttades med buss mellan sevärdheterna och ett självklart mål var Niagarafallen. När de väl kommer till staden Niagara Falls ställer sig Harry upp i bussen och skriker "Stoppa bussen", detta låter ungefär lika på svenska som engelska och chauffören förstår att bussen ska stannas men inte varför. Harry har fått syn på Carborundumfabriken och känner att detta är ett stort ögonblick i livet. Han är inte en snål man och känner att han vill dela med sig av denna högtidsstund för alla i bussen. Män, kvinnor och barn får sen höra ett långt föredrag om Carborundum, om hur Dr Acheson redan 1891 utvecklade en process för att framställa kiselkarbid. En process som

innehåller kisel, salt, sågspån och koks som värms med hjälp av elektricitet till över 2000 grader.

Anledningen till att fabriken hamnade i Niagara Falls var behovet av el som fanns i överflöd just där, mycket vatten i rörelse som bekant. Ämnet kiselkarbid är hårt, endast slaget av diamanter gällande hårdhet och är ett lämpligt slipmaterial. Harry berättade säkert sen vidare om hur kiselkarbiden mals ner till lagom kornstorlek för olika behov. Exempelvis ventilslippastan där kornen blandats med fett och hamnar under Fine och Coarse, fin och grov på svenska, vilket kan läsas på burken. Troligen höll Harry på alldeles för länge och orerade, det var min uppfattning som barn att han alltid malde på för länge innan han var klar. Slutligen åkte bussen vidare till de berömda vattenfallen men den upplevelsen kom helt klart tvåa den dagen för Professorn.

Thomas



Väktarevägen 2 C
291 63 KRISTIANSTAD

Kansliet är öppet tisdag-torsdag
kl. 8.30-15.00. Telefotid kl. 9.00-11.30.

Tel: 0760 - 22 40 76
E-post: info@mcveteranerna.se
MCV:s hemsida på internet:
www.mcveteranerna.se

Club MC-Veteranerna Sverige är en ideell sammanslutning av motorcykelhistoriskt intresserade, vilket innebär att man inte behöver äga någon motorcykel för att vinna medlemskap. Föreningen har numera cirka 4 600 medlemmar spridda över landet och även utomlands. På flera orter finns dessutom lokalavdelningar.

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

Medlemsavgiften för år 2026 är 350:-. För utlandsboende tillkommer frakt på 200:-/år oavsett var i världen man bor. Familjemedlem 100:-. För detta får man tidningen MC Veteranen, som utkommer med fem nummer per år. I tidningen kan medlemmar annonsera under; köpes, säljes, efterlyses mm utan kostnad. Som medlem har man också möjlighet att få fordon förmånligt försäkrade i MHRF-försäkringen.

MC Veteranen är en Posttidning och som sådan prenumerationsbar. För en avgift av 350:-/år får man de fem numren av tidningen som numera utges.

För medlemskap eller enbart prenumeration av MC Veteranen tag kontakt med föreningens kansli.

Ansvarig utgivare: Sven Lundin

Redaktion:
Thomas Grandell
mcskrot@telia.com
08-530 300 15

Layout:
Mia Kristoffersson
mia@brukshuset.se
073-088 19 50

Tryck: Norra Skåne Offset, Klippan
© Club MC-Veteranerna Sverige

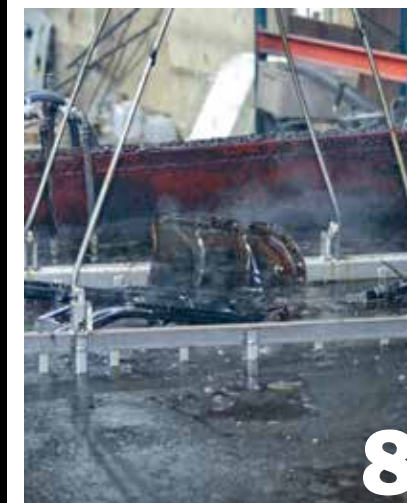
Material till tidningen emotser vi tacksamt under adress:
MC Veteranen
Club MC-Veteranerna Sverige
Väktarevägen 2C
291 63 Kristianstad
E-post: mcveteranen@mcveteranerna.se

Nästa nummer:
Nr 3. 2026 beräknas utkomma vecka 28
Annonsstopp vecka 25.

Omslagsfoto: Thomas Grandell

INNEHÅLL MC VETERANEN 2 2026

Dubbeldäckarsöm	7
Plåtrönt	8
Rull Rulle...	14
Fahrzeugmuseum	20
Wiklundsindianen	24
Tomos Colibri	30
Vattenbuffeln GT750 -72	36
Smart renovering	42
Årsmötet	46
MCV Aktuell	49
Motorcykeljakt i Italien	58
Thomas funderar	66



8 66



58



42



24



Bästa medlem

Tiden rusar iväg och vi har redan hunnit med årsmötet och våren gör nu sitt intåg på riktigt! Därutöver så har Thomas nu gjort sin tredje tidning. Vi uppmanade ju er att återkoppla med konstruktiv kritik efter första numret och jag vet att Thomas har gjort några justeringar efter era synpunkter och det ska bli spännande att höra vad ni tycker!

Vårt årsmöte på Bynanders Motormuseum i Svenljunga lockade många deltagare och vi fick en trevlig eftermiddag tillsammans (se separat artikel). Efter förrättat årsmöte kan vi nu hälsa Stig Arnesen välkommen som ny suppleant i styrelsen. En närmare presentation av honom kommer i nästa utgåva av vår tidning.

Nu när årsmöte och revision är avklarad, fortsätter arbetet med att ordna med hemsida och medlemsregister för våra lokalavdelningar och sektioner. Vår klubbshop ska också färdigställas så det är ingen brist på arbete!

En utmaning vi har är att trygga återväxten. Ska vi kunna fortsätta verksamheten med oförändrad medlemsavgift måste vi alla hjälpas åt att båda värva nya medlemmar (målet i år är 250 nya medlemmar) samt även se till att vi försäkrar våra motorcyklar genom MHRF-försäkringen. Gör vi det säkerställer vi inte bara

finansieringen av MHRF som ser till att motorhobbyn får förutsättningar att leva vidare - vi bidrar även till finansieringen av Club MC-Veteranerna Sverige som får en återbäring på alla försäkringar som är tecknade genom MHRF. Nu när besiktning av motorcykeln inte behövs vid ett värde upp till två basbelopp (ca. 120 000:- i år), har ju det största trasslet med MHRF-försäkringen försvunnit. Även om konkurrerande försäkringsbolag måhända fortfarande har ett enklare och snabbare sätt att teckna en försäkring går det inte att jämföra med vår försäkring genom MHRF. Den är inte bara en försäkring utan även ett sätt att stötta arbetet för att säkra vår hobby för kommande generationer!

Ordföranden Sven Lundin



STYRELSEN

ORDFÖRANDE
Sven Lundin
Servisvägen 3
612 37 FINSPÅNG
070-260 99 50
ordforande@mcveteranerna.se

VICE ORDFÖRANDE
Johan Helmer
Linnévägen 36
616 34 ÅBY
076-115 72 00
viceordforande@mcveteranerna.se

SEKRETERARE
Bengt Gustafsson
Fridhem 1
456 94 HUNNEBOSTRAND
073-226 17 02
sekreterare@mcveteranerna.se

KASSÖR
Katarina Bergling
Högåsvägen 1
187 42 TÄBY
kassor@mcveteranerna.se

LEDAMOT
Stig Scholander
Prästvägen 17
280 62 HANASKOG
070-607 85 11
scholanders@telia.com

SUPPLEANT
Bo Höglund
Kullängsvägen 3
561 46 HUSQVARNA
070-932 34 64
pegoma87@gmail.com

SUPPLEANT
Stig Arnesen
Kräftvägen 6
281 35 HÄSLEHOLM
073-332 52 22
staarnesen@telia.com

REVISORER
Pär Jacobsson
Sockerkokaregatan 8
222 36 LUND
Tel. 070-967 28 13

Torgny Arvidsson
Lund 110
668 91 ED
0534-260 56

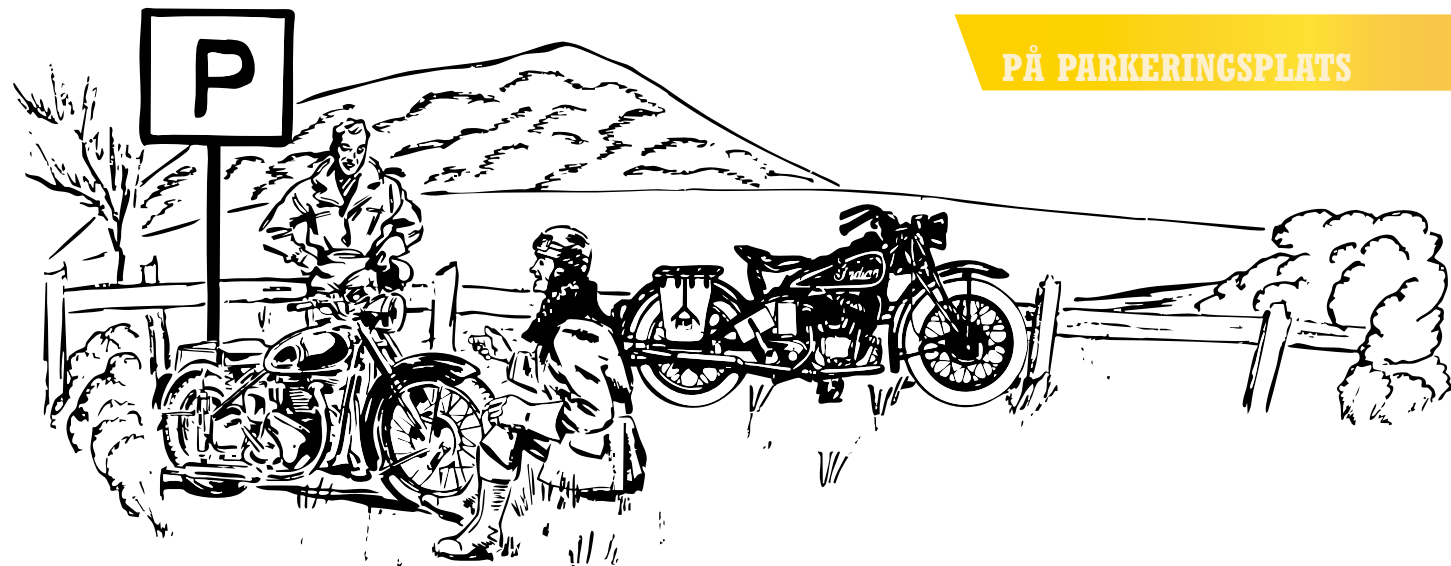
REVISORSUPPLEANT
Lennart Johansson
Skogvaktaregatan 1 nb
602 08 NORRKÖPING
073-082 93 01

FÖRSÄKRINGSSAMORDNARE
Olof Östberg
Lundagatan 6
655 95 Våse
070-567 53 49
ostberg.olof@gmail.com

VALBEREDNING
Lars "Malke" Hjalmsberg
Klöv 118
643 99 HÖGSJÖ
076-047 16 45
malke_4@hotmail.com
(sammankallande)

Lars Wiik
Barkskeppsvägen 17
296 37 ÅHUS
073-688 24 73
e-post: wiik.lars@gmail.com

Lennart Hedberg
Gustavsgatan 7
431 66 MÖLNDAL
070-621 91 06
e-post: flohed72@gmail.com



ORSAK: MATEMATIK

I nummer 1 hade jag en fråga i reportaget om Norton ES2 på 500cc som Tomas Karlsson mer känd som TK kunde ge svar på. Vi börjar med frågan.

Borrning och slag var redan 1923 de klassiska 79x100, långslagit så det räcker. Varför är det så för övrigt att engelsmännen som alltid räknar med bråk och olika kroppsdelar använder metriska mått på just volymen av en motor, varför blev det inte 30 och tresjundedels kubiktum och borr och slag i ännu krångligare bråktal.



SVARET ENLIGT TK

I den engelska motorcykelindustrins begynnelse köptes motorer in från kontinenten av tillverkare som De Dion-Bouton, Peugeot eller andra ofta franska tillverkare. De motorerna var klassade i kubikcentimeter och då engelsmännen inte klarade av att

räkna ut dessa tal till tum och fot behölls just det metriska systemet på motorvolym.

När de sen började göra egna motorer så var det inget de vill ändra på då just engelsmännen är extra konservativa, det ska vara som det alltid varit även om alltid endast hade pågått i ett fåtal år vid tillfället.

RÄTTELSE

I förra numret så hade vi en fin artikel om en gul Vespa, artikelförfattaren var Christer Dominique från Harestad vars namn föll bort vilket vi på redaktionen beklagar men försöker rätta till nu. Passar även på att tacka honom och andra som bidragit med material till tidningen, uppskattat av mig och säkert även av er läsare.

Thomas



I förra numret gällande det nedlagda Backamo, var fotografen ingen annan än Malke.

GASGLAD?



Då ska du ta dig till Örebro Motorstadion den 31 maj när Scandinavian Dirt Track Weekend arrangeras. Öppet för bilar och motorcyklar från 40-50-talet eller tidigare, men anmälan och godkännande krävs. Mer info och hur man anmäler sig på <https://sdtw.se>.

VÅRSNYGG

...blir du i våra fina klubb-t-shirts. 100 procent bomull i skön kvalitet är det perfekt under hojjackan, eller när det är dags för hojkalaset. Priset, ja nästan gratis. 150:- med lilla loggan och 250:- med den fräsiga stora. Tröjorna beställer du via club-shopen som du hittar redan på nästa sida.



Husqvarna-rallyt

lördagen 6 juni 2026



Märkesrally för veteran mc och mopeder. Rallyt körs på natursköna vägar i södra Vätterbygden. Ca 8 mil för mc, ca 5 för mopeder.

Information och anmälan.
www.husqvarnamotorcyklar.nu
Välkomna med er anmälan.



BSA FINESS

Göran Nilsson i Vimmerby är något av en BSA-fantast. Nu har han tagit sig an en BSA Blue Star från 1935. Det är en av sportmaskinerna som BSA tog fram under 1930-talet och som stått högt på önskelistan hos Göran. Vid hans första inspektion av objektet fann han ett märkligt sexkantigt hål i framgaffeln. Efter viss konsultation med P-G Sjöberg i Hoting stod det klart

vad detta hål var avsett för.

På 1930-talet var ju tändstiften tvådelade för att grundligt kunna rengöras. Tändstiftnyckeln var ju alltid med i stövelskaftet under färd och sexkanthålet var helt enkelt mothållet för att kunna demontera stiftet. Flitens lampa lyser mest jämt hemma hos Göran så motorcykeln lär nog stå rallyklar inom ett år anar jag.

Börje



Filmtipset THE WORLDS FASTEST INDIAN

Få av oss har missat "The Worlds fastest Indian" eller som den hette i Sverige "Citronträd och motorolja", men om du missat så rekommenderas en titt varmt.

Filmen handlar om Burt Munro från Nya Zeeland som 1967, då 68 år gammal, förevigade en livslång dröm om att sätta världsrekord på sin Indian Scout från 1920 i Salt Flat Bonneville USA. På sidorna 26 till 31 kan du läsa om Calles Carlssons Indian 600 Scout, och det är otroligt nog samma modell som Burt Munro's.

Calles exemplar är dock inte lika trimmad eller ombyggd men det ger ändå perspektiv på vad som är möjligt. Munro's världsrekord på 184.087 MPH det vill säga 294,53 km/h med en Indian byggd 1920. Filmen med Anthony Hopkins i huvudrollen som Burt Munro är sevärd oavsett om man gillar motorcyklar eller inte. Historien om Munros resa

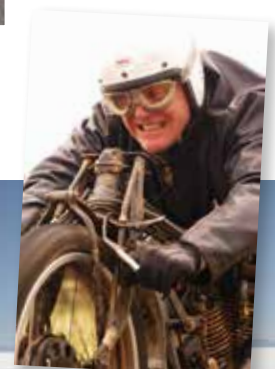
mot världsrekordet är en känslösam berättelse om att aldrig ge upp, kulturkrockar och en tid när både motorsport och teknisk utveckling befann sig i en brant kurva uppåt.

Filmen Worlds Fastest Indian finns att hyra och köpa på SF Anytime, Google Play, Viaplay med mera.

Foto Chuck Zlotnik.



Foto Raoul Butler.



Från TT-veckan på Isle of Man till Belstaff i Longton, 1975.



KONSTEN ATT SOVA I EN ENGELSK DUBBELDÄCKARE

Alla som har bott på B&B i England, Skottland eller Irland känner säkert igen sig i delar av denna historia.

Efter en vecka i huvudstaden Douglas på Isle of Man var vi, Tryggve, Thorkel och undertecknad bekväma med ljusblå nylonlakan, matta i duschen, kopparkabelvärmare runt varmvattenrören, vita bönor och gröna ägg till frukost. Vi umgicks med Bosse Granath som tävlade på en cykel med två ihopbyggda crossmotorer vill jag minnas, där gissningsvis Lindström i Limhamn varit delaktig. På väg till färjan som skulle ta oss till Göteborg hade vi planerat in ett besök på fabriken som tillverkade det så kallade kletstället, Belstaff i Longton.

Söndagkväll och fabriken i Longton öppnar måndag morgon. Inget överkomligt boende

i Longton att finna. Men väl en stilla parkanläggning utan en människa. Ingen nederbörd. Vi uppsökte ett lummigt träd, parkerade och bredde ut oss i väntan på fabriksaffärens öppnande. Mörker.

En polisbil glider upp. Två poliser frågar stillsamt vad vi gör där.

Trovärdig förklaring

Vi förklarar situationen. De tror sig kunna ordna logi och ber oss följa efter dem. Hela kortegen kör in på Longtons bussgarage. Där fixas så att alla bussar fungerar nästa arbetsdag. I det ingår också att på polisens begäran ordna logi på övervåningen i en dubbeldäckare. Inklusive frukost, innan Belstaff öppnar. Själva besöket på Belstaff är höljt i dunkel. Dubbeldäckaren är däremot evigt bevarad.

Håkan Rosborg, juni 1975



En bil som fått sig ett spabad i Kolsva. Ser du vad det är för modell? Ledtråd, en stad i Kanada.

”jag behövde inte ens försöka se glad ut...”

PLÅT RENT

Att jobbet med att ta bort färg och rost är en trist historia är nog en allmän åsikt. Kanske finns det någon som faktiskt tycker om den uppgiften men den personen är svår att hitta men kanske finns det i alla fall en. Joel Bergström som finns i mina trakter här i Kolsva verkar ändå tycka att det är skoj men det är nog mer än professionell glädje som upplevs då. Då vi lämnade in en Suzuki GS1000E ram, tank och lite annat smått hos JB Paint and Rust remove blev det ändå en rolig historia.

Vi har alla haft problemet, färg och rost ska bort så det går att arbeta vidare med grejorna. Kanske ska det svetsas och lagas, rätas och spacklas, lackas och göras fint. Olika varianter finns, skrapa och slipa är det jag gjort oftast, fördelar finns med denna

metod. Den främsta är nog att det egentligen knappt behövs någon utrustning, en gammal kniv, lite smärgel, stålborste och kanske en slipmaskin. Smutsigt och dammigt är det och det blir alltid kvar färg i skrymslen och vrår. Det försvinner även lite annat än färg då det slipas, den

FÄRG & ROSTBORTTAGNING

- Blästring - kräver bra utrustning, dammar
- Slipa/skrapa - arbetskrävande och svårt att få bort allt
- Färgborttagning som penslas på - tidskrävande och med blandat resultat
- Kemiskt bad - effektivt men giftigt
- Vattenblästring/sodablästring - fint och skonsamt resultat men fungerar bäst för en uppfräschning av omålade ytor
- Laserblästring



Joel Bergström, JB Paint and Rust remove.



Ram, sadelbotten och lite annat smått som lämnades i utöver tank och framskärm.



Tanken innan behandling, ser skaplig ut men mycket rost på insidan samt i behov av svetsning under.

mekaniska bearbetningen tar även med sig metallen motorcykeln eller moppen är byggd av. En metod som få tycker om, men vi alla har använt.

Blästring är en favorit hos många men absolut inte min. Här kan vi verkligen prata om smutsigt och dammigt och även högljutt. Min aversion mot metoden beror nog mycket på dålig utrustning, det finns säkert bra prylar för hemmabruk men jag har inte hittat det. Vi hade en gång vad jag tror var riktiga grejor i vår verkstad men även där var det svårt att få önskat resultat utan ett evigt blåsande. Ett önskat resultat var även alla "vänner" som ville låna blästern, de lämnade ett lager av sanddamm över hela verkstaden efter sig ihop med en fundering på hur mycket elräkningen skulle öka med efter att ha hört skruvkompressorn gå i timmar. Det blästerskåpet gick officiellt "sönder" ganska fort. Att lämna in rostiga delar till en riktig

blästerfirma fungerar däremot bra men det finns brasklappar. Precis som med det mesta i livet är det inte enkelt, övning ger färdighet. Om du har bra kontakter med din lokala industriblästrare och lämnar in dina grejor där kan det hända att det kommer tillbaka med en annan form. En tank håller inte om den blästras på samma sätt som en stålball, den kan få en helt ny form. Inom bilvärlden är en blästrad bil en stor risk att ta sig an då blästringen sträcker och drar i plåten. Sanden fastnar och tränger utöver det in olika håligheter och oavsett hur mycket du dammsuger och bläser kommer det alltid finnas kvar någonstans. Inget större problem i motorcykelvärlden men kanske om du renoverar en Vespa. Enligt mig fungerar blästring bra om någon annan gör det, någon som kan hantverket och har rätt utrustning. Det finns även andra blästermetoder som använder annat

KEMISK AVLACKERING UTFÖRS AV

- JB Paint and Rust remove Kolsva
- Knivsta Stålbud, Knivsta
- Svensk Reningsindustri AB, Kungälv
- Svedjans, Borås
- ...med flera



En korg lastad med en GS1000E ram försvinner ner i lutbadet.



Ingen lack eller rost kvar efter en vecka i Joels häxbrygder, klart för lack.



Så här fin blev tanken efter att ha badat i lut och syra ett par dygn, som ny och även rostfri på insidan.

medium än sand såsom glas, vatten, is, nötskal, plast med mera. Har inte någon egen erfarenhet av dessa, men det brukar se fint ut men det är nog mycket en metod som används för att få fina ytor.

"Avlutat"

Sen finns det kemisk borttagning, mest känt är troligen

Bums färgborttagning. Bra grejor eller det var i alla fall det. Miljöregler är nog bra att ha men vissa saker behöver vara hälsovådliga och farliga för att fungera och just detta med att ta bort färg har inte gynnats av dessa regler. Det finns massor med produkter men de lovar oftast mer än de håller, med det sagt säger

jag inte att det faktiskt inte finns bra färgborttagningsmedel, har inte testat alla.

För att ta bort färg används oftast natriumhydroxid, även känt som kaustiksoda eller lut. Starkt basiskt och starkt frätande på organiskt material, samma material som människor är gjorda av förövrigt. Så innan du börja blaska ihop din egen lackborttagningsdekokt är det bäst att du läser på om riskerna. Det är inte speciellt dyrt att köpa någon liter men om du ska fylla en balja där en motorcykelram får plats blir det inte helt billigt.

För att ta bort rost fungerar inte lut, då behövs det något surt, en syra. Processen att få detta att fungera är proportionell gällande tid och surhet. För att hålla det på en surhetsnivå som inte är så hemsk att jobba med behövs det tid. Koncetrerad fosforsyra skulle nog fixa rosten på sekunder eller minuter men det är inte att rekommendera. Citronsyra är enklare att jobba med, finns i butiken men det kommer ta tid innan rosten är borta. Även här kommer du behöva en stor bytta och likt med luten blir det inte så billigt i slutändan. En annan dyr grej är nu du vill slänga bort syran och luten, då ska det lämnas in på destruering.

Här kommer Joel Bergström in i bilden som en räddare. Hans firma har stora byttor, så stora att du kan doppa en hel Cadillac i dessa. Vätskorna är även uppvärmda för att skynda på förfarandet men det tar en vecka innan det är klart. Vi lämnade som nämnts in en motorcykel, den Suzuki vi byggde som en Julkalender. Det går att se under lucka 4 på Spinnin Wheels Youtubekanal om hur det går till om du vill fördjupa dig ytterligare i ämnet. Suzukin plockades isär och delarna placerades i en korg som sänktes ner i den varma luten.



Takstolarna i Kohlswa Jernverks gamla lokaler där Joel håller hus visar på en omsorg om sånt som inte längre visas omsorg om.



Så här fin blev Suzukin.

FÖRDELAR

- Kostnadseffektivt
- Även rostfri insida, perfekt på en tank
- Hos Joel kan man även ta bort färg på aluminium och plast
- Trots väntetid är det väldigt arbetsbesparande
- Inget mekaniskt slitage vilket både slipa, skrapa och blästring ger
- Fungerar lika bra för motorcykelns alla delar

det två dygn i den likaledes varma citronsyran var även rosten borta. Ett snabbt dopp i luten igen neutraliserade den syra som fanns kvar innan allt spolades av igen. Slutligen doppades delarna i ett rostskyddsmedel så att den nu helt oskyddade ytan inte direkt ska börja oxidera. Resultatet blev väldigt bra och som bonus blev även tanken rostfri på insidan. Det går även att ta bort färg på aluminium och plast hos Joel. Det sistnämnda är bra att ha

NACKDELAR

- Få firmor som gör det
- Tar tid
- Inget man gör själv, mängden kemikalier som behövs gör det alltför kostsamt
- Kräver skyddsutrustning då det är giftiga och starka kemikalier som även kräver destruktions när man är klar.

Där låg den i ett dygn innan den plockades upp och spolades av med högt tryckstvätten, nu helt utan färg. Efter

i åtanke för oss som håller på med lite nyare cyklar, såna som är tillverkade de senaste femtio åren. Att slipa ett helt kåpset till en sporthoj gör ingen glad.

Vad kostar då detta, pris för att få en motorcykel- eller mopedram fri från rost och färg är 1 500 kronor eller en hel motorcykel som i mitt fall 2 000 kronor. För mig väl investerade pengar, ett mycket bättre resultat än jag själv någonsin skulle kunna fixa och mitt eget arbete var egentligen bara att lämna in, hämta ut, betala och se glad ut. Och denna gång behövde jag inte ens försöka se glad ut, bra utfört arbete och väl investerade pengar ger automatiskt ett leende på läpparna.

Thomas



Idolkort i 30-tal.



1929: min far Tore som 18-åring bredvid idolen Rudolf på hoj.

1932 visade 90 000 åskådare att "alla vägar bär till Saxtorp", där firades "Grand Prix" för tredje året i rad. 51 förare från elva nationer for i väg som skjutna ur kanoner när startflaggan föll. Min morbror Rudolf "Rulle" Jönsson sadlade en 350cc fabriks-Husqvarna och ledde sensationellt före engelsmännen efter tio varv. Efter 20 varv var det dags för nytt depåstopp med bränslepåfyllning. Hans ledning hade ökat och var nu minuten och 27 sekunder före närmaste konkurrent. Åtta rundor återstod till den svartvitrutiga flaggan. På sista varvet med tre minuter kvar att köra, hände det som aldrig får ske: Motorn sade upp sig och kannan (cylindern) på Qvarnan sprack. Rudolf lämnade hojen vid bankanten på väg in i skogen med tårarna rinnande längs kinderna. Det hade varit mitt livs seger, stammade han efteråt.



Rudolf Jönsson som fabriksförare på Suecia i Örkelljunga, sent 20-tal.

FULL RULLE, STOREBROR...

Jag var bara några år gammal när morbror Rudolf Jönsson kom från Skåne för att köra midget på Solvalla. Han bodde då hos oss då på Ståltrådvägen 32 i Ulvsunda, en förort till Stockholm. Liksom lillebror Åke, körde paret för bröderna Håkansson i Malmö som tillverkade midgetten Effyh – ett överlägset märke på dåtidens unga marknad. Sporten hade fötts i USA och kom till Sverige under slutet av 40-talet. Paret Jönsson sadlade då om från två- till fyra hjul.

Rudolf föddes den 13 november 1907 i Grönby utanför Wemmenhög vid Anderslöv i Malmöhus län. Efter skolan arbetade han i fem år som chaufför hos Hallmers Järnhandel i Malmö. Han började samtidigt pröva sina vingar i den så kallade dirt-track-klassen tillsammans med lillebror Åke. Rudolf lyckades vinna sin fjärde tävling med banrekord i Lyckåsbacken, en tävling nära Ystad. År 1929 var unge Jönsson redan fabriksförare hos Suecia, en

svensk mc-tillverkare i skånska Örkelljunga. Rudolf körde fabriken 500-kubiksmotorcyklar medan lillebror Åke tävlade med Suecias 350-kubikare. I en årssammanställning för 1929 placerade sig den då 22-åriga Rudolf som sjunde bästa förare, med totalt 28 poäng i den konkurrensut-satta Malmösektionen (min pappa Tore låg då tre poäng bakom på tionde plats).

Husqvarna bjuder upp
Efter framgångarna hos



Rudolf Jönsson, en av Husquarnas bästa åkare.

Suecia investerade Rudolf i en fastighet i Malmö. Här fanns ett trettiotal garage jämte en bensinstation. I utgången av 1930 hade civilingenjör och Husqvarnakonstruktören Folke Mannerstedt noterat de två skånska talangerna. Åke blev erbjuden en av fabriken 250-kubiksmaskiner med vilken tävlades i klass A. Han var nu stallkamrat med storheter som Gunnar Kalén och Ragnar Sunnqvist, samt med sin storebror Rudolf Jönsson som tävlade i 350-klassen.

Kontraktsdebuten skedde på den skånska travbanan Jägersro i november 1930. Det var ett 5 000-meterslopp och åskådartribunerna var trots kallt höstväder utsålda. Åke visade var skåpet skulle stå och vann tävlingen samtidigt som han inkasserade knappt 100 riksdaler för segern. 1931 års säsong stod inför dörren; han skulle fylla tjugo år. Trettiotalets vykortet från Husqvarnastallets Saxtorps-gång är visserligen daterat till lillebror Åke, men gällde

förstås lika mycket storebror Rudolf: Vi firar Grand Prix, signerat av Folke Mannerstedt och hans fru Karin, Ragge Sunnqvist och hans fru Gunnar Kalén och hans fru Britta, Yngve Ericsson och Sten Edlund samt ytterligare några i gänget! Rubrik: "Vi firar Grand Prix". I Saxtorps unga dagar...

Hialös släkt
"Hialös" är ett skånskt uttryck för obotlig otålighet. Det var ett släktdrag hos "Jynssons" och storebror



I sitt esse på fabriks-Qvarna längs banan i Saxtorp 1933 - kom trea med sin 350-kubikare.

Rulle var inget undantag. Var han inte först i mål, så var livet knappt värt att leva...

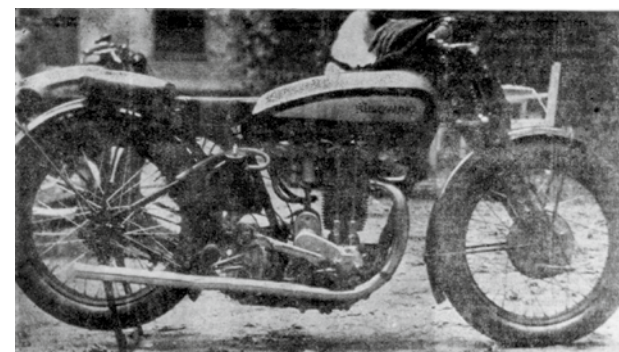
År 1931 lämnade båda bröderna Suecia och gick över till Husqvarna, och när detta skedde började de stora resultaten komma för "Bröderna Jynsson", som de kallades av både vänner och i media. Den svenska Grand Prix-tävlingen för road racing i Saxtorp startades år 1930. Sporten kallades TT (kort för Tourist Trophy) och evenemanget blev omedelbart en stor framgång – både i Sverige och utomlands. Vid den tredje upplagan 1932 kom omkring 90 000 åskådare för att se tävlingen. "Alla vägar leder till Saxtorp", skrev den lokala tidningen entusiastiskt. Starten i både A- och

B-klasserna för 250- respektive 350-kubiksmotorcyklar samlade 51 förare från elva länder. Min farbror Rudolf var en av dem, körande sin fabriksbyggda 350-kubiks Husqvarna med överliggande ventiler.

Den dramatiska tävlingen leddes först av britten Charlie Dodson på en brittisk Excelsior – något som inte var oväntat, då engelsmännen var vana att dominera var de än tävlade. Han ledde i tre varv innan Rudolf Jönsson ökade tempot och körde om honom, till stor glädje för hemmapubliken. Rudolf byggde sedan stadigt upp sin ledning fram till varv 10, då han var tvungen att köra in i depån för att tanka. Britten "Dodie" fortsatte i ytterligare fem varv innan han

gjorde sitt depåstopp, vilket innebar att han klarade sig med ett stopp medan Rudolf behövde två. Det kunde alltså bli problem. Ovetskapen om Dodsons strategi gjorde att Rudolf blev förvånad när han fick depåsignaler att öka tempot ytterligare för att dryga ut sin ledning. Denna djärva depåtaktik skulle en timme senare visa sig vara avgörande för tävlingsresultatet.

När Rudolf kom in för sitt andra stopp på varv 20 hade hans ledning vuxit till en minut och 27 sekunder. Själva stoppet kostade honom 40 sek-



under, så han hade fortfarande nästan en minuts försprång när han kom ut på banan igen. Nu återstod bara åtta varv. Allt verkade vara under kontroll – både ute på banan och inne i depån, även om man kunde ana en viss nervositet. Fyra varv senare gav Dodsons motor upp, och han tvingades bryta loppet. En hemmaseger för Jönsson såg nu ut som en ren formalitet, men fyra varv skulle fortfarande köras. På det allra sista varvet hann Rudolf i kapp italienaren E. G. Selfo på en Velocette, som nu blev varvad av "Supersvensken". Banan var 14 kilometer lång och ett varv tog drygt sju minuter, så försprånget var gott – tills...

På sista varvet inträffade katastrofen. Rudolf Jönsson berättade själv: "Jag var halvvägs till mål när jag hörde hur motorn small, rejält. Cyldern på min Husqvarna sprängdes och det fanns ingen chans att fortsätta," sa Rudolf. "Jag körde av banan och lämnade motorcykeln, tårarna rann. Det hade blivit min största seger någonsin."

Trots Rudolfs förlust i 350-kubiksklassen var svenska medier lyriska över hemmasegern i den viktigaste C-klassen för 500-kubikare. Citat:

"Men maskinen som ledde Ragnar Sunnqvist framför förare från 11 nationer kom

från Sverige, bar namnet 'Husqvarna' – tillverkad i den lilla staden med samma namn."

I 1932 års svenska TT i Onsala ledde Rudolf återigen större delen av tävlingen, men ett fall och byte av tändstift gjorde att han tappade tid och slutade trea. I samma års Stockholm TT tog han ännu en pallplats – återigen en tredjeplats i 350-kubiksklassen, fortfarande på en Husqvarna.

Inför 1933 hade Saxtorp-tävlingen uppgraderats till Europeiskt Grand Prix (en titel som bara gavs till ett enda evenemang per säsong). 150 000 åskådare kom för att se loppet – från både Sverige och utlandet. Med så stor publik

Överst
Vi firar
Grand Prix.
Hälsningar från
Mannerstedt,
Kalén,
Sunnqvist,
med flera.

T. v.
Rudolf
Jönssons
fabriks-
Husqvarna 231.

Mitten
1935 - Rulle
besiktigar
legendariska
hojen F100.

T.h. På
20-talet var
rundbana inget
främmande för
unge Jönsson.



På 30-talet bar alla vägar till Saxtorp - inte till Rom...



är detta fortfarande ett av de största idrottsevenemang som ägt rum i Sverige. Rudolf Jönsson tog återigen en tredjeplats i 350-kubiksklassen, efter de två brittiska stjärnorna Simpson och Guthrie på Norton. Samma år gifte sig Rudolf.

Husqvarna drog ned på sina satsningar och året efter var man borta från racerverksamheten. Det drabbade först även Rudolf som bara körde några tävlingar 1935. Karriären var till ända när kriget kom emellan och fortsatta tankar på racing fanns inte. Kanske fanns det känslomässiga skäl till att skånebröderna nu lade hjälmen på hyllan.

Nytt hopp efter kriget

Men efter kriget tändes nytt hopp. I USA hade man sedan 30-talet kört ensitsiga bilar med små motorcykelmotorer. I slutet av 40-talet fanns mer än 800 banor och 50 miljoner åskådare hade sett tävlingarna som kallades Baby Racing. Åke Jönsson lärde känna bröderna Håkansson på Rönneholmsvägen i Malmö. De två midgetkonstruktörerna Folke och Yngve Håkansson hade designat en bil med namnet Effyh som stod klar för tillverkning 1947. Namnet

fick man av initialerna F.Y.H., Effyh. Denna lilla racerbil ingick i Formel 3-klassen med en halvliters mc-motor. Den var 2,8 meter lång, vägde 235 kilo och föraren satt tio centimeter över marken. Ensitsaren försågs med en 42-hästars engelsk Jap-motor som varvade kring 6 700 varv per minut, rpm, och hade en treväxlad Husqvarnalåda för att omvandla effekten effektivt till underlaget. Karossen gjordes av aluminiumplåt, man körde på rivdäck (nabbade) och totalpriset låg på 9 000 kronor varav en tredjedel bestod av drivkällan. Toppfarten på 160-170 km/h utnyttjades aldrig på 400-metersbanor, utan endast på 1 000-meterssträckor. Med hjälp av Åkes kapital och kunande tillverkades bilen som debuterade på i Arlöv den 11 maj samma år när MK Tändstiftet arrangerade jordbancetävlingar. Med Åke bakom ratten vann ekipaget dess allra första viktoria och 200 kronor i prispengar. Publikerna fick bevittna raketfarter när förarna susade förbi några meter från banans avstängning. Klassen var i målbrotsåldern. Det blev förstås fler segrar och 15 lopp senare var året slut. Åke hade genom rattalang vunnit



Åke (basker), Rudolf och Ragnar Sunnqvist hos Hva.

samtliga tävlingar i sin lilla cigarrlåda, utom den ena på Solvalla där skåningen blev försmädlig tvåa. Midget-Jönsson var framgångsrik på grund av sin körskicklighet, men hade även fördel av Effyh-racerns konstruktion och ringa vikt. De kommande två åren byggdes en osannolik karriär upp, både av Effyhbröderna och av Åke som nu fått sitt nya smeknam efter att tidigare även kallats "Bryggar-Jönsson". Den 22 maj hölls Majloppet på Jägersro dit 14 000 åskådare kommit för att se det skånska brödraparet Åke och Rudolf göra upp om segern. Åke vann och förbättrade banrekordet med hela sju sekunder vilket betydde att han körde i 100 km/h i genomsnitt. Fyra månader senare fick storebror Rudolf revansch. Nu hade en publik på 25 000 bänkat sig för att bevittna brödrafighten. Rudolf knep starten och Åke jagade förgäves. Efter fem körda varv var segermarginalen två sekunder i mål. Duon kallades nu "Jynsson brothers" och folk reste från när och fjärran för att se bröderna kämpa inbördes fram till 1951.

Ledare

Därefter satsade han på ledarskap i flera skånska motorklubbar, där Rudolf också ofta agerade som tränare. Dessutom var han en av initiativtagarna till motorklubben MK Tändstiftet i Limhamn. Senare under femtiotalet drev Rudolf lanthandel på flera orter i Skåne, bland annat i Saxtorp och Landskrona.

Rudolf deltog i sammanlagt 300 tävlingar. Han avslutade sina dagar som 88-åring i skånska Löddeköpinge dit han flyttat 1990. Innan dess hann Rudolf Jönsson bli hedersmedlem i den skånska delen av MCHK.

- av Kenneth Olausson,
foto ur privat arkiv



Hedemoraseger i 350cc för Rulle med nummer 1 - året var 1934.



FAHRZEUGMUSEUM

- en bildkavalkad

I samband med årets resor till Veterama hade jag, ordförande Sven och Tobbe från Sajab Vintage fått ett tips om att vi borde besöka Fahrzeugmuseum Marxzell.

Beläget i den lilla orten Marxzell, söder om Karlsruhe och inom rimligt avstånd från Mannheim - blev det en riktig höjdarupplevelse.

Att beskriva allt vad som finns där låter sig knappt göra, så mycket roligt finns det att se; kanske vore det lättare att räkna upp det som inte finns! Därför får här ett antal bilder ge er en uppfattning om museets ofantliga mängder objekt.

Museet tillkom under 1968 efter ett initiativ från makarna Bernhard och Klara Reichert och har under åren kommit att bli allt omfångsrikare. Numera är det sonen Hubert som svarar för den dagliga verksamheten. Vi dök upp när det började närma

sig stängningsdags, men Hubert höll öppet lite längre för vår skull och avslutade med att bjuda oss på några välsmakande öl från det lokala bryggeriet. Alltså, om och när ni befinner er närheten av Mannheim/Karlsruhe - åk till Fahrzeugmuseum Marxzell - ni kommer inte att ångra er!

Malke

MARXZELL





Sven och Tobbe strosar runt bland alla objekt.



Motorrad Classics redaktion tyckte det här var Tysklands roligaste museum.



Framför en Böhmerland står det ett inramat foto av Huberts bortgångna mamma, Klara Reichert



Hubert, en holländare, Sven och Tobbe låter sig väl smaka





Lådan Calle fick med på köpet 1994 innehöll bland annat originalverktygen.



Calle Carlsson med sina fina Indian Scout 600 cc från 1924

Wiklunds-Indianen **EN VÄL BEVARAD HISTORIA**



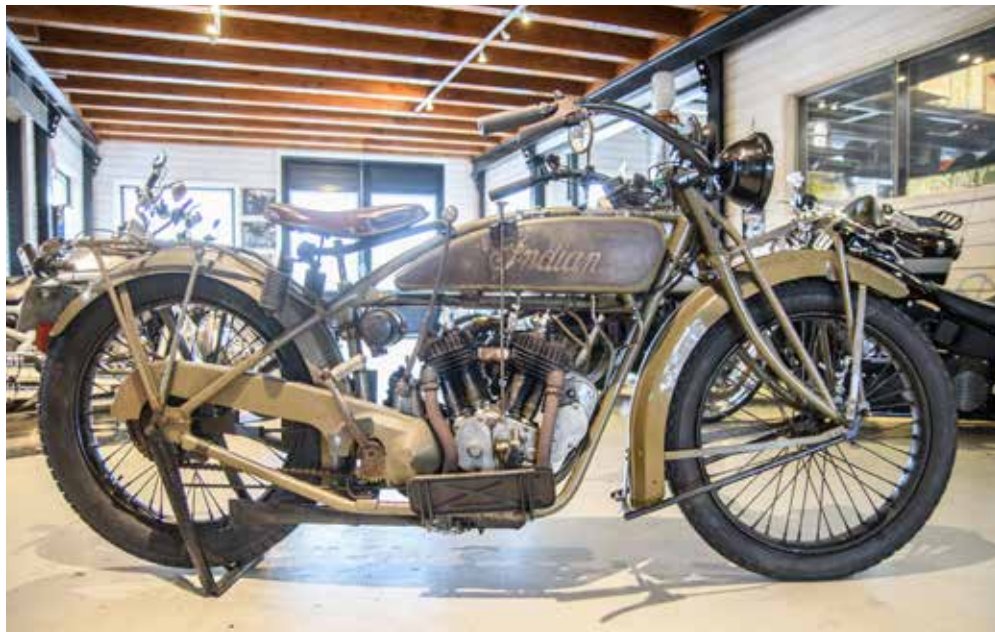
1924 var det extremt ovanligt att man hade möjlighet att köpa sig en motorcykel, kanske ännu mer ovanligt i Sverige och för Ludde från Vislanda mitt i Småland var det garanterat en stor dag när han reste till Stockholm för att hämta en sprillans ny Indian Scout 600 cc från den dåvarande svenska importören Wiklunds. Exakt 102 år senare återfinns Luddes Indian hos Calle Carlsson i Moheda det vill säga bara tre mil från platsen där den en gång i tiden garanterat höjde ett och annat ögonbryn när den rullade förbi med Ludde bakom styret.

Calle Carlsson, kanske mest känd som en av Sveriges allra bästa och mest kunniga chopperbyggare. Ja så värst långt ifrån veteranmotorcyklar är det kanske inte, men få känner egentligen till eller kanske snarare tänker på att Calles butik i princip är nerlusad med gamla rariteter i varierat skick. Intresset för veteran sträcker sig dessutom till det mesta och bland tvåhjuliga saker återfinns allt ifrån gamla träkällkar insvepta i originalförpackning, till en äkta Cocoa-Cola-kyl från 50-talet. Men just idag ska vi fokusera på en av motorcyklarna som Calle trots allt

håller lite extra kär. Så pass att han både nu och då rullar ut den för att kicka igång den för alla som vill njuta av både åsynen och ljudet.

Påbörjad renovering

Efter att Ludde, den första ägaren, lämnat in hamnade Indianen senare hos Håkan som påbörjade någon slags renovering. Men jobbet stannade snabbt av och Håkan hann bara med att plocka av lamellerna, några vajrar och oljepumpen. Håkan var klok nog att spara allt inklusive originalverktygen som medföljde när Ludde blev första ägare. Cykeln blev stående i



Håkans garage och vid något tillfälle under 80-talet korsades Calles och Håkans vägar och Calle blev varse klenoden. Calle som vid denna tidpunkt redan byggt upp en anse- nlig

verksamhet, med verkstad och butik, hade sedan länge börjat samla på sig intressanta objekt och Calle frågade helt enkelt om han kunde få köpa Indianen. Nej se det

Ventilyftaren som regleras från tanken avslöjar att detta är en 1924 års modell.



fick han inte. Åren gick och Calle tog de tillfällen han fick för att bearbeta Håkan, men svaret var detsamma, nej.

Ett tiotal år senare annonserade Calle ut en säng han ville bli av med. Den första som ringde var Håkan, ja han med Indianen. "Skulle Calle måhända kunna tänka sig någon bytesaffär?" Sängen plus lite pengar mot Indianen?

Ja Calle funderade nog inte så värst länge, han blev av med sängen och fick ett riktigt fint exemplar av en numer knappt lösbar motorcykel.

1924 var motsvarande Scout 600cc klassiskt mörkröda, men just denna är ju grön? Efter lite forskning visade det sig att ett fåtal som skeppades till Sverige och Wiklunds målades mörkgröna, med Wiklunds logotype på tanken. Och precis så ser den ut. Helt original, orörd, underhållen och med endast någon bättring här och där. Det visar sig dessutom att det mesta annat också är original. Allt är patinerat av år och användning, det finns lite rost och repor, men till och med gummina på fotplattorna och kicken är kvar. En riktig skatt i vad man skulle kalla "mycket gott bruksskick".

Snabbt igång igen

Calle bytte till sig Indianen 1994 och har sedan dess egentligen bara underhållit den.

– Ja det var ju lite grejor avplockat, men det var snabbt fixat, berättar Calle.

Efter att med hjälp av en kollega ha satt ihop maskin samt magnetiserat magneten, var Indianen återigen startklar.

– Jag tror inte den har gått speciellt långt även om det påstås att Ludde var en riktig farddäre och körde från Vislanda till Stockholm på under tre timmar med Indianen, skrattar Calle och fortsätter:

– Det är nog inte riktigt sant med tanke på att den

knappt gör 100 km/h i nerförsbacke och medvind.

Calle berättar att det just nu sitter fel bakdäck på den och att remmen till laddningen gått sönder.

– Ja det ska ju vara Vulstdäck på den och lite smälare, berättar han.

När vi tittar närmare på cykeln noterar vi att det sitter ventilyftare på den något som introducerades just det året.

– Ja det behövs ju inte för att starta den, men väl stanna den, berättar Calle.

I registreringspapperna anges Indianen vara av 1923 års modell, men just ventilyftarna avslöjar att det rör sig om en 1924. Indianen finns fortfarande i registret och båda originalskyltarna finns kvar men bara den bakre sitter på.

– Ja den främre borde ju också sitta på säger Calle och visar skylt nummer två när vi kikar i lådan av verktyg och delar till motorcykeln.

Calle själv, en veteran

Fotograferingen av cykeln får ske inomhus denna dag då regnet öser ner utanför. Vi placerar den mitt i hallen av motorcyklar som Calle antingen har inne för service, reparation, försäljning eller tillhör gänget av egna alster. Calle själv räknas väl numer som veteran och under 2025 firade han 50 år med företaget Calles Chopperdelar i Moheda. Han är kanske inte ett namn man i först hand förknippar med just originalcyklar, men bland Calles egenbyggda cyklar finns bland annat en BSA M20-chopper som har den första långa springergaffel Calle själv byggde som 23-åring.

– Jag fattar inte hur jag fick ihop den, skrattar han. Trots att han numer kanske inte helt, men delvis lämnat över företaget till sonen Johan, är Calle ofta på plats för att både göra affärer och bidra



Indian Scout från 1924 hade 606 cc och en treväxlad låda. Ventilyftare och avgasspjäll samt elektriskt ljus både bak och fram.



Calle har köpt på sig nya fotplatte-gummin men tycker att det är synd att byta de gamla original-gummina. Patina är en skönhet i sig.



Att kickgummit fortfarande håller ihop är ett under med tanke på att cykeln är igång minst ett par tre gånger per år.



med tillverkning av delar. Calles har genom åren gjort sig ett namn runt om i världen för att bland annat tillverka ramar, framgafflar och styrkronor. Och detta är något Calle fortsatt gillar att göra.

– Ja det är roligt att jobba med händerna och det är därför jag samlat på mig så många gamla originalcyklar. Där har jag ju att göra lite hela tiden med restaurering, när jag känner för det och inte vill spela golf, skrattar han.

I Calles samling av motorcyklar från 1900-talets början och framåt finns flera unika objekt som vi med största sannolikhet får anledning att återkomma till.

– Ja jag började ju faktiskt



Spjällöppnare till avgasrören ifall man behöver lite extra.



Det finns en hel del både roligt och udda i gömmorna hos Calle.



med veteranmotorcyklar en gång i tiden. Den första jag som 14-åring släpade hem till fassans förtret var en gammal Husqvarna, sen blev det en Rumi 125:a och inte så långt senare en Albin 500 cc.

Och ränderna har verkligen inte gått ur för antalet har växt och samlingen är både intressant och omfattande, dessutom helt gratis att beskåda för alla som besöker butiken och verkstaden i Moheda.

TOMOS

Colibri

I skuggan av andra världskriget beslutade politikerna i Jugoslavien att landet absolut behövde ett eget motorcykelmärke. Med hjälp av Steyr-Daimler-Puch var den egna tillverkningen igång redan året efter.





Puchmärket förvillar, fanns det där från början då den såldes, troligtvis så men vem monterade dit det.

Sommaren 1954 bestämde politrukerna att Jugoslavien skulle ha en tillverkare av motorcyklar. Fram till utbrottet av andra världskriget var nästan all industri i regionen i den norra delen Adriatiska havet koncentrerad till industrier kring de italienska städerna Trieste, Monfalcone och Gorizia, vilket gav arbete åt regionens invånare. Dessa städer blev otillgängliga för jugoslaverna efter krigslutet då kommunismens skugga stängde gränsen mot Italien. Massor med duktiga arbetare befann sig på fel sida av gränsen och förlorade sina jobb med arbetslöshet som resultat. Hela regionen på den jugoslaviska sidan som idag är Slovenien blev lidande av detta. En plan för att få hjulen att rulla gjordes

upp av regimen i Belgrad. Etablering av nya fabriker sattes igång inom olika tillverkningsindustrier som textil, trä, elektronik och metallbearbetning. Den sistnämnda inriktningen innebar bland annat att en motorcykelfabrik. Den 16 juli 1954 meddelade Seiana-distriktets folkkommitté beslutet att etablera en ny motorcykelfabrik i Sezana. Produkten alltså motorcykeln skulle ha ett namn och det blev Tomos, en förkortning av den fullständiga titeln Tovarna Motornih koles Seiana som betyder Motorcykelfabrik Sezana. På hösten 1954 skrevs Londonmemorandumet under som satte gränserna mellan Italien och Jugoslavien och Sezana övergavs som plats för fabriken som istället blev kuststaden

Koper som kändes tryggare för politikerna. S-et i Tomos behölls trots det men det borde kanske vara Tomok egentligen. Ett par år senare var fabriken en kraft att räkna med dess över 2000 anställda arbetare.

Kunskapen om att bygga en motorcykel var ingen som fanns hos Tomos så ett kontrakt med Steyr-Daimler-Puch förhandlades fram. Tomos började bygga på Puch under licens med eget namn på hjorna. Puch ansågs lämpliga då de var ekonomiska och robusta samt designade för dåligt underhållna vägar som då var vanliga i Österrike. Dessutom exporterade Steyr-Daimler-Puch sina motorcyklar till några mycket krävande marknader, såsom USA. Kvalitet och bra grejor. Puch erbjöd även Tomos mycket fördelaktiga licensvillkor eftersom det österrikiska företaget tvivlade på att Tomos någonsin skulle bli ett framgångsrikt oberoende företag och ha egna motorcyklar.

Sant eller

inte tvistas det om men troligen var det så.

Produktionen startade på i Koper 1955, det första fordonet som monterades var en Puch SG 250cc. Innan året var slut hade det plockats det ihop ett par hundra motorcyklar och mopeder. Mopeden var den modell som vi i Sverige känner till som Puch MS50, föregångaren till Florida.

Mopparna tog över

Följande år tog mopeden över som den stora produkten med en produktion på strax över 1700 moppar vilket var tre gånger fler än motorcyklarna. Från och med det året ökade andelen mopeder ständigt.

Ungefär här kommer den ljusblåa på bilderna in, mopeder tog allt större andel på alla europeiska marknader och Tomos siktade på utlandet, vilket skulle ge exportinkomster och västvaluta. Nya generalagenter hittades och i Sverige blev det Como i Stockholm som började kränga moppar som Tomos-Puch. Vad Puch tyckte



Maguras handtag och reglage var standard på nästan om inte alla moppar av de sorter som såldes i Sverige. Komar och Tomos från öststaterna hade det men inte Jawa och knappast franska Mobylette.





Torbjörn ska ha all heder för sin varsamma renovering av mopeden, endast tanken lackades om men allt annat behövde omsorg, fint.



Tv. Motorn och moppen har rullat 166 mil, det finns många kilometer kvar att slita på. Th. Notera ingjutet Tomosmärke på motorkåpan och luftburkslocket.



Ramnummer kan berätta om årsmodell men var dessa uppgifter finns vet vi inte.

om det tilltaget vet jag inte men de fick väl någon slags betalning för varje såld moppe.

Torbjörn som äger den ljusblå Tomos Kolibrin hittade den i sömländska Sparreholm i Gråfors samlingar. Den såg inte mycket ut för världen, många års lager med smuts hade gömt det som fanns där egentligen. Först var Torbjörn tveksam men då han noterade att mätarställningen endast var 112 mil slog han till. Den ska ha köpts ny av en dam som antagligen tyckte moped var en bra idé men upptäckte att det inte var det, den hann väl tankas tre-fyra gånger innan den ställdes undan. Femtio år senare krävdes en grundlig

tvätt som visade att det fanns en väldigt fin moped under smutsen, tanken hade dock inte klarat sig och fick lackas om. Även tändsystemet fick bytas då det från svenska Stefa inte hade klarat tiden. Ett Bosch från en Puch sitter där idag, passade direkt föga förvånande då det egentligen är just en Puchmotor, original Stefa tändhatt blev kvar. Årsmodellen på Kolibrin är inte känd men någonstans mellan 1957 och 1960 är en gissning, 1961 kom enhästarsregeln i Sverige och den ljusblå har 0,8 hkr enligt typskylten. En detalj som en kan undra över är Puchmärket på framgaffeln under lyset. Vi bör kunna utesluta

Como, M&T Bjerke B i Stockholm importerade den jugoslaviska mopeden. Blev ingen succé här i Sverige, blev inte så många sålda och fabriken bytte senare importör till AB Welander & Josephson i Sundbyberg. Blev inte så mycket bättre försäljning efter det.

att damen som köpte den har monterat dit det så då återstår Como eller den lokala försäljaren. Troligen den sistnämnda som monterat det för att öka på kvaliteten på mopeden, kanske var osäld länge och lite dekaltrimning behövdes för att fresta bättre, vem vet, du kanske.

Efter uppfräschningen har Torbjörn använt den till och från och mätarställningen är nu 166 mil, inte mycket men den har ändå rullat 54 mil till vilket ändå är ganska mycket för nöjesåkning på moped. För den är nöjsam att åka på, som en Puch brukar vara även om det inte exakt är en sån utan en Tomos.

Thomas



Tomos Colbri, snygg och proper i alla vinklar.

Suzuki GT 750 1972

VATTENBUFFELN

Suzukis nya dragdjur imponerade både med design och acceleration. Resultatet var en tvåtaktare på 750 kubik, men vattenkylda GT750 blev ingen större försäljningssuccé. Trots det är maskinen idag ett hett samlarobjekt.

Under sextiotalet hade Suzuki stora framgångar på tävlingsbanan med sina snabba tvåtaktare. Man vann flera VM i road racing med namn som Ernst Degner och Hugh Anderson. Men Suzuki var inte lika extrema på produktionssidan. Fabriken valde att tillverka gedigna tvåtaktare som inte väckte begär, men man var tvungen att reagera - sjuttitalet stod inför dörren.





738-kubiks tvåtaktare.

Mannen som skulle förändra var fabriken lovande designingenjör Etsuo Yokouchi. Han hade skolats av östtysken Degner som kom med revolutionerande teknik när Ernst hoppade av både från märket MZ och östtysk regim. Kunskaperna gynnade japanerna som inte var sena att lyssna. Med sina erfarenheter presterade Yokouchi genom att konstruera en maskin som dels höll måttet gentemot konkurrenterna, dels var billigare på marknaden. Eftersom Suzuki krävde en tvåtaktare med strategin att hålla sig till märkeskonceptet. Tiden var knapp och designingenjören var tvungen att agera snabbt. Yokouchi fick endast ett år på sig att utveckla

nykomlingen, så det handlade om att hitta genvägar samtidigt som kravspecifikationerna måste hållas - ingen lätt uppgift. Det gällde att finna en optimal kompromiss till den nya supermaskinen. Under den korta tid som stod till buds var den unge japanen tvungen att kopiera Honda för att hitta rätt mått. Yokouchi hade också fått stränga order om att hålla kostnaderna i schack, varför materialen snarare var billiga och tunga i stället för tvärt om. Men han gick sin egen väg både vad beträffar bromsar, motor-koncept med vattenkylning och en del annat godis, vilket blev hett på premiärmässan.

"Piss Pot"

I november 1970 var det dags att presentera den nya motorcykeln. Det skedde under pompa och ståt på 17:e Tokyo salongen. Publiken kunde konstatera att Suzuki hade gjort hemläxan och erbjöd en potent maskin till konkurrenskraftig prislapp. Lanseringen GT750, Grand Tourer, på hemmamarknaden skedde därefter i september 1971. Nykomlingen fick många smeknamn. Vattenbuffeln var det mest träffande och beteckningen har stått sig genom åren. I England döptes den till "Kettle" (kittel), i Australien till "Water bottle" (vattenflaska) medan den av outgrundlig anledning kallades "Le Mans" i USA. Mc-gängen norr om London tog till grövre ord och skällde den för "Piss pot" medan italienarna gick

sin egen väg när man marknadsförde maskinen genom att avbilda en vacker, spritt naken kvinna sittandes intill 750:an. Jo, en kudde skylde det mest intima, men inget mer.

Tacka vet jag mozzarella

Efter introduktionen skickades GT750 på PR-turné världen runt. Både i Amerika och i Europa visades prototyper som kördes av media och press. Tyskarna var först och fick köra den strax före jul medan engelsmännen fick avbryta firandet för att få chansen till en provkörning på juldagen. Sedan visades maskinen offentligt på London Olympia Show efter nyåret 1971. Japanerna fick utstå en del kritik och engelsmannen Charles Deane från Motorcycle Mechanics gick så här långt: "När jag kom till den första skarpa kurvan påminnes jag om en färd i Mellanöstern på en bångstyrig kamel. Det tog några svängar innan jag tog kommando över maskinen". Men mister Deane var ändå nöjd med vägeskaperna trots hårda ord. Epitet "vattenbuffel" gjordes om till dragdjur och därifrån var ryktet om en "levande traktor" inte långt borta. "Tacka vet jag mozzarella från vattenbuffelns mjölk", skrev någon vitsig tysk. Dessutom klagades på att tvåtaktsmotorn var törstig: "en liter milen är inget ovanligt". Och maskinen lanserades vid en oläglig tidpunkt, just som Suezkrisen i början av 70-talet medförde bränslebrist och överdrivna

SUZUKI GT 750J 1972

Motor	Vattenkyld 3-cyl, tvåtakts radmotor, kolvstyrt insug
Cylindervolym	738 cm ³
Borring x slaglängd	70,0 x 64,0 mm
Effekt	67 hk vid 6 500 rpm
Vridmoment	75 Nm (7,7 kg-m) vid 5 500 rpm
Kompression	6,7:1
Förgasare	3 st 32 mm Mikuni
Transmission	Femväxlad, kedja
Tändning	
Batteri	12 V/18 Ah, brytare
Elsystem	Trefas växelströmsgenerator 280 W
Smörjning	Separatsmörjning, CCI
Ram	Vaggram i stål
Fjädring	fram/bak Teleskopgaffel/Dubbelsving
Fjädringsväg fram/bak	110 mm/70 mm
Gaffelvinkel/försprång	27 grader/106 mm
Hjulbas	1 460 mm
Längd	2 215 mm
Bredd	865 mm
Höjd	1 125 mm
Sadelhöjd	812 mm
Markfrigång	140 mm
Bromsar fram/bak	Dubbelsidig (4 backar) /enkeltrumma 200/180 mm
Däck fram/bak	3.25 x 19/4.00 x 18
Tankrymd	17 liter varav 3,5 i reserv
Oljetank	1,8 liter
Vikt körklar/torr	238/214 kilo
Prestanda, toppfart	185 km/h
Acceleration 0-100 km/h	6,0 sekunder
Kvartsmilen, 0-400 meter	12,6 sekunder
Bränsleförbrukning	0,9 lit/mil (landsväg)
Nypris i Sverige 1972	12 500 kronor
Importör	AB Motor-Service, Stockholm



80 000 enheter på sex år.



Candy color - briljant så det förslår.

bensinpriser runt globen.

Men Suzuki hade satsat helhjärtat på en touringmaskin och avstod från sportiga jämförelser, vilket föranledde sura kommentarer. Fabriken tekniker tog emellertid åt sig av kritiken och under tiden fram till de första Europaleveranserna våren 1972, gjordes förbättringar. Här fick vi se GT750 i två färger medan jänkarna hade ytterligare en att välja mellan. "Candy Lavender (violet), Candy Yellow Ocher (guldgul) och Candy Jackal Blue (ljusblå)" gjordes från och med ramnummer ett.

Tekniskt sett hade tvåtaktaren en världsnyhet. För att få bukt med blåroken från avgaserna hade de ansvariga funnit en lösning. När motorn går på lågvarv rinner bränsleresterna ned

i vevhuset för att sedan skickas tillbaka till förbränningsrummet genom överströmningskanaler, vilket föranleder den välkända blåroken. Men den nya 750-motorn fick dränering i botten av vevhuset och bränslet återströmmade till förbränningsrummet i infördelad form via kanaler och backventiler. Det gjorde motorn närmast rökfri med undantag för kallstart då choken är på. Vidare hade Suzukifolket tänkt på smörjningen som var beroende av gaspådrag men gav full effekt vid halvgas och uppåt registret. Oljepumpen sitter ovanför växellådan medan kylningen hade en vattenpump placerad i motorblockets nedersta del. Här hade man vätskekanaler ingjutna i blocket Tvåtaktsmotorn förlorar i effekt om den går

för varm, men med ordentlig kylning fungerar den utmärkt. GT750-motorn var dessutom designad för att gå tyst. Vätskekylningen från fabrik bestod till hälften av vatten, hälften antifrostmedel, en blandning som bör bytas vartannat år eller var 3 500:e mil. Termostaten öppnar vid 82 grader och returledningen stängs vid 95. Den elektriska kylfläkten kopplas in automatiskt vid 105 grader, om man exempelvis blir stående i kö. Temp-mätaren på styret ger besked. Effekten från 120-graders kraftpaketet mäts till 67 hästar vid 6 500 varv/min. och vridmomentet är 75 Nm vid 5 500 rpm. Rödmarkeringen finns vid 7 000 rpm. I grund och botten var den trecylindriga motorn en modernare upplaga av den beprövade halv-



Sköna avgaspipor.



Sidokåpa med fint emblem.



En vacker syn.

...vid första skarpa kurvan påminnes jag om en färd på en bångstyrig kamel...



literstwinnen som satt i märkets T500-modell. Man behöll borrning x slaglängd på 70 x 64 mm, vilket gav en cylindervolym på 738 kubikcentimeter för trepipen. Näja, radmotorn har ju faktiskt fyra avgasrör eftersom de är sammankopplade genom systemet ECTS, Exhaust Coupler Tube System. Det påverkar motoreffekten i positiv riktning samtidigt som avgasljudd hålls behagligt nere. Fabriken hävdar att vridmomentet ökar med tjugo procent vid 2 000 rpm. Konceptet med tre cylindrar var annars rätt ur vibrationssynvinkel. Cylinderblocket är gjutet i lättmetall med gjutjärnsfoder. Insugssidan har tre gummimonterade Mikuniförgasare med luftfilter

Designen av GT750 med den stora vattenkylaren som sticker ut på vardera sida och de fyra slutrören, gör maskinen till en något klumpig Cadillac-inspirerad varelse med iögonfallande lackering. Tomvikten på 214 kilo bidrar inte direkt till att göra maskinen smidig, men att hävda den vara en koloss på lerböjor vore en överdrift. Det skulle visa sig att första årets GT750-ägare också fick agera testförare. Fabriken insåg att man måste göra fler förbättringar och redan 1973 kom en ny modell som utvecklats i rätt riktning. Man gick från J-modellen till bokstaven K, vilket innebar att 73:an utrustades med skivbromsar och extra kromdetaljer. Ett år

och markerade slutet på Suzukis enkelspåriga tillverkningsperiod. Under sex års era hann japanerna producera drygt 80 000 enheter av GT750, varav lite mer än hälften såldes redan under modellens två första år. Sedan dalade efterfrågan i snabb takt. "Maskinen var lika alldaglig som bordsvin", kommenterades i England. Som komplement till GT750 gjordes också en tävlingsversion med beteckningen TR750. "Gummisnoddsläggaren" eller "Flexy Flyer", som den också kallades, var kapabel att göra 275 km/h i debuten 1972 av amerikanen Jody Nicholas då han tävlade med 750:an på Daytonabanen. Annars blev engelsmannen Barry Sheene



Översiktliga instrument.



Effektiv bromsstrumma i sin tid.

under sadeln. Motorn drar fint från bottenregistret och accelererar snabbt till femmans växel. Lådan känns smidig och har distinkta lägen trots att en stor tvåtaktare kan vara ryckig. Fjädringen är i mjukaste laget men våghållningen känns bra även om maskinen som sagt är mer tourer än race. Drivkällan sitter monterad i en kraftig duplexram, en gummiupphängd motor i dubbel vagg gjord av stålrör. Bromsarna är ovanliga, i alla fall fram. Suzuki använder en fyrnockad trumma, det vill säga en tvåsidig lösning med dubbelverkande backar på vardera sida. Diametern är 200 mm medan trumbromsen bak är 180 mm.

senare var det dags för ett nytt ansiktslyft. 1974 års GT750 fick 38 mm vakuumförgasare och tre extra hästar samtidigt som avgasrören drogs effektivare bakåt. Därmed förbättrades både markfrigång och vägenskaper. 1975 hette den "M" och nu fick även Australien modellen som vid detta tillfälle började marknadsföras som sporttourer. Nästa år hoppade man oförklarligt till bokstaven "A" men utan att införa några viktigare förändringar med undantag av tanken som blev aningen större. Sista årgången 1977 byttes från "A" till "B" och nu fick tvåtaktaren komponenter från nyintroducerade GS750 som var en fyrtaktare

den mest kände Suzuki 750-föraren. Inte nog med att han vann FIM-cupen 1973 med en maskin som hade hundra hästkrafter på bakhjulet och en torrsvikt på 160 kilo. 1975 gjorde Barry dessutom århundradets mest uppmärksammade krasch på Suzuki i Daytona när han vurspade i 280 km/h. Mirakulöst nog klarade Sheene sig från allvarligare skador. Du har säkert sett smällen på youtube.com. I den engelska tidningen "Motor Cycle" beskrevs GT750 som "en gentleman's superbike", vilket förmodligen summerade maskinen både objektivt och emotionellt.

**Text och foto av
KENNETH OLAUSSON**



Det är ju inte så ovanligt att ventilskaftet glappar mer än tillåtet i ventilstyrningen på en motor efter lång och trogen tjänst. Oftast är det störst slitage på styrningen till avgas-ventilen. Slitaget ger upphov till risk för läckage och oregelbunden arbetstakt hos ventilen.

Smart metod för att **RENOVERA VENTILSTYRNINGAR**



Verktygssatsen med den långa brotschen längst till höger som man börjar med

I de allra flesta fallen är ju ventilstyrningen inpressad i toppen / cylindern. Ett sätt är ju att demontera styrningen och tillverka en ny med rätt mått, men hur gör man om styrningen är direkt bearbetad i toppen eller cylindern? Ja, förmodligen föddes den metod som vi ska berätta om här just av den anledningen att ventilstyrningarna ofta var direkt bearbetade i godset på äldre amerikanska bilmotorer, men metoden går naturligtvis att använda både på fasta och inpressade styrningar.

Kostsamma verktyg

Det är väl lika bra att redan från början informera om att verktygssatsen för att utföra arbetet är ganska dyr, runt 15 000 kronor. Dessutom behövs det ju flera satser för att täcka alla dimensioner av ventilskaft = inre diameter på ventilstyrningen. Det är kanske inte något som ama-

törrenoveraren skaffar för någon enstaka renovering.

De cylindrar som genomgår den här renoveringen, och som vi visar här, hör hemma på en Harley-Davidson halvtopp med fasta styrningar. Till en början är det viktigt att cylinder / topp är ordentligt rengjorda innan man börjar med de steg som krävs för att få en renoverad styrning med spel enligt specifikation. I korthet innebär renoveringen att man monterar en insats av speciallegering i styrningen.

Jämna till

Som första moment gäller att avverka ojämnheter i styrningen samt ta upp diametern att passa någon av de standardinsatser som finns. Detta görs genom att dra en specialbrotsch genom styrningen. För att få hålet vinkelrätt mot ventilsätet styrs brotschen av en styrning som passar i ventilsätet.

Nästa steg är att montera en



Renoveringsobjektet: cylinder till H-D halvtopp med fast styrning

passande insats i styrningen. Den lösa insatsen (sleeve) är dimensionerad på längden så att den ska passa alla längder på styrningar; just i detta fall är styrningen



Aktuell dimension på brotsch körs igenom befintlig styrning



Brotschen avverkar till förbestämd diameter på hålet i styrningen



Så här ser insatsen ut innan montering



Insatsen påträdd på monteringsverktyget

rätt kort, vilket gör att den delen av insatsen som sticker ut måste fräsas bort.

Rätt diameter

Nästa steg i monteringen är kanske den viktigaste; det gäller ju att få insatsen att sitta fast i styrningen samt att få rätt diameter för ventilskaftet. Det gör man genom att pressa ett specialverktyg, en stång med kulformade ansatser på, genom styrningen. Det gör att insatsen pressas in i materialet på den ursprungliga styrningen samt att hålet för ventilskaftet blir det korrekta.

För att säkra att ventilen tätar i ventilsätet är det obligatoriskt att slipa in ventilsätet med den renoverade styrningen som referens.

I och med det ska det bara vara att montera ventil i den renoverade styrningen. Här är det väl kanske en fördel att montera helt nya ventiler, men är de begagnade ok så fungerar även det. En ytterligare



Insatsen drivs in i styrningen



Överskott på insatsen fräsas bort



Insats på plats och anpassad till den gamla styrningens längd

finess med insatsen är att den verkar var tillverkad av något sorts smörjande material, vilket klart förlänger livslängden på styrning och ventil.

Som sagt, det här är väl kanske ingen verktygssats som amatörrenoveraren ger sig på

att skaffa, men det arbete vi visar här har Tomas Johansson på Hestra Truck och Maskin utfört på sin maskinavdelning (se separat annons) och de tar gärna emot den här typen av jobb för våra medlemmars räkning.

För att ange en prisindikering

på arbetet så ligger det på ca 600:- / styrning exkl. moms och frakt. Förutsättningen är naturligtvis att den ursprungliga styrningen är i renoverbart skick och inte sprucken etc.

Text: Börje

Foto: Tomas Johansson



Svällningsdornet med kulformade ansatser som gör att insatsen pressas in i styrningen



Dornet pressas igenom i insatsen



När dornet är igenom helt vet man att det är rätt dimension på styrning samt att insatsen sitter fast

Bynanders Motormuseum visade sig vara en utmärkt mötesplats för klubbens årsmöte. Över 60 medlemmar kom dit och få tyckte nog att det var slöseri med tiden att vara där och delta i föreningslivet. Utöver mötet kunde det fina och välfyllda museet granskas och det bjöds även på fika och en vällsmakande lunch.



Samling för årsmöte på Bynanders Motormuseum i Svenljunga

ÅRSMÖTE SVENLJUNGA

Ordförande Sven Lundin gjorde först en genomgång över året som varit och berättade om det utvecklingsarbete som genomförts under året. Ett nytt ekonomisystem har kommit på plats och mycket arbete har gjorts med nya hemsidan och Facebook. Han tryckte särskilt på om att alla lokalföreningar ska haka på taget om att skapa egna hemsidor med hjälp av moderklubbens verktyg. MCV Väst och MCV Falbygden har testat detta och hittat lite så kallade buggar som ska vara lösta nu när du läser detta. Återstår att instal-



Vår ordförande Sven Lundin inledde mötet med nyttig information

lera medlemsregister på hemsidorna både lokalt och på riksnivå.

En sak som är viktigt är att få in uppdaterade kontaktuppgifter så att till exempel olika meddelanden kan skickas via mail till medlemmarna. Många tiotusentals kronor kan sparas på detta i portokostnader varje år. Som exempel kommer bara medlemsavgiften som betalas via e-mail och e-faktura att minska kostnaden med 50 000 kr per år.

Det som Sven oroade sig mest för var att klubben tappas medlemmar och att alla behöver hjälpa till med att värva nya. Om vi inte blir fler



AJS Scrambler, ovanlig men trevlig att beskåda



En Zündapp moped som många stannade till vid för att beundra



GeKå:s gamla tävlingsbil; av de drygt 500 fordonen på museet kommer c:a 100 st. från GeKå:s f.d. museum



Över 500 fordon finns på museet, allt från mopeder till stora amerikanare



Malke och Börje avtackades för lång och trogen tjänst i redaktionen för MC Veteranen.

så kan det tyvärr bli så att medlemsavgiften kanske måste höjas.

En tidigare inkomst som nu har blivit en stor utgift är medlemskapet i MHRF. För tio år sedan fick MCV Sverige in över hundratusen kronor per år i återbäring på MHRF-försäkringen. Nu kostar samma anslutning 60-70 tusen kronor för 2025 istället. Anledningen till detta är att färre klubbmedlemmar använder MHRF-försäkringen samt att anslutningsavgiften per medlem ökat gradvis från 23 kr till 36 kr de senaste tio åren. Sven tycker att vi ska använda MHRF-försäkringen i större utsträckning då den gynnar oss.

Efter denna genomgång var det dags för de sedvanliga årsmötesförhandlingarna. Till mötesordförande valdes Arne Karlsson (MCV Väst) och Katarina Bergling till mötessekreterare och. Till justeringsmän tillika rösträknare valdes Torgny Karlsson och Stig Arnesson.

För att nämna något från den stående agendan så sticker kanske \$9 ut lite extra, den som handlar om ekonomin. Klubben har gjort en förlust med nära 180 000:- under 2025. Orsakerna till det kan förklaras i kostnader i samband med nytt ekonomisystem och hemsida, lägre återbäring från MHRF samt ett sjunkande antal betalande medlemmar. För 2026 har man lyckats



Per Bynander, stolt museiägare och suverän festfixare.



Arne Karlsson valdes till mötesordförande



Olof Östberg valdes in som hedersmedlem efter många års arbete för klubben

få en budget nära i balans med ett estimerat medlemsantal som inte är så mycket lägre än utfall för 2025. Fjärde kvartalet 2025 har varit positivt med 70 nya medlemmar, förhoppningen är att det fortsätter med den positiva trenden.

Styrelsen hade ett förslag till ändring av stadgarnas §16 detta mot bakgrund om en inriktning från styrelsen att i större utsträckning stödja lokalavdelningar och grupper av medlemmar som saknar styrelse genom "medlemsregister"

Värva medlemmar

och hemsidor. Den exakta ordalydelsen i stadgeförslaget kan du se på MCV Sveriges hemsida. Mötet tillstyrkte stadgeförslaget men det skall godkännas även på nästa årsmöte för att träda i kraft.

Efter att avgående styrelse redovisat resultat för verksamhetsåret och revisorerna godkänt förvaltning och räkenskaper beslutade

mötet att ge styrelsen ansvarsfrihet. Sen var det dags att välja ny styrelse. Valberedningen hade gjort ett gediget jobb vilket innebar omval av de poster som var aktuella med en liten förändring där Bo Höglund och Bengt Gustafsson byter roller vilket innebär att Bengt fortsättningsvis tar rollen som sekreterare och Bo blir suppleant med speciella uppdrag. Som ny suppleant invaldes Stig Arnesson. Revisorer och valberedning är desamma som tidigare.

Mot bakgrund av ekonomiskt resultat för 2025 diskuterades om medlemsavgiften borde höjas. Mötet löste detta genom att ge styrelsen mandat att höja avgiften med som mest 50 Sek för 2027 om de finner det nödvändigt.

Mötet valde på förslag från Ola Johansson, Olof Östberg Väse i Värmland som hedersmedlem.

Mötet avslutades med avtackning av de tidigare redaktionsmedlemmarna Lars "Malke" Hjälmborg och Börje Eriksson.

Börje och Thomas

MCV AKTUELLT

På dessa sidor finner du:

MCV Lokalt, Nya medlemmar, Styrelsen informerar, Kalender, Club-shopen, Annonsmarknad, Marknader och Rallyn, Lokala evenemang

MCV:S Lokalavdelningar och specialsektioner

RIKS (SPECIALSEKTIONER)

CROSS & TRIAL VETERANERNA
PANTHERSEKTIONEN

NORRLAND

MCV JEMTLAND
MCV SKELLEFTEÅ
MCV UMEÅ
MCV ÖRNSKÖLDSVIK

SVEALAND

HAMMARÖ MC-VETERANER
MVC ARVIKA
MCV ROSLAGEN

GÖTALAND

MCV BLEKINGE
MCV BLÅKLINTEN
MCV BOHUS-DAL
MCV FALBYGDEN
MCV FALKENBERG
MCV HALMSTAD
MCV HYLTEBYGDEN
MVC KRISTIANSTAD
MCV KUNGSBACKA
MCV NORD VÄSTRA SKÅNE
MCV NÄSSJÖNEJDEN
MCV PARTILLEVETERANERNA
MCV VÄST
MCV ÖSTERLEN

MCV:s lokalavdelningar och sektioner genom deras kontaktpersoner

RIKS

Cross & Trial Veteranerna
Kuno Larsson
Fluggränd 4
275 39 SJÖBO
070-689 56 33
endurokuno@gmail.com

Panthersektionen

Bertil Bondesson
Rönås 77-52
275 95 SJÖBO
070-521 63 27
monika.bertil@sjobo.nu

NORRLAND

MCV Jemtland
PG Sjöberg
Karbäcken 580
833 59 HOTING
bsa.owner@spray.se

MCV Skellefteå

Roland Johansson
Gammelstadsvägen 11
931 44 SKELLEFTEÅ
070-217 03 99
roland1953.johansson@gmail.com
www.knuttar.com

MCV Umeå

Kent Arvidsson
Ringvägen 105
904 21 UMEÅ
070-530 76 10
kenta@ume.se
mcvumea.fsy4.se
www.fsy.se/mcv/startsida.asp



MCV Örnsköldsvik

Åke Sjödin
Husumsvägen 13
890 50 BJÖRNA
070-331 81 08
bsa_ake@hotmail.com

SVEALAND

Hammarö MC-Veteraner
Lars-Eric Sundin
Storsvängen 27
654 68 KARLSTAD
070-843 73 03
larserik.sundin@telia.com

MCV Arvika

Lars Nilsson
Fröbol Älgtorpet 1
671 93 ARVIKA
070-614 32 85
lars.nilsson.norton@telia.com

MCV Roslagen

Johan Sjöborg
Skogstorpssvägen 21
175 74 JÄRFALLA
070-768 10 52
johansjoberg@gmail.com

GÖTALAND

MCV Blekinge
(f.d. MCV Jämjö-Torsås)
Per-Åke Claesson
Värvägen 8
372 97 RONNEBY
070-694 74 03
cantig.ns@telia.com
mcv-jamjo-torsas6.webnode.se

MCV Blåklinten

Inger Bernhardsson
Ingebo Lyckan 1
585 97 LINKÖPING
070-583 75 87
Inger.bernhardsson@gmail.com
www.mcvblaklinten.se

MCV Bohus-Dal

Kjell Enarsson
Södra vägen 38
666 32 BENGTSFORS
0531-617 64, 070-276 35 04
bohusdal@mc-dalsland.se
www.mc-dalsland.se

MCV Falbygden

Börje Johansson
Tråvad Frälsegården 9
534 91 VARA
070-849 84 08
borjan.54@outlook.com
www.mcvfalbygden.se

MCV Falkenberg

Thomas Persson
Rosenvägen 5
311 33 FALKENBERG
070-631 33 54
bultaco65tp@gmail.com

MCV Halmstad

Ralfh Norrman
Folkparksgatan 20
302 23 HALMSTAD
070-691 86 40
ralfh.norrman@gmail.com
www.halmstadmcv.se

MCV Hyltebygden

Ove Melleröth
Källgatan 8
314 34 HYLTEBRUK
070-277 60 97
kontakt@mcvhylte.se
www.mcvhylte.se

MCV Kristianstad

Gary Kajsson
Nytäppsvägen 10
298 32 TOLLARP
073-331 21 19
gary@bilkajsson.se
www.mcvksd.se

VÅR KANSLIST GIT PALMQUIST

Kansliet är öppet
tis-torsdag kl. 8.30-15.00
med telefonid kl. 9.00-11.30

TEL:

0760 - 22 40 76.

ADRESS:

Väktarevägen 2C
291 63 Kristianstad

E-POST:

info@mcveteranerna.se
Du kan även för vissa
ärenden nå oss via hemsidan:
www.mcveteranerna.se

FÖRSÄKRINGSÄRENDEN:

Angående
försäkringsärenden,
vänd dig i första hand till
vår försäkringsamordnare
Olof. Adress och
telefonnummer se sid 4.

MCV Kungsbacka

Arne Karlsson
Häcklehagsvägen 268
439 93 ÖNSALA
072-341 19 46
veterane1@outlook.com
www.mcveteranernakungsbacka.se

MCV Nord Västra Skåne

Sven Andersen
Hälslebovägen 35
263 92 JONSTORP
070-631 18 76
sven.andersen@splendorplant.se

MCV Nässjönejden

Åke Rehn
Nyholm 10
571 63 BODAFORS
070-448 65 16

MCV Partilleveteranerna

Lennart Henriksson
Brändamossen 11
424 91 OLOFSTORP
070-765 53 29
klubbannr1@gmail.com

MCV Väst

Thomas Hansson
Kolkinsvägen 3
451 90 UDDEVALLA
070-514 68 79
thomas@thompartner.se
www.facebook.com/groups/1984751361657512

MCV Österlen

Bonny Svensson
Östra Långgatan 12
271 76 LÖDERUP
070-392 04 41
husqvarna_mc@hotmail.com
www.facebook.com/McvOsterlen

Club-shoppen

(Med reservation för slutförsäljning)



CARDIGAN *UTGÅENDE*
Svart sweatshirtcardigan med sidofickor och hel dragkedja, vit logga, Stl S-2XL 400:- st



T-SHIRT
Grå t-shirt i 100% bomull, vit logga Stl M-2XL 150:- st



MC T-SHIRT
Marinblå t-shirt i 100% bomull, vit logga. Specialdesignad för MCV. Stl M-2XL 250:- st



HÄNGSLEN 4 CLIPS
Svarta med vita loggor, läder i rygg. Bredd 5 cm längd 120 cm 120:- st



KEPS
Svart med broderad logga, justerbar 120:- st

SAMLINGSPÅRM

Grön kartong med loggor i guld, plats för 10 tidningar, 85:- st



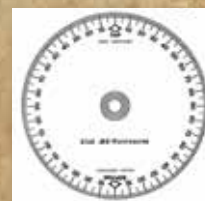
BOOK

Göran Roth berättar minnen om fordon och personer från tiden 1930-1953. Tidigare publicerade i MC Veteranen under 1997-2002, finns nu samlade i detta verk. 94 sidor. 120:- st

MC VETERANEN
de senaste fem numren 90:- st

Äldre nummer av Mc Veteranen samt Qvarna-kuriren i mån av tillgång 30:- st

GRADSKIVA
För ventilinställning, papper, 10:- st



STENGODSMUGG

Svart matt med vit glaserad insida. Vit logga. Mikro- och diskmaskinssäker 50:- st, 180:- för 4 st



KLUBBMÄRKEN

1. Dekal, design MC-motiv, 100 x 105 mm 20:- st
2. Dekal, 50 mm 20:- st
3. Broderat tygmärke, strykes på, 70 mm, 30:- st
4. Kupoldekal, plast, 35 mm, 20:-st
5. Klubbnaål, gul metall, 16 mm, 20:-st

WWW.MCVETERANERNA.SE

ANNONSMARKNADEN

ANNONSMARKNADENS INNEHÅLL:
Motorcyklar, mopeder & delar köpes • Motorcyklar, mopeder & delar säljes • Litteratur köpes • Litteratur säljes • Övrigt köpes • Övrigt säljes • Bytes • Efterlysningar • Rep och tillverkning

ANNONSMANUS TILL TIDNINGEN
Annonsmarknaden är öppen för alla medlemmar och lokalavdelningar/sektioner. Ange ditt medlemsnummer. Bilder till annonser som skickas digitalt bör vara i jpg-format och hålla ca 1 MB. Fler än en bild per annons publiceras endast i mån av plats. **Manus skickas in senast** vecka 5 för nr 1, vecka 15 för nr 2, vecka 25 för nr 3, vecka 35 för nr 4, vecka 45

för nr 5. Tidningen beräknas komma ut till medlemmarna vecka 8, 18, 28*, 38 och 48.

SKRIV TYDLIGT!

Det kan bli fel i annonserna. I så fall kan det bero på otydligt skrivna manus. Skriv därför tydligt, texta gärna eller om möjligt skriv på maskin/dator

ANNONSMANUS TILL:
MC Veteranen
Club MC-Veteranerna Sverige
Väktarevägen 2C
291 63 Kristianstad
E-post: mcveteranen@mcveteranerna.se

*eventuellt senare på grund av semestrar.

Motorcyklar, mopeder & delar säljes



ROYAL ENFIELD, BULLET 2004
I mycket gott skick. En ägare, har gått 3250 mil. Pris: 40 000 Skr.
Lars Eric Johansson, 070-678 78 42.
larseric@seaside.se

YAMAHA TR1 (XV1000) 1983
Köptes ny på Oves Motor i Olofström februari 1984. Levererades med Panthera helkåpa, lackad i MC:ns färger, samt Becker packväskor. Har rullat 8000 mil. Bara jag har kört den, förutom personalen på Besiktningen. Senaste besiktningen 2022-05-24. Besiktningssbefriad. Är, enligt mitt förmenande, i bra skick. Men nu börjar gubben bli gammal, så det är dags att hänga in MC-stället och lägga undan hjälmen. Vill att MC:n ska komma till någon, som fortsätter ta väl hand om den. Intresserad? Hör av dig! Lars-Inge, 070-511 61 58.
larsinge.bjorklund@gmail.com



MONARK TRAPPER -66
Motor Husqvarna 2 växlad fot. Servad, nya stötdämpare. Nya däck. Omekrad. Nya vajrar. Går klockrent. Säljes pga sjukdom. Pris: 13 500 kr.
johanssontommy574@gmail.com
eller 073-921 90 21 (sms så ringer jag)



BSA GOLD STAR 1954
Renoverad i bra skick, många nya delar. 12 V H4 LED. 4fjädrars koppling. B31 nedsvartat vevparti, renoverat och balanserat (Stigs Motor, Axvall). Std Hepolitekolv, cylinder av BKS (Bengt Karlström, Sala). Kammar 652448 / 652446. Mikuniförgasare. Miniblinkers. MC:n byggd för att köra med, går även att titta på. 115 000 kr eller lämna ett bud.
Jan-Erik Karlsson, Tidaholm, 070-846 16 45.

KAWASAKI SÄLJES

W650, årsmodell 2000, 4 500 mil.
Karl-Erik Bengtson, 076-329 78 77.
aqaviten@gmail.com

OBS!

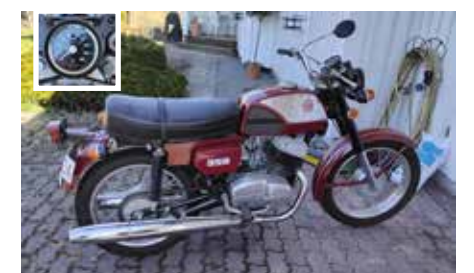
SÅ HÄR ANNONSERAR DU FRAMÖVER
Med vårt nya system och den nya hemsidan har rutinerna för annonser ändrats.

ANNONSER PÅ HEMSIDAN Läger du numera in själv via formuläret på hemsidan. Det går snabbt och enkelt. Därefter publiceras annonsen efter att den godkänts av kansliet.

ANNONSER I TIDNINGEN

Skickas som tidigare via epost till: mcveteranen@mcveteranerna.se

Vill du synas både på hemsidan och i tidningen? Då behöver du göra båda stegen:
• lägga in annonsen själv via hemsidans formulär
• skicka annonsunderlaget till tidningens epostadress mcveteranen@mcveteranerna.se



JAVA 350 ÅRSMODELL 1979
aldrig varit i trafik (registrerad), 17km på trippen. Pris 35 000:-
Torbjörn, 070-575 23 14.

Motorcyklar, mopeder & delar köpes

SIDOVAGN

Sidovagn till MC 50-talare, helst komplett, men komplett chassi funkar också. Per-Owe Larsson, 070-268 60 07.
po.vintergatan@gmail.com

HJULAXEL

med infästning till Velorex-sidovagn, modell 562. Håkan Nilsson, Nyköping haakan@bahnhof.se

TRIALMASKIN ALT OFFROADMASKIN
125-500cc från 60-70-80 talet. Både 2T och 4T av intresse. Stig Scholander, 070-607 85 11 scholanders@telia.com

Övrigt säljes

HALVARSSONS SÄLJES

2-delat i fint skick från ca 1990. Storlek 52/54, 1 000 kr. Finns för avhämtning i Lund. 070-676 34
99.rolfaper@gmail.com



OBS! NYTT TELEFON-NUMMER TILL KANSLIET! 0760-22 40 76

Nya medlemmar hälsas hjärtligt välkomna till Club MC-Veteranerna Sverige

100022 Stefan Hugosson 663 91 HAMMARÖ	100067 Tomas Johansson 661 43 SÄFFLE	100077 Kristoffer Roslund 254 50 HELSINGBORG	100088 Thomas Lundqvist 722 33 VÄSTERÅS	100098 Svante Karlberg 742 32 ÖSTHAMMAR	100109 Kennet Källberg 791 92 FALUN
100023 Tommy Persson 416 60 GÖTEBORG	100068 Joakim Hanebro 442 95 HÅLTA	100079 Toivo Pajunen 523 99 HÖKERUM	100089 Lars Johansson 612 34 FINSPÅNG	100100 Robert Andersson 955 91 RÅNEÅ	100110 Magnus Andersson 289 92 BROBY
100026 Bengt Ahlm 242 96 HÖRBY	100069 Gunnar Jonsson 655 95 VÅSE	100081 Benny Sollo 776 30 HEDEMORA	100090 Lars Bergman 702 83 ÖREBRO	100101 Thomas Gustafsson 542 32 MARIESTAD	100111 Philip Bergling 907 29 UMEÅ
100029 Mats Malmström 702 10 ÖREBRO	100070 Bo Norin 829 98 HASSELA	100082 Hans Westelius 827 72 KORSKROGEN	100091 Stefan Eriksson 152 40 SÖDERTÄLJE	100102 Lars Ånggren 439 51 ÅSA	100112 Michael Hansson 533 94 HÄLLEKIS
100054 Johan Tillgren 291 94 KRISTIANSTAD	100071 Kenneth Larsson 814 70 ÄLVKARLEBY	100083 Ljubi Vujic 517 95 OLSFORS	100092 Krister Johansson 585 64 LINGHEM	100103 Christopher Holmberg 903 38 UMEÅ	100113 Per Nilsson 242 95 SATSERUP
100056 Kristoffer Lotten 115 34 STOCKHOLM	100072 Jan Hallen 683 34 HAGFORS	100084 Richard Andersson 742 33 ÖSTHAMMAR	100093 Nils Lindberg 847 31 MARIEFRED	100104 Tommy Rännbäck 635 37 ÄRLA	
100060 Kjell Löfberg 830 70 HAMMERDAL	100073 Mikael Persson 731 34 KÖPING	100085 Tomas Jonson 633 58 ESKILSTUNA	100094 Dahn Affelin 311 78 FALKENBERG	100105 Alf Lundgren 382 74 ALSTERBRO	
100061 Robert Persson 169 51 SOLNA	100074 Henrik Jönsson 231 66 TRELLEBORG	100086 Robert Nordin 817 93 HAMRÅNGEFJÄRDEN	100095 Inge Svensson 314 91 HYLTEBRUK	100106 Elisabeth Östberg 655 95 VÅSE	
100063 Kristian Näslund 432 33 VARBERG	100075 Rolf Pettersson 589 57 LINKÖPING	100087 Gittan Johansson 817 93 HAMRÅNGEFJÄRDEN	100096 Greger Wikström 974 44 LULEÅ	100107 Rooney Lornell 932 91 BUREÅ	
100066 Sven Engberg 662 34 ÅMAL	100076 Börje Nordqvist 837 91 MATTMAR		100097 Glenn Haag 362 51 VÄCKELSÅNG	100108 Michael Källberg 791 95 FALUN	

OM MEDLEMSNUMMER

När du ansöker om medlemskap får du ett medlemsnummer direkt, men...värt nya system aktiverar medlemskapet först när betalningen registrerats, vilket gör att nummerföljden här i listan ibland kan hoppa – vissa betalar direkt, andra väntar till förfallodatumet. Alla är förstas lika välkomna oavsett när betalningen kommer in.

KALENDERN – Lokala aktiviteter och evenemang

MCV Blekinge

Körlista 2026 Start Rosenholms P-plats kl. 16.00 (om inget annat anges). Eventuella ändringar meddelas via SMS.
5 MAJ 2026 KL. 17.30
 Jonsson Bike Jämsjö (OBS tisdag).
6 MAJ 2026 KL. 10.00
 MC utställning Swedol Karlskrona. Helst äldre cyklar. Förtäring på plats.
9 MAJ 2026
 Avrostning Opus bilprovning Karlskrona kl. 11.00 med Knutteberget. (OBS lördag)
14 MAJ 2026
 Gökotta Mörtsjöåsen, träffas där kl. 10.30.
16 MAJ 2026 LÖRDAG
 Kortegekörning för Prostatacancer Mörrum-Sölvesborg. Start kl. 08.00 Karlskrona, Galtsjön Ronneby kl. 8.20, Start Mörrum kl. 10.00. Avgift 100 kr.
20 MAJ 2026
 Lenas café, Torhamn
27 MAJ 2026
 Biltema, Ronneby
3 JUNI 2026
 Birgittas, Saxemara
10 JUNI 2026

Pizzerian Torhamn (vid affären)
17 JUNI 2026
 Lerduveskytte Brunsmo och övriga vidare mot Gullabo
24 JUNI 2026
 Dalskärs camping Bergkvara
2 JULI 2026
 Torne. Start 15.00 Ronneby
 15.20. (OBS tisdag)
8 JULI 2026
 Tingsryds camping
15 JULI 2026
 Wildmarkscaféet Belganet
22 JULI 2026
 HEMLIG TUR
29 JULI 2026
 Hjorthåls café
5 AUGUSTI 2026
 Järnaviks camping
12 AUGUSTI 2026
 Kortege Jämsjö-Kristianopel och Lenas café, Torhamn (datum kan ändras)
19 AUGUSTI 2026
 Grillning Allsjön
26 AUGUSTI 2026
 Majas klostercafé Torkö

2 SEPTEMBER 2026
 Hasslö Pizzeria.

MCV Blåklinten

17 MAJ 2026 KL. 09.00
 Gökotta OBS ny dag! Som vanligt startar vi från Stora Enso i Vikingstad med gemensam resa till hemligt mål. Du är välkommen även om du inte tar mc:n. Anmälan till Bosse 070-558 08 11 eller daljemar@telia.com senast 10 maj för planering av frukosten. Medlemskap krävs.
28 MAJ 2026 KL. 13.00
 Besök på Kvarnbackens äldreboende. Vi samlas med moped och mc på Circle-K i Ryd för en gemensam tur till Kvarnbackens äldreboende i Tannefors, där vi blir bjudna på fika. Hör gärna av er till Hardy 070-260 18 46.
6 JUNI 2026 KL. 12.00-15.00
 Motorhistoriska dagen. Vi förlägger även i år Motorhistoriska dagen till Öjebro El kvarn. Liten orientering i fyra klasser: Traktor, bil, mc och moped. Öppen start mellan kl. 12.00 – 14.00. Startavgift 50 kr.

Prisutdelning kl. 15.00. Ingen föränmälan.
15 JUNI 2026 KL. 17.00
 Moppesvängen. Vi träffas vid Albacken (f.d. Trädgårdscaféet) för en tur till Ekliden till deras motorkväll. Vi åker moped men har Du ingen moppe – ta det fordon som passar Dig. OBS, de har även bokat in 20 juli i händelse av regn.
21 JUNI 2026
 Veteranmarknaden på Mantorps Travbana. Marknadskommittén behöver funktionärer, hör av er till Janne 070-280 87 29 eller Lennart 070-816 86 68. De medlemmar som tar ett arbetspass under marknadsdagen får sin säljplats gratis. Inträde för besökare 50 kr, säljare 150kr. Insläpp för säljare kl. 16.00-21.00 den 20/6 och kl. 06.00-08.00 marknadsdagen. Marknaden är öppen för besökare kl. 06.00-14.00 marknadsdag.
2 JULI 2026 KL. 18.00
 Grillkväll på Omberg. Vi åker till vår gamla grillplats på Omberg, rastplatsen ovanför Turisthotellet. Vid Ellen Keys strand. Medlemskap krävs.
25 JULI 2026 KL. 08.00-16.00
 Oldringen. Gammelrally för mc till och med 1954. Start- och målplats Hästholmen. Samling från kl. 08.30 med första start kl. 10.00. Startavgift 200 kr. Anmälan till Benny Pettersson per78petersson@gmail.com eller 070-569 90 65, senast den 19 juli. OBS! Max antal tävlande 50 st och ingen efteranmälan.

MCV Bohus-Dal

23 MAJ 2026
 Rally på Dal för MC och mopeder av årsmodell 2005 eller äldre. Samling St1 Bensinstation, Ed. Första start kl. 10.00. Ca 7 mil på belagda vägar Enklare förtäring ingår i startavgiften. Startavgift 250 kr för förare och 250 kr för passengerare. + 150 per deltagare vid anmälan efter 15/5. Betalas till sekretariatet mellan 08.30 – 09.30. Info 070-276 35 04 Kjell Enarsson, 073 -381 58 13 Torgny Arvidsson. Skriftlig anmälan postas senast 15/5 till Torgny Arvidsson Lund 110, 668 91 Ed eller: rallypadal@mc-dalsland.se med uppgift om deltagarens namn, adress, telefonnr. mc-märke, motorvolym och årsmodell.
EDS MC- OCH MOTORMUSEUM
 Ca 150 veteranmotorcyklar, mopeder och påhängsmotorer från flera länder. I vår utställning hittar du också ett hundratal motorsågar, 50 båtmotorer som alla gått i vårt sjörika landskap Dalsland, 300 radioapparater, äldre skiftnycklar och ett dussin gamla symaskiner bland annat. Öppetider 2026: 1-14 maj onsdag-söndag kl. 11.00-17.00, 15 maj-15 augusti tisdag-söndag kl.11.00-17.00, 16 augusti-30 september onsdag-söndag kl.11.00-17.00. Midsommarafton är det stängt. Övrig tid efter överenskommelse. Entré vuxen 100 kr, barn under 12 år gratis. Boka gruppbesök

via mejl eller SMS till: Kent Karlsson 070-275 29 70 kent.karlsson.ed@gmail.com
 Valdis Ciparsons 076-826 70 64 valdis.ciparsons@gmail.com

MCV Falbygden

Varje söndag året runt kl. 10.30 söndagsfika på Biltema i Falköping tills efterträdare till Restaurang och café Åsle Tå startar upp sin verksamhet.

MCV Halmstad

Medlemmarna träffas på Ebbas Café i Holm på torsdagar jämna veckor mellan kl. 17.30 – 19.00. Vid förändring meddelas det på hemsidan och på Facebook. Välkomna!
27 JUNI 2026
 MCV Halmstad inbjuder till Rex rallyt. Se separat annons

Hammarö MC-Veteraner

Onsdagar 6 maj – 30 september 2026 kl. 17.00 åkdagar OK/Q8 Lorensberg.
24 MAJ 2026
 moped- och mc-marknad Se separat annons
30 MAJ 2026
 Roadracing- och motocrossträff på Värmlands Trafikcenter i Grums. Anmälan för Roadracing till micker.mr@gmail.com senast 10/5, antalet startande max 30. Startavgift medlem i Vintage mc-sport 900 kr, icke medlem 1 200 kr, Swish till 076-231 46 00, märk med startavgift. Anmälan för Motocross till micker.mr@gmail.com startavgift 250 kr, betalas på plats vid crossbanan.
4 JULI 2026 KL. 09.30

Hammarösvängen, Se separat annons.
HMCV körschema 2026 förutom onsdagskörningarna planeras dessa utflykter. Tid och plats för respektive aktivitet kommer att anges på hammaromc.se, via SMS-utskick och på vår Facebooksida.
2 MAJ 2026
 Retro och veteranmarknad, Nysäter (veteranhojtur).
3 MAJ 2026
 Edsvala motordag (veteranhojtur).
9 MAJ 2026
 Veteran mc och prylmarknad, Graneviksparken.
16 MAJ 2026
 Bjurbäcken slussar, grillning.
23 MAJ 2026
 Rally på Dal, Eds mc- och motormuseum.
30 MAJ 2026
 Roadracing & motocrossträff, halkbanan Grums.
6 JUNI 2026
 Nationaldagsturen till Värmskogs café (Veteranhojtur).
13 JUNI 2026
 Båstnäs bilkyrkogård, Töcksfors.
4-5 JULI 2026
 Hammarösvängen + Veteransvängen (Veteranhojtur).
18 JULI 2026
 Hyttsvängen Filipstad (Veteranhojtur).

25 JULI 2026
 Vänern runt.
5 AUGUSTI 2026
 Klubbträff Hagudden med quiz (Veteranhojtur).
9 AUGUSTI 2026
 Frykstarundan (Veteranhojtur).
15 AUGUSTI 2026
 Åshagshöjden backtävlning.
22 AUGUSTI 2026
 Norgetur till Magnor mc-museum.
26 SEPTEMBER 2026
 Ihoprostningstur.

MCV Hyltebygden

Tisdagsträffar varje vecka med start 5 maj kl.17.00-19.00 Yaberg affären.

MCV Kristianstad

13 JUNI 2026
 Qvarnarallyt, start och målgång Kjugekull, Fjälkinge. Samling kl. 09.00, första start kl. 10.00. Rallyt är öppet för Klassisk mc och moped och är ca 9 mil (det finns genväg om man vill korta rundan). Föränmälan senast 7 juni, 076-632 92 05 eller info@mcvksd.se. Startavgift 150 kr, då ingår fika och hamburgare.

MCV Kungsbacka

1 MAJ 2026 KL. 10.00
 Mc-utflykt till Monarkmuséet i Falkenberg. Samling St1 (f.d. Shell) i Fjärås. Inträde 130 kr fralla och kaffe ingår. Frågor Torgny K. Tel 070-326 99 70.
10 MAJ 2026 KL. 08.00 TILL 13.00
 MCV Kungsbackas Veteranmarknad. Endast fordonsrelaterat. Gratis säljplats för medlemmar i MCV Kungsbacka, övriga 200 kr. Anmälan/information Arne K. 072-341 19 46. OBS! Marknadsplatsen meddelas senare! Läs mer på Hemsidan www.mcveteranernakungsbacka.se
14 MAJ 2026
 Kungsrallyt. Se separat annons
3 JUNI 2026 KL. 16.30
 Obs. Tiden! Mc utflykt till Veteranfordonsträffen i Hällingsjö. Samling St1 (f.d. Shell) i Fjärås. Medtag fika. Det finns även fika att köpa. Frågor Kent E. 070-353 47 43.
6 JUNI 2026 KL. 10.00
 moped och mc-utflykt. Utflyktsmålet bestäms på samlingsplatsen. Samling St1 (f.d. Shell) i Fjärås. Medtag fika. Frågor Torgny K. 070-326 99 70.
14 JUNI 2026 KL. 11.00
 Obs! Tiden! Medlemsrallyt. Utflykt för moped och mc till familjen Börjesson i Åsa, som ordnar mat och aktiviteter. Kör gärna med ditt veteranfordon. Samling St1 (f.d. Shell) Fjärås. Frågor Arne K. 072-341 19 46.
18 JUNI 2026 KL. 18.00
 Obs! Tiden! moped och mc-utflykt till Alaforss Kvarnkafé i Anneberg. Samling St1 (f.d. Shell) i Fjärås. Fika finns att köpa. Frågor Arne K 072-341 19 46.

8 JULI 2026 KL. 18.30

Grillkväll. Mopeder och mc. Samling Fältspatgruvan Hanhals Holme. Klubben bjuder på korv och dricka. Frågor Calle J. 070-851 91 72

15 JULI 2026 KL. 08.00

Obs. Tiden! Heldags-utflykt mc. Samling St1 (f.d. Shell) i Fjärås. Medtag fika. Frågor Torgny K. 070-326 99 70.

22 JULI 2026 KL. 17.00

Obs. Tiden! Moped och Mc utflykt till fordonsträffen på Lerbergs café. Lerbergsvägen 127, Kungsbacka. Samling St1 (f.d. Shell) i Fjärås. Fika finns att köpa. Frågor Torgny K. Tel 070-326 99 70.

29 JULI 2026 KL. 18.00

Moped och mc-utflykt till Båt-muséet vid Onsala kyrka. Samling St1 (f.d. Shell) i Fjärås. Medtag fika. Frågor Arne K. 072-341 19 46.

MCV Nord Västra Skåne

17 MAJ 2026

Munkarundan "10 år" Se separat annons

6 JUNI 2026

Nordvästrundan Se separat annons

3-5 JULI 2026

Velocette-träff, upplysningar och info Christer Ebbesson 070-593 47 87 och Ambjörn Eriksson 070-543 66 07. Se separat annons i nr 1 av MC Veteranen.

26 JULI 2026

98-kubiks rally, MCV Nordvästra Skåne arrangerar för 12:e gången rally för lättviktare 98 cc. Alla mc 60 år och äldre med cylindervolym 98 cc eller mindre välkomna. Ingen föranmälan. Skamkärria finnes. Start: Crossbanan Hillarp Munka-Ljungby. Tid: Samling kl. 09.00, start kl. 10.00. Bana: "Roadbook". Medför gärna egen karta över NV Skåne. Varierande bana. Vi undviker de alltför påfrestande backarna. Vi försöker köra gruppvis med pauser efter vägen. Fikapaus med enklare grillmeny. Banlängd c: a 6 mil. Startavgift 150 kr per person betalas vid starten. Upplysningar: Ambjörn Eriksson 070-543 66 07 eriksson.ambjorn@gmail.com

1 AUGUSTI 2026

Flattankrally. Samarrangemang MCV NV Skåne och MCHK Syd. Rally för mc tillverkade 1928 eller tidigare. Viss flexibilitet beträffande tillverkningsår. Start och målplats Laholm Lagab infart Profilgatan. Samling från kl. 09.00. Första start kl. 10.00. Roadbook. Banans längd c: a 10 mil omväxlande kulturlandskap och skog men inte så kuperat. Förutom lunchpaus planeras ytterligare två raster. Lunchpaus Skogaby golfklubb där var och en betalar sin förtäring. Kaffe serveras vid start och mål. Prisutdelning. Gärna föranmälan men inte nödvändig. Startavgift 150 kr erlägges vid start. Information och frågor till Ambjörn Eriksson 070-543 66 07 eriksson. ambjorn@gmail.com alt. Hans Gunnesson 073-081 57 93 hgunn@telia.com

MCV Skellefteå

Under sommarhalvåret träffas vi varje måndag kl. 18.00 i Bonnstan för avfärd kl. 18.30 mot ett inte alltför avlägset mål. Info finns på vår FB-grupp Återfallsknuttarna MCV-Skellefteå eller Roland Johansson 070-217 03 99.

MCV Väst

Start början av maj 2026. Dagsturer. Initiativtagare är till turerna Kjell Mildén, som även har ordnat en SMS grupp. Kontakta Kjell på 070-751 94 410 om du vill vara med i SMS utskicken. Ingen åldersbegränsning på motorcykel. Körningarna övergår vintertid till fikaträffar på Kotten, Fontin, Kungälv.

3 MAJ 2026

Veteranträff på Bergs Handelsträdgård, Forshälla Berg Uddevalla (MCV Väst).

En veteranträff där vi har bjudit in både bilar, traktorer, mopeder och motorcyklar. Utställning på Bergs Handelsträdgårds Parkeringsplats mellan 10-13. Fika finns att köpa, Upplysningar Thomas 070-514 68 79.

10 MAJ 2026

Alekåsan och Veterankåsan (Skepplanda hemvärns- och kulturförening). Förarmöte kl. 9.30 och start kl. 10.00. Startavgift 300 kr BG 5765-7272, sista anmälningssdag 29/4. (Går att anmäla på plats med då finns det en risk att kartorna är slut). Upplysning hemsida shk.se samt Tomas 070-769 75 75.

14 MAJ 2026

Fjordträffen Uddevalla, tema mc och moped. För MC Väst blir det körning, utställning samt fika/mat. Körning, prata ihop er och kom så många som möjligt med ankomst vid 16-tiden. Utställning; vi radar upp våra fina maskiner så det förhoppningsvis blir nytt rekord. Övriga utställare anländer vi 18-tiden. Fika/mat finns att köpa. Upplysningar Thomas 070-514 68 79.

24 MAJ 2026

Einars tur från Bergs Handelsträdgård till Brödbacken. Denna blev inställd 2025 på grund av regn så vi provar igen. Vi samlas kl. 10.30 på Bergs Handelsträdgård, sedan kör vi tillsammans till målet (Brödbacken). Önskvärt är att ni som bor längre bort pratar ihop er och ordnar en gemensam körning till Bergs handelsträdgård. Upplysningar Thomas 070-514 68 79.

28 MAJ 2026

Fikaträff Café Gläntebo, Backamo Gläntebo 129 (MCV Väst). Samling kl. 17.00. Upplysningar Thomas 070-514 68 79.

7 JUNI 2026

Hjulets Dag Gräfsnäs Slottspark. Veteranbilar, fordon och maskiner med hjul ställs ut. Korv, hamburgare och kaffe finns att köpa. Upplysningar Sven 070-267 67 02.

11 JUNI 2026

Fikaträff Café Gläntebo, Backamo Gläntebo 129 (MCV Väst). Samling kl. 17.00. Upplysningar Thomas 070-514 68 79.

27 JUNI 2026

Sörbygdssdagen Hedekas (Sörbygdens samhällsförening). MCV Väst är inbjudna att visa upp sina fordon samt körning ca 5-7 mil. Anmälan, se hemsida fordonsveteranerna.se Samling i centrum kl.9.00. Betalning vid ankomst? Körningen startar kl. 10.00. Kaffe och mat finns att köpa. Upplysningar Kjell Arne 070-600 49 69.

4-5 JULI 2026

Träbåtsfestivalen Skärhamn (MCV Väst). MCV Väst är inbjudna för att visa upp våra klenoder. 4 juli: Utställning lördag för motorcyklar. Upplysning Sture 070-567 72 29. 5 juli: Utställning söndag för mopeder. Upplysning Jan 070-685 54 37. Utställnings tid kl. 10.00 - 15.00.

18 JULI 2026

Göksäter Henån, Veteranträff från kl. 10.00. Butiken öppnar kl. 09.00 inkl Kafé Göken.

23 JULI 2026

Familjeträff på Bondeström Gård, Lilla Edet kl. 17.00, eller senare (MCV väst). Gräsbane körning på gårdet om vädret tillåter. Alla familjemedlemmar är välkomna. Ta med något till grillen! Bengt bjuder på kaffe med fika. Blir det regn kan vi vara i hangaren.

Upplysningar Bengt 090-887 31 01 eller Thomas 070-514 68 79.

25 JULI 2026

Orustsvängen, (MCV Väst). Samling vid Göksäter kl.10.00 Körning på vackra Orust vägar ca 6 mil. Info Bertil 070-676 45 96.

MCV Österlen

13 MAJ 2026

Grillkväll vid gamla tegelbruket i Fyledalen kl.18.00. Samling Svampa kl. 17.45.

27 MAJ 2026

Fritidsbaren, Ystad kl.18.00 (röda cafeét vid standpromenaden).

6 JUNI 2026

Motorhistoriska Dagen, Löderup kl.10.00.

27 JUNI 2026

Artillerimuseét Kristianstad med guidad visning. På vägen dit stannar vi vid Mjelarasten i Degeberga. Samling Svampa kl. 10.00.

8 JULI 2026

Veteranträff i Dungen, Gyllebo. kl.17.00.

22 JULI 2026

Sommarfest för våra medlemmar hos Kristine och Östen, Everöd kl.18.00. Helgrillad gris med tillbehör. Pris 100 kr. Bindande anmälan och betalning över swish 1236606107 eller BG 797-9362 senast 14/7. Glöm ej att ange namn. Max 60 deltagare.

8 AUGUSTI 2026

Österlenkicken Se separat annons



Kungsrallyt 2026
Den 14/5 Kristihimmelfärdsdag

Mopeder och Motorcyklar 1996 och äldre är välkomna!

Två banlängder finns 7 mil och 10 mil på asfalterade vägar. Banorna är pilade. Fika utmed banorna och lunch vid målet. Plakett till samtliga deltagare. Pris till bästa mopedförare, motorcykelförare och passagerare. Även rallykommittén och speakerspris delas ut.

Startplats Kungsbacka Vårdshus Energigatan 17 Kungsbacka. Avfärd 61 från E6 därefter visar våra skyltar.

Startavgift för samtliga deltagare 300kr. Anmälan genom sätta in startavgiften på Pg 4814195-6 senast 1/5.

Anmälan är bindande och inbetald startavgift återfås ej!

Efteranmälan 350kr betalas på plats kontant eller Swish. Anmälan öppnar kl 08.00. Första start kl 09.30.

Frågor Arne Karlsson Tel 0723-411946



ÖSTERLENKICKEN 2026
Veteranrally för MC och moped.
Lördagen den 8 augusti
Första start kl.10.00
Startplats: Industrigatan 10, Tomelilla.
(Samma som förra året)
Vägvisning från norra infarten till Tomelilla.
Anmälningssavgift. 300:-, erläggs vid start.
Kontant eller Swish. Efteranmälan + 50:-
Bonuspoäng utdelas till äldre fordon.

Frukost, lunch, kaffe, samt plakett ingår.
Frukost serveras mellan 8.00 och 9.00.
Anmälan senast den 2/8 till Hans Lempinen

Tel. 070 369 2980
Välkomna önskar MCV Österlen



MCV Halmstad inbjuder till Rex rallyt.

Öppet för alla MC och Mopeder tillverkade till och med årsmodell 1986.

Lördagen den 27 juni 2026.

MC kör efter Roadbook. Lång MC bana ca 10 mil, kort MC bana ca 8 mil. Mopedbana Pilad ca 6 mil.

Start från Tylebäck kl 09.30, samling från kl 08.00 på Tylebäck

Konferans och kursgård.

Startavgift förare 300 kr och passagerare 300 kr.

I avgiften ingår fika på kontrollplatsen och lunch efter målgång.

Avgiften 300:- Insättes på Bankgiro Swedbank 5257-6998

senast den 22 juni 2025. Efteranmälan + 50 kr.

Uppge namn o passagerare, Mc, Moped, fabrikat, modell, volym cc, och årsmodell.

Inbetald avgift återbetalas ej.

Frågor angående rallyt ställs till Ralph Norrman 0706 918640.

Roadbook kommer att finnas på MVC Halmstads

hemsida från den 23 juni 2026. <http://halmstadmcv.se>

Nordvästrundan

Lördag 6 juni 2026
(Nationaldagen)

MCV Nord Västra Skåne i samarbete med Stencrossarnas landsvägsveteraner

För motorcyklar 30 år eller äldre.

Ingen föranmälan.

Start och mål
Crossbanan, Hillarp, Munka-Ljungby.

Starttid 10.00
Banlängd c:a 10 mil, tipsrunda / frågor.

Startavgift 200 kr / person
Betalas vid start, enkel förtäring ingår.

Upplysningar:
Per Lundeberg 070-425 43 06
Christer Ebbesson 070-593 47 87
Sven Andersen 070-63 11 876

Varmt välkomna!



VÄLKOMMEN TILL EN RALLYHELG* I VACKRA VÄRMLAND
PÅ FINA SLINGRANDE VÄGAR PÅ HAMMARÖ OCH I FRYKSDALEN

*Rallyhelg = 2 rallyn, ett på lördag, ett på söndag.

BANLÄNGD : Lördag c.a 6 mil, Söndag c.a 12 mil

FORDON : Lördag MC&Moped min 30år, Söndag MC min 60år

MAT & KAFFE båda dagarna : Ingår i startavgiften

NATTLOGI : SKUTBERGETS Camping & Stugor, boka via 054-535130

STARTAVGIFT t.o.m. 1/7 : 250:-, Kör båda rallyna, betala bara för ett.

Anmälan på Rallydagen kostar 300:-, swish eller kontant

FÖRANMÄLAN : pia.sawe@hotmail.com, T. 0767-700869

Vid anmälan v.v. ange DITT NAMN + FORDON

BETALNING : SWISH 123 587 8350 eller Plusgiro 132 751-9

Märk betalningen *RALLY* + *DITT NAMN*

MER INFORMATION : Mats Gustafsson T. 0761-663139

SE MER OM FÖRENINGEN PÅ : hammaromc.se



MOPED OCH MC-MARKNAD I KARLSTAD 24/5-2026

Plats: Motorstadion/Speedwaybanan
Öppnar kl. 09.00.

Fri parkering & säljplats, inträde 20 kr.
Säljare med lång resväg (25 mil) samt
pensionärer får lottsedel (pris 500 kr).

Marknaden är endast ämnad för MC/ve-
teran MC, moped/veteranmopeder, till-
behör, verktyg. Andra säljare avvisas.

Vägbeskrivning från östra
infarten till Karlstad.

John, tel: 0706-54 40 71

MONARKDAGEN 6 JUNI

Öppet kl. 10-16.

Inträde 100 kr/person (kaffe och kaka ingår).

Korvförsäljning på gården.

- Provstart av Blue Stinget crossmaskin 1957
- Premiärvisning Monark M553A elfordon från 1943, kl. 11 (avtäckning av fordonet & presentation).
- Rex Cyclemaster (föregångare till mopeden).
- Gunnar Bengtssons Monark Mc tank från Hylands hörna!



Roger Arneson | 072-381 73 03
roger@monark.nu

www.monarkmuseum.se

Servicevägen 12, Smedjeholm, Falkenberg

HESTRA TRUCK & MASKIN AB

Ge nytt liv åt din veteranmotor

Hos Hestra Truck brinner vi för motorer med historia.
Sedan 2020 driver vi motorrenoveringsverksamheten vidare
efter övertagandet av Nissafors Motorrenovering.
Vi har flyttat verksamheten till våra lokaler i Hestra och byggt upp en modern,
fräsch verkstad – anpassad för noggrant och kvalitativt motorarbete.

Med en heltidsanställd specialist och ytterligare erfaren hjälp kan vi
erbjuda trygghet, kunskap och ett genuint hantverk i varje uppdrag.

Vi utför bland annat:

- Boring och honing av cylindrar
- Kompletta motorrenoveringar
- Planslipning av topplock
- Slipning av vevaxlar
- Fräsning av ventilsäten

Byte ventiler, ventilstyrningar och renovering av ventilstyrningar

Oavsett om det gäller din klassiska motorcykel eller ett annat projekt, behandlar
vi varje motor med den omsorg och precision den förtjänar.

Låt din motor gå många mil till – vi hjälper dig hela vägen.

www.hestratruck.se

0370 – 33 59 20

Lilla Hestra 335 72 Hestra



Skällinge MC-Rally



Välkomna till Skällinge MC-Rally
Lördag 30/5 2026

Första start kl 10.00 vid

Gamla Folkskolan

Startavgift 200 kr betalas vid start

Efteranmälan 250 kr

Fordon före 1930 100 kr

Fika, bulle och hamburgerlunch ingår

Banan är ca 10 mil på nyasfalterade

vägar och i vacker natur

Anmälan senast 2026-05-23

Rune Börjesson 072-565 64 76

eller rune-borjesson@live.se

Välkomna

Bike80s Revival Classic Day
Tykarpsgrötan, Hässleholm
23 maj 2026

All bikes all Generations
En dag fylld av klassiska hojar
Stor servering
Fri Entré

Info: Evenemangskalendern/Facebook/
magnusengman@live.se



BÅVENRUNDAN

för veteranmotorcyklar och -mopeder
lördag den 27 juni 2026

Samling kl 09.00 i Skebokvarnsgården, Skebokvarn (Riksväg 57)



Hondan deltog i Båvenrundan 2024. Foto: Kari Käyhkö

Det blir ca 5 mil för mopeder och ca 9 mil för mc, på asfalt och grus.
Som vanligt väntar knepiga frågor och uppgifter.

Avgift 200 kr för förare, 100 kr för passagerare kontant/Swish vid start.

Vi bjuder på kaffe med macka före start och lunch vid målgång.
Prisutdelning där kunskap, klurighet och tur premieras.

Deltagarna ansvarar för att fordon och förare/passagerare är lagenliga.

Anmälan senast måndag 22 juni
till Ake Lagerbäck tel 070 588 27 24 eller ake.lagerback@telia.com
Max 75 deltagare. Först till kvarn gäller.

Välkomna i ett sommarfagert Södermanland!

MCV Nordvästra Skåne arrangerar MUNKARUNDAN "10 ÅR"



För tvåtakare mellan 118-200cc t.o.m 1965
Söndagen den 17 maj 2026

Start och mål:

Vid crossbanan i Hillarp, Munka Ljungby

Samling: kl 10.30

Banlängd: ca 6-7 mil

Startavgift: 200kr/pers, betalning vid start,
ingen föränmälan.

Fika på rundan och grillat vid mål ingår.

Upplysningar:

Kaj Johansson, 0435-216 11, 0704-156057

MOTORCYKELJAKT I ITALIEN

– med långvariga konsekvenser

Denna historia sträcker sig över 45 år, och startar sommaren 1979 när jag och min kompis Tore Bertilsson är i Italien och letar efter motorcyklar och delar. Jag hade på grund av mina Rumi-motorcyklar kommit i kontakt med en motorcykelsamlare och tävlingsförare som hette Gianni Perrone som bodde i Rom.

Gianni hade börjat sin tävlingskarriär på en Rumi Gobetto och 1979 tävlade han med en Suzuki RG 500. Nu hade Gianni bjudit in oss att komma till Rom och besöka honom

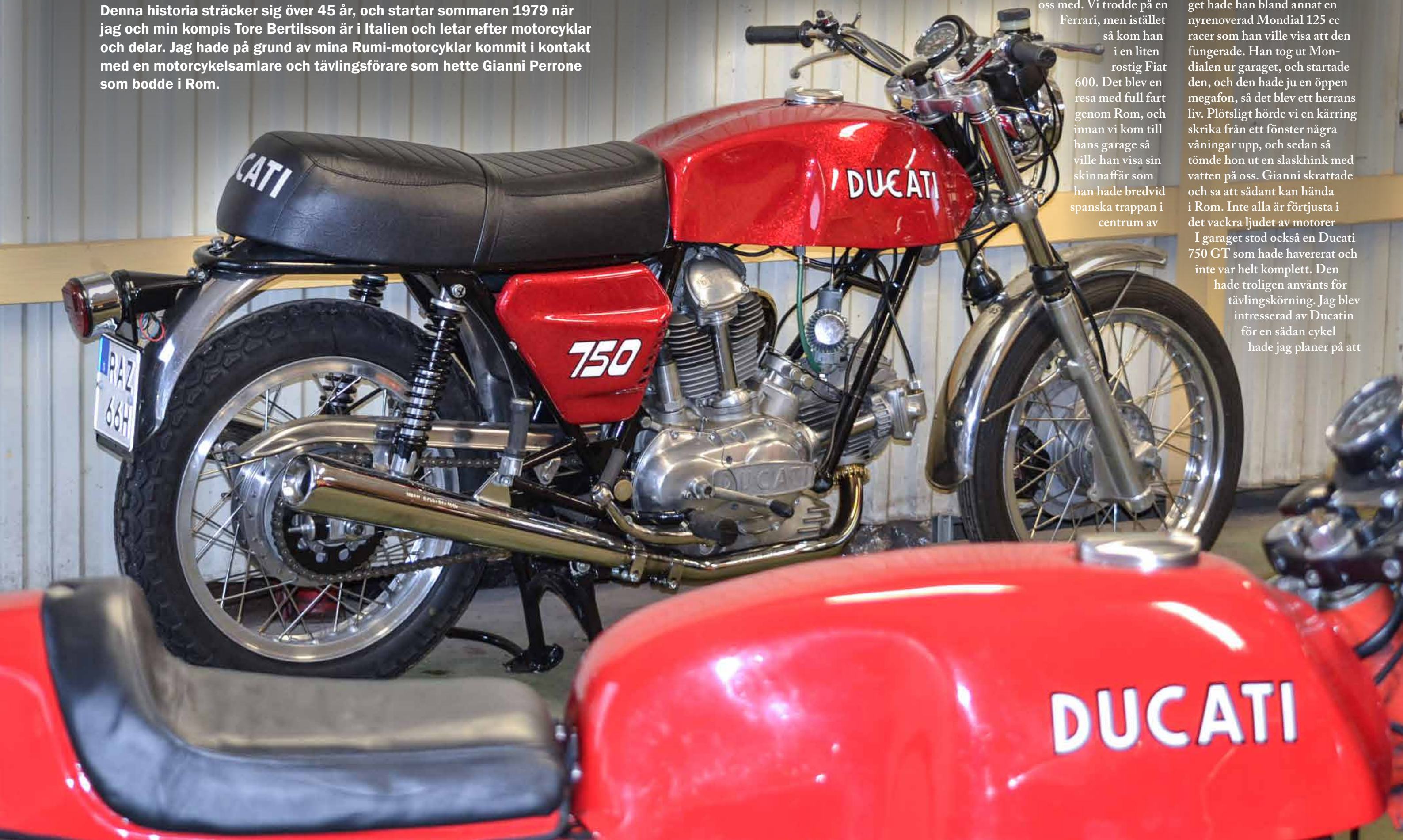
och titta på några racingmotorcyklar. Tore och jag tog nattåget från Milano till Rom och Gianni skulle möta oss på stationen i Rom. På tågresan så hade vi spekulerat över vilken bil han skulle komma och möta oss med. Vi trodde på en Ferrari, men istället

så kom han i en liten rostig Fiat 600. Det blev en resa med full fart genom Rom, och innan vi kom till hans garage så ville han visa sin skinnaffär som han hade bredvid spanska trappan i centrum av

Rom. Som jag förstod senare, så var det nog hans fru som skötte affären medan Gianni ägnade sig åt sina olika hobbyer.

Vi kom fram till hans garage som låg på en bakgård, tidigt på söndagsmorgonen. I garaget hade han bland annat en nyrenoverad Mondial 125 cc racer som han ville visa att den fungerade. Han tog ut Mondialen ur garaget, och startade den, och den hade ju en öppen megafon, så det blev ett herrans liv. Plötsligt hörde vi en kärring skrika från ett fönster några våningar upp, och sedan så tömde hon ut en slaskhink med vatten på oss. Gianni skrattade och sa att sådant kan hända i Rom. Inte alla är förtjusta i det vackra ljudet av motorer

I garaget stod också en Ducati 750 GT som hade havererat och inte var helt komplett. Den hade troligen använts för tävlingskörning. Jag blev intresserad av Ducatin för en sådan cykel hade jag planer på att



köpa någon gång. Dessutom så hade Ducatin ett mycket lågt chassinummer DM 750006. Några affärer blev det inte denna gång, men Gianni hade mycket att berätta. När han tävlade med Rumi i mitten av 50-talet så blev han kontaktad av ett företag som hette Pertugina som hade tagit fram en ny racingmotorcykel. Pertugina var känt för att tillverka pissoarer, men nu ville man slå sig in i en ny bransch som så många andra små företag i Italien på 50-talet. Gianni övertalades att testa Pertuginan på en tävling, men motorcykeln var så fruktansvärt långsam, så efter tävlingen, sa Gianni till företaget att de skulle hålla sig till pissoarer och inte satsa på motorcyklar. I hans karriär så följde sedan ett antal Mondial och AJS 7R. Han var även mycket intresserad av flyg och hade bl.a. en Tiger Moth och var delägare i en Douglas DC3.

Volvo Express mc-transport

1980 fick jag anställning på handelssekreterarkontoret i dåvarande Tjeckoslovakien. Då jag hade planer på att leta gamla motorcyklar även i detta land så köptes en begagnad Volvo Express, som med sitt förhöjda tak var utmärkt att transportera motorcyklar i. Då Tjeckoslovakien var ett kommunistland, så fick alla vi svenskar som jobbade där diplomatpass och diplomatnummer på våra bilar, för att få visa fördelar och lättare kunna passera gränsen. Jag hade fortfarande inte släppt tanken att skaffa en Ducati 750 V-twin, så jag tog på nytt kontakt med Gianni Perrone och frågade om Ducatin fortfarande fanns kvar. Den fanns kvar, men nu hade han ytterligare en Ducati som var till salu. Detta var en 750 Sport från 1972 som var uppborrad till 860 kubik och var komplett och fullt körbar.

Påskan 1980 så reste jag ner till Rom med min Volvo Express för att titta på Ducati-cyklarna. Den kompletta Ducati kunde inte startas och provas eftersom det inte var någon olja i motorn, något som jag senare förstod anledningen till, men det blev det affär av och jag köpte båda cyklarna, vilka fick plats i min Volvo Express.

Vid passage genom tullarna in till Tjeckoslovakien, så ville jag att tullarna skulle dokumentera ramnummren på de båda Ducati-cyklarna så att de sedan skulle kunna tas ut ur landet när jag skulle flytta tillbaka till Sverige. Tulltjänstemännen vägrade, eftersom de inte fick kontrollera en diplomatregistrerad bil. Efter lite övertalning, så kröp de in i bilen och noterade ramnummren på cyklarna, och jag fick det inskrivet i ett dokument. Sedan sade de det var sista gången de kommer att kontrollera min bil och att jag borde klistra för något på sidorutorna så att de inte kunde se in i bilen. Detta råd följdes naturligtvis. Jag var på denna tid stationerad i Bratislava, och nästan varje dag så passerades gränsen för att tömma handelskontorets brevlåda i gränsstaden Hainburg i Österrike, så tullarna hade sett min senapsfärgade Volvo Express många gånger.

Nu skulle den körbara Ducatin försäkras och registreras i Tjeckoslovakien, något som blev ett intressant problem. För att registrera ett diplomatfordon i landet på den tiden så var de två första siffrorna specifikt för respektive land. Sovjetunionen hade givetvis 00 som första prefix i registreringsnumret medan Sverige hade 47. Jag hade nummer DD 47-36 på min Volvo Express. Då nummerplåtarna för en motorcykel var betydligt mindre till formatet, så kunde jag inte få en plåt till en bil, och de enda motorcykelplåtarna



Ducati 750 GT 1972

som man tillverkat hade den sovjetiska beteckningen 00 beroende på att det var någon rysk diplomat som en gång haft en motorcykel registrerad i landet. Detta skapade huvudbry hos registreringsmyndigheterna, men det slutade med att jag fick registreringsnumret DD 00-03 dvs ryska registreringsplåtar på min Ducati.

När plåtarna var på plats, försäkringen betald och ny olja påfylld så startades Ducatin. Tyckte att det skramlade lite oroväckande från motorn men jag tog en kort tur till Österrike. Tullarna skrattade åt mig på gränsen, en svensk på en ryskregistrerad motorcykel.

Nästa tur så tänkte jag åka från Bratislava till Brno, och när jag kom ut på motorvägen så skulle det testas hur en Ducati fungerade när man gasade på lite. Jag kom ca 40 km när det blev ett fruktansvärt skrammel från motorn, och förstod direkt att det var vevstakslagret som gett upp. Detta var ju en svaghet på Ducatis första V-tvinnar. Jag rullade in till vägkanten och funderade på vad jag skulle göra nu. Jag hade ännu inte

byggt upp någon bekantsskapskrets i Tjeckoslovakien som skulle kunna kontaktas, och det fanns ju inte några mobiltelefoner på den tiden. Dessutom så hade mycket få invånare i landet på den tiden en vanlig telefon. När jag stått och funderat en stund, så kom fyra ungdomar i en Skoda och stannade. De pratade engelska och frågade vad det var för problem. Jag svarade att det var ett totalt motorras. Inga problem sa de vi bogserar hem dig, men jag protesterade, det går ju inte att knyta en bogserlina i motorcykeln. Det slutade med att en av bilpassagerarna satte sig bakom mig på motorcykeln och höll i bogserlinan och sedan så bar det iväg och de bogserade mig ända hem till Bratislava. De ville inte ha någon betalning, men vi utbytte adresser. Som tur var, så stötte vi inte på några poliser under färden som skulle kunnat ge problem, Inte för mig, för jag hade ju diplomatisk immunitet, men för de som bogserade mig.

Motorcykeln ställdes in i ett garage i huset där jag bodde. Min lägenhet var kombinerad



Ducati 750 Sport 1972, renoverad på 80-talet till mer mot funktion och ej mot originalitet

med kontoret där jag arbetade och låg på tredje våningen med utsikt över Donau. Vårt jobb på handelssekreterarkontoret var att hjälpa svenska företag med affärer med Tjeckoslovakien och vi hade många svenska affärsmän på besök. Jag monterade ur Ducati-motorn ur ramen och funderade över var jag kunde renovera den. Enda plats jag kunde tänka mig var köket på kontoret. Nu var det bara att hitta någon lämplig person som kunde hjälpa mig att bära upp motorn till köket, det måste vara någon yngre svensk affärsman som hade förståelse för min situation och var liksom jag



lite tokig. Vi fick besök av några yngre grabbar från vad jag kommer ihåg, var från det svenska företaget ABV, och de vågade jag fråga om hjälp.

Motorn monterades ner och det visade sig vad jag förmodat ett totalras. Vevstakslagret hade havererat så att kolvarna hade hamrats sönder och spräckt ena toppen.

Nu blev jag tvungen att sammanställa en lång lista på delar som behövdes. Via min kompis Tore så fick jag kontakt med en man som jobbade på Ducati-fabriken och som kunde ordna fram delar samt specialverktyg till rimligt pris. Lyckades även få fatt i en motor från en brunnen Ducati i Sverige från vilken jag kunde ta båda topparna. Det blev en ny resa till Italien för att fixa delarna och sedan så följde en renovering av motorn i kontorets kök. Som tur var så hade kökets gaseldade spis en så stor ugn så att motorblocket gick att stoppa in för

att krympa ur och i alla lager. Troligen så kom det aldrig mer att bakas mera i den ugnen.

Under den tid som motorrenoveringen tog, så hade jag börjat få kontakt med personer i Bratislava som hjälpte mig mycket under den tid som jag bodde i Tjeckoslovakien. Det var dels en man vars garage jag fick låna och som även senare hjälpte mig flera gånger på diverse motocykelinköpsresor i landet, och dels en journalist på den slovakiska motortidningen Stop. Vid denna tid så prenumererade jag på den engelska veckotidningen Autocar, och fick mina tidningar skickade till vår adress i Österrike. Även den slovakiska tidningen Stop prenumerade på utländska tidningar, men på grund av censuren i landet så var det inte säkert att tidningarna kom fram, och om de kom fram så var de flera veckor försenade. Därför så fick min nyvunna vän, journalisten, låna mina tidningar och kunde då snabbare rapportera om diverse motorhändelser. Han hade många kontakter i motorvärlden i Tjeckoslovakien som blev till nytta.

Nu skulle även resten av motorcykeln renoveras. Den var lackad helt i svart färg vid inköpet, men jag ville ha den röd, så färg inköptes i Österrike. Även elsystemet behövde ses över, och en ny strålkastare köptes på Mototechna i Bratislava, vilken var avsedd för en CZ, men passade bra till Ducatin tyckte jag. Nu var det främst funktion som gällde och inte renovera så originaltroget som möjligt. Nära tullen på österrikiska sidan stod en skrotad Fiat på en åker, och jag åkte dit en sen kväll och rev ur hela kabelstammen för att använda de olika färgade kablarna till elsystemet på Ducatin. Redaktören på tidningen Stop kände en billackerare som skulle vara bra och han skulle



Ducati 750 Sport 1972

fixa lackeringen. Tänkte först slipa bort all färg på ramen, men det skulle jag inte behöva enligt redaktören för det skulle lackeraren fixa. Plasttanken och sidokåporna spacklade och slipade jag själv. När jag fick tillbaka de lackade delarna, så visade sig att lackeraren inte hade gjort rent och slipat bort någon färg, utan lackat direkt på den oljiga ramen. Det enda som blev bra var lacken på tank och sidokåpor. Nu närmades sig våren så det fanns ingen tid för en ny lackering, så det blev att acceptera det tvivelaktiga resultatet. En lack som sitter på motorcykeln än i dag.

Så småningom så var det dags för provkörning, men motorn hade blivit betydligt mera svårstartad än tidigare, men när jag fått igång den och kört en sträcka så visade det sig att det inte gick att få in femte växeln. Ur med motorn igen och plocka sönder. Nu hade jag fått tillgång till ett garage så allt blev mycket lättare. Det visade sig att jag shimsat selektortrumman för hårt så det blev inte tillräckligt glapp så den kunde flytta sig till läget



Ducati 750 GT 1971, ramnummer 750006 sommaren 2025 innan registreringsbesiktningen.

för femte växeln. När detta fel åtgärdats så fungerade växellådan. Det blev bara några korta turer i Tjeckoslovakien på Ducatin på grund av att den var så svårstartad. Ett problem som försvann många år senare när det monterade på ett elektroniskt tändningssystem. Kanske var det en mening med att cykeln blev så svårstartad annars kanske man kört ihjäl sig på de dåliga och hala vägar som fanns i Tjeckoslovakien på den tiden.

För den andra Ducatin med ramnummer DM 750 006 hade jag andra planer. Den första bild jag sett på en 750GT Ducati i MC-nytt hade ett stort Fontana-framnav och inte skivbroms, så denna cykel tänkte jag bygga upp på detta sätt.

Under den tid som gått för Ducati-renoveringen, hade det blivit lite ”napp på de krokar” som jag haft ute beträffande att jag ville köpa gamla racingmotorcyklar i landet. Det var bl.a. en kille i Prag som hade en ram till en tidig Jawa 500-racer. Han höll på att modernisera en Jawa 500



fyrtaktstwin och var på jakt efter en modern teleskopgaffel och hjul. Jag bytte bort Ducati-hjulen och gaffeln mot denna ram, någonting som jag ångrar än i dag. Han hade även motorn till denna ram, som jag senare bytte till mig mot en ram från en Suzuki 750 "vattenbuffel" som köptes i Sverige. Renoveringen av denna Jawa 500 kanske jag kan berätta i ett senare bidrag till denna tidning.

Efter tre år i Tjeckoslovakien så flyttade jag hem till Sverige och började jobba igen på Uddeholm i Hagfors. Tyvärr så finns inga foton kvar från min tid i Tjeckoslovakien för sista månaden jag var där, så blev det inbrott i min bil och alla foton, dokument och adresser försvann. Ett inbrott som jag var övertygad om att det var polisen som gjorde. Båda Ducati-cyklarna togs med hem till Sverige och den kompletta cykeln har körts sporadiskt på somrarna, men i lite större omfattning när den fått ett elektroniskt tändsystem. Den okompleta hamnade på en uthusvind i mer än 30 års tid. Varje gång jag såg resterna av denna cykel så fick jag dåligt samvete, för jag hade börjat förstå att detta var en ganska udda motorcykel. Det låga ramnummret visade på att detta var en av de 100 första tillverkade som hade sandgjutet motorblock, och enligt det register som finns är det inte många som finns kvar. Ramnummer sex och motornummer 20 är en av de första som tillverkats.

För ca 10 år sedan plockades motorn ner från vinden, och renoveringen påbörjades. Även på denna motor hade vev-



stakslagret skurit och spräckt en kolv. Denna motor hade högglasspolerade vevstakar och kamvippor, som dessutom var nållagrade någonting jag aldrig sett tidigare på en Ducati. Efter ett år var motorn färdig och hamnade på min arbetsbänk i verkstaden. Några andra projekt kom emellan innan jag kunde börja med resten, men under tiden så sökte jag de delar som fattades för att få cykeln komplett. Jag lyckades köpa tillbaka bakhjulet från en samlare i Prag, men gaffeln och framhjulet hade han sålt på en veteranmarknad i Tyskland. För att komma över ett framhjul och framgaffel så köptes en komplett ram med hjul till en tidigare 750 Sport i Tyskland, men nu var det helt andra priser på grejorna. De speciella strålkastarhållarna som bara satt på de första serien cyklar köpte jag på veteranmarknaden i Torsby!! av en inflyttad holländare. Avgasrör och allt annat som skulle ytbehandlas skickades

till Polen för förkromning. Nya Conti-ljuddämpare och en glasfiberplasttank som tål modern bensin köptes på veteranmarknaden i Imola. Begagnade sidokåpor fick jag av min kompis Tore som också hade skaffat en tidig Ducati 750 i delar. Dessa första Ducati 750 GT hade rostfria skärmar som är stämplade "Inox" och vilka är svåra att hitta. En sådan bakskärm var monterad på min 750 Sport, så den monterades bort och ersattes med en original glasfiberplastskärm som satt på ramen som köptes i Tyskland. En framskärm lyckades jag köpa dyrt på veteranmarknaden i Mannheim för några år sedan och där hittades även en dålig sadel.

Nu började delförrådet bli komplett, så för två år sedan så plockades ramen till Ducatin ner från vinden. Den var lackad i en ljusgrön färg som jag först trodde var originalfärgen, men enligt den litteratur som på senare tid har skrivits om dessa

första cyklar så var ramarna lackade antingen i silver eller svart färg. När jag skruvat bort smörjnippeln på svingen så fanns där antydning till svart färg. Ramen var tydligen om-lackerad någon gång i början av 70-talet för att likna ramarna på Ducati 750 SS, de så kallade "green frame" modellerna som i dag är mycket eftertraktade.

Som vanligt på dessa modeller så var axeln till svingen och bronsbussningarna slitna, så en ny hålad axel tillverkades av seghärtningsstålet Uddeholm Impax Supreme (ss 2541) som sedan nitrerades för bättre slitstyrka. Nya bussningar tillverkades av lagerbrons. Då ekrarna till hjulen är "buttade" dvs har grövre diameter i nerkanten, och jag hade inte några sådana ekerämnen som jag kunde rullganga, så fick rostfria ekrar till hjulen skickas efter från Central Wheels i England. Här blev det ett avsteg från original, för Ducati 750 ska ha silverlackerade ekrar.

Förserie

Dessa förseriecyklar var utrustade med engelska instrument, förgasare och skivbroms. Smiths hastighetsmätare och varvräknare bytte jag till mig av en tysk Ducati-samlare som har flera tidiga 750-cyklar bl.a. den med ramnummer 750001. Förgasare var lättare att hitta det ska vara Amal Concentric 30 mm. Bromsoket fram ska vara Lockheed i aluminium, men här har jag ej hittat det rätta än utan nöjer mig med ett i gjutjärn som hittades på veteranmarknaden i Stafford. Ducatis berömda konstruktör Fabio Taglioni lär ha beundrat engelsk teknik och därför valt engelsk utrustning på de tidiga Ducati-cyklarna. Detsamma gäller ramen på 750-cyklarna som har mycket gemensamt med de ramar som Colin Seeley tillverkade för Ducatis 500 V-twin racer.

Nu var det bara lackering som fattades. Som tidigare nämnts hade första serien av cyklar svart eller silverfärgad ram medan tank och sidokåpor hade metallflakelack i färgerna grön, orange, blå eller röd. Jag försökte förgäves komma i kontakt med cykelns tidigare ägare vars namn och adress var inskrivna i den gamla registreringshandlingen, för att fråga vilken var den ursprungliga färgen. Lyckades inte få kontakt med någon då det var så många år sedan de ägde cykeln så de kanske inte är kvar i livet. Jag brukar lacka ramar själv utomhus när det är myggfritt, men hade inte tidigare lackat något i metallflake, så jag funderade på om jag skulle våga mig på detta. Det slutade med att tank och sidokåpor lämnades in till en lokal lackerare. Resultatet blev dyrt, men mycket bra. Nu var det bara att montera ihop grejorna och Ducatin registreringsbesiktigades i augusti i år efter 45 års ägande. När jag skriver detta så är den inte riktigt "utsorterad". Har lite problem att starta den och få den att gå rent på båda cylindrarna

Gianni Perrone som jag köpte Ducati-cyklarna av blev, efter att han slutat sin tävlingskarriär, en storsamlare av racingmotorcyklar. Han lyckades spåra upp många intressanta cyklar bl.a. en fyrcylindrig Gilera i Sydamerika, och sedan var han med om att starta en tidning för historiska motorcyklar i Italien. Vid mitt besök på veteranmarknaden i Gonzaga i våras fick jag tyvärr veta att Gianni hade gått bort i Covid för något år sedan.

Min kompis Tore har garaget fullt av olika renoveringsprojekt i delar, hemhämtade från Italien bl.a. en Ducati 750 Sport från 1973. Även han liksom jag, måste bli minst 150 år för att få ihop alla grejor.

**Text: Staffan Gunnarsson
Bilder Thomas Grandell,
Sandra Gunnarsson**



FUNDERINGAR I REDAKTIONEN

Det går inte att göra alla glada men det gick att göra många glada. Nummer ett med den nya layouten mottogs överlag positivt. Det var fler som var glada över de stora detaljerade bilderna än de som inte var det och artiklarna gick hem hos läsarna vad det verkar. Det som det påpekades mest om var att de var svårt att se texten i nummer ett med det nya typsnittet. Typsnittet hade inte ändrats jämfört med tidigare alls så det var nog inte egentligen en korrekt synpunkt. Oavsett det så har vi nu gått upp ett snäpp i storlek på texten och kommer lägga mer omsorg på läsbarhet. Hoppas det blir enklare att se texten nu, och om du inte ser det så tänd lampan och sätt på läsglasögonen, det får jag göra oavsett vilken tidning jag läser.

Du har nu läst det andra numret och hoppas du är nöjd, Mia och jag har vridit och vänt lite på det, finjusterat formatet. Till nästa nummer kom-

mer vi fortsätta justeringarna tills vi kanske till slut känner att det är ett klart format, kanske redan innan året är slut. Om du likt mig ändå är ganska nöjd redan nu så tycker jag du ska tala om det för dina vänner och andra du känner. Berätta om vad de kan få om de blir medlemmar, gemenskapen, kunskapen, informationen, hjälpen och så klart tidningen som kommer fem gånger om året. Klubben behöver medlemmarna och varje enskild medlem kan behöva klubben, om inte idag så i morgon.

När detta skrivs är det vitt ute, ett oväl-

kommet snöväder drog in över Gisslarbo och målade om utsikten. Det har varit snöfritt ett par veckor redan innan detta bakslag, vintern är kanske din favoritårstid men det är absolut inte min.

Säkerligen är det ett tillfälligt elände och när du läser är det maj, kanske den finaste av månader. Allt bra är framför en och vintern är långt bort. Ta vara på tiden som är nu, var aktiv, åk på marknader och träffar, kör motorcykel, lev väl.

Thomas



I nästa nummer

Thomas har varit och tittat på en Gripen från 1933 som det nu forskas i så att en fullödlig artikel kan skrivas, spektakulära bilder utlovas redan nu. Ska också se om det finns ett veteranrally som kan åkas, har inte varit med på ett sånt sen nittioalet, lovar inget men ska försöka.

Mia besöker bland annat ett mopedmecka i småländska Hylletofta där Honda MT5 står i fokus minst sagt. Dessutom har hon fördjupat sig i bränslets inverkan på våra ögonstenar.

Kenneth minns tillbaka på hur han träffade crossvärldsmästaren Jeff Smith ett flertal gånger i livet. Jeffs framgångsrika karriär kommer avhandlas och även lite annat. Vi kan

se fram emot ett personligt porträtt om den dubbla 500cc mästaren laddat med bilder från tiden det begav sig.

Varken Börje eller Malke har något i byråldan just nu men nu har alla arrangemang och träffar startat så vi kan nog se fram emot fina reportage från deras skarpa pennor.



MÄSTARTID



För mig är det svårt att ens tänka sig att inte ha Championstift skruvade i toppen. Anser mest att det är slöseri med hektar där andra tändstiftsfabriker står, förstår inte hur det ens är så att det finns motorer som startar utan dess amerikanska stift, och hur är de som köper andra märken funtade. Fast egentligen förstår till och med en sån som er skribent att även Bosch eller till och med ett NGK fungerar bara det är rätt modell, men vill ändå inte ta den risken. Utan fördomar är det svårt att ha raka och säkra åsikter, åsikter som gränsar till fanatism och om du nu ska vara fanatisk så är vilket stiftmärke som är bäst ett bra ämne. Ändå ganska harmlöst. Har en god vän som är lika men då med Motulolja, där är jag helt neutral och logisk. Rätt specifikation på smörjan eller i alla fall i närheten kommer fixa biffen. När jag var ung och snabb hade jag ett fåtal sponsorer och Gunnar "Krax" Karlsson ordnade med Championstift. Han såg till att jag alltid hade bästa stiftet och det ihop med hur snygg all reklam är från firman gjorde valet lätt. Om du har

sett Tarantinos Once upon a time in Hollywood förstår du att det inte är en slump att Brad Pitt har den T-skjortan han har. Loggor är viktiga för mig, har till och med svårt att tanka på olika mackar då deras logotyper inte precis signalerar "En tiger i tanken". Körde till och med torrt en gång då en sån där mack med teddybjörn ratades och ingen annan dök upp i tid. Tillbaka till grundämnet, Champion och deras reklamklockor. Väggeklockorna är inte bara snygga utan även dyra, första gången jag såg en sån som på bilden ville jag köpa direkt men priset avskräckte. Samma sak andra och tredje gången med, det blev ingen klocka på väggen. 2011 köpte vi en annan grej, grejen var en gård och när den kollades igenom i alla skrymslen och utrymmen hittades den, hjälmklockan. Då kändes det bra, som att det var väl spenderade miljoner och ännu bättre blev det då den hängdes upp i den nya verkstaden ett par år senare. Ett problem finns dock kvar, inte alla men många vill köpa uret, det är inte till salu.

Thomas

AVS:
Club MC Veteranerna
Sverige
Väktarevägen 2c
291 63 Kristianstad

B Posttidning
Ej retur

