

MILITÄR MC:n



Våren 2014

Ordföranden har ordet

I SMHI:s 10-dygsprognos förutspås i skrivande stund temperaturer upp mot 15 grader i mitten av mars och snön håller på att försvinna på tomten här i Falun. Det måste bli en rekordlång mc-säsong 2014. Bara för 10 dagar sedan låg snön meterdjup på Älvdalens Skjutfält där 26 glada medlemmar gasade runt på vita vintervägar. Den 19:e upplagan av vinterkörningar försvårades av FMV:s rigida bestämmelser om utnyttjande av hotellet. Tack vare Per Axelssons envishet och alla lokala företrädare på Trängsletlägret blev det ändå en lyckad vecka även om temperaturen inte gav anledning till frostsador. Logistiken försvårades naturligtvis när vi bodde 15 kilometer från lägret, men med Claes Nordlund, Lars Alm och L-O Thellenbergs insatser bodde och åt vi bra. Tillgången till 77-hallen för motorcyklarna och kasernboende i slutet av veckan var exempel på det positiva från de som arbetar i Trängslet. Vi får överväga att tidigarelägga vinterkörningen nästa år (20-årsjubileum). Vi har även hunnit med två styrelsemöten efter jul och styrelsen har ställt sig positiv till ett deltagande av främst "Trelleborgsgänget" vid Beredskapsmuseet i Helsingborg den 25 maj (firande av Normandie 70 år). Mats Liljeros kunde rapportera att förberedelserna för Kanonrallyt/Årsmötet den 27-29 juni i Hova går enligt plan. Se vidare inbjudan i detta nummer. Till Kanonrallyt vore det trevligt att se några av de äldre militärhojarna som finns bland medlemmarna och som är jobbiga att köra med vintertid. I senaste numret av the Classic Motor-Cycle låg en mycket trevlig bilaga om British motorcycles and the military 1899-1967 av Richard Rosenthal och som kan beställas på Mortons Media Group (www.classicmotorcycle.co.uk). Årets begivenhet för veteranmc blir Windmillrallyt i

Huskvarna den 1-3 augusti. När rallyt kördes i Holland 2010 deltog ett brittiskt lag med militärhojar och tidstypisk klädsel och fick stor uppmärksamhet. Årets upplaga har ett endagars arrangemang för cyklar till 1965. Det vore trevligt att se vår klubb representerad där. (www.windmillrally.eu). Då återstår bara att plocka av skidorna från hojen och knäppa ur fodret till Nallestället samt locka med någon kompis till vår trevliga sektion så ses vi i sommar i Hova hälsar

Er ordförande

Björn

Innehåll Våren 2014

- 2 Ordförande har ordet /
Innehåll / Nya medlemmar
- 3 Om klubben
- 4-5 Protokoll från styrelsemöte
- 6-7 Mina dagar i Älvdalen –
Lembit Urmi
- 8 Älvdalen 2014 Per Axelsson
- 9 En MC 263 har återuppstått
- 10-17 MC-Nytt provkör MC/77
- 18 Till salu
- 19 Inbjudan till 2014 års
Kanonrally
- 20 Sista sidan

Vi hälsar nya medlemmar varmt
VÄLKOMMNA!

Urmi Lembit
Johan Söborg

Om Klubben

Sektionen bildades 1983 av några entusiaster som under sin militärtjänst hade fått köra eller meka militär- MC. De kände att de fortsättningsvis ville hålla kontakt med varandra och sprida och utöka intresset för militära motorcyklar.

Från en blygsam start har sektionen utvecklats avsevärt. Vi är anslutna som en gemensam sektion till MCHK/ MCV och genom dessa till riksorganisationen MHRF. (Motorhistoriska riksförbundet). Idag räknar sektionen ca 100 medlemmar spridda över Sverige med en koncentration till landskapen söder om Mälardalen. Vi har även kontakt med broderklubbar i Norge och Finland. Organisatoriskt har vi en styrelse med fem representanter för MCHK/ MCV och ett antal enskilda medlemmar och arbetsgrupper som ansvarar för aktiviteterna. Vårt informationsblad "MILITÄR- MC:n" utkommer normalt två gånger per år.
Hemsida: www.laget.se/militarsektionen
E-post: mchkmilitarsektionen@telia.com

"Kanonrallyt", vårt största arrangemang, genomförs alltid veckoslutet efter midsommar. Det flyttar till nya platser och med nytt innehåll varje år. Viktigt för oss är att ha en trevlig social samvaro med likasinnade och rallyt kulminerar i en traditionell ärtsopps middag med tillbehör. Enligt oskrivna regler bör denna middag tillredas under fältmässiga förhållanden.

Till "Kanonrallyt" inbjuds även kollegor från våra nordiska grannländer. Vanligtvis brukar det samlas ganska många militära, två och fyrtakts motorcyklar med sina ryttare. Vilka kan vara både äldre och yngre än sina klenoder.

Under vinterhalvåret har vi en veckas övning i Älvdalen, med teknik och utbildning på att köra MC med skidor.

Bli medlem i klubben

Du är mycket välkommen att söka medlemskap i **MCHK/ MCV** Militarsektionen.

Oavsett om du har en militär MC eller enbart samlar på historik med anknytning till vår verksamhet är du lika välkommen - man eller kvinna. Det är ditt intresse för militära motorcyklar, teknik och historik kring dessa som är avgörande för ett medlemskap. Verksamheten i vår sektion blir vad vi själva gör den till. All verksamhet tillkommer på frivilligt initiativ under enkla former utan fastlåsning av byråkratiskt krångel. Nya idéer och uppslag är alltid välkomna, men måste innehålla förslag till hur det skall genomföras och av vem.

Om du man eller kvinna anser att denna korta presentation av vår verksamhet tilltalar Dig, är du än en gång välkommen att skicka in din medlemsansökan till oss. När alla formaliteter är klara skickar vi ut ett medlemsbesked till dig.

Går du även med i MCHK:s eller MCV:s huvudorganisation får du också möjlighet att teckna den mycket förmånliga MHRF -försäkringen samt många andra förmåner.

Gör så här:

Tag kontakt med någon i klubbstyrelsen och kom till ett av våra möten och träffa gänget. Årsavgiften är för närvarande .

<p>Ordförande LarsAlm lars.alm@telia.com 08-647 30 77, 078-12 95 85 Vansövägen 12, 125 40 Älvsjö</p> <p>Sekreterare Claes Nordlund cl.nordlund@gmail.com 08-716 01 30, 070-930 57 94 Sprängarvägen 20, 132 38 Saltsjö-Boo</p> <p>Kassör Anders Hansson 1427hansson@glocalnet.net 0410-43 81 6, 070-814 80 27 Formgränd 11, 231 65 Trelleborg</p> <p>Ledamot Björn Weissman bjorn.weissmann@minmail.net 023-430 17, 070-571 71 38 Bergsgården 370, 79 191 Falun</p>	<p>Ledamot Militär/ MCV Bengt Börjesson 0300-54 06 08 070-928 04 64 kubbagarden@swipnet.se Åskatorpsvägen 149, 439 74 Fjärås</p> <p>Revisorer: Anders Hansson, Henrik Jönsson</p> <p>Hemsidan Per Axelsson mchkmilitarsektionen@telia.com www.laget.se/militarsektionen 08-646 55 91, 070-755 75 65 Släggvägen 4, 141 71 Segeltorp</p> <p>Tidningen Henrik Jönsson Henrik_boste@hotmail.com 0735-467610 Kattebäcksvägen 31, 23156 Trelleborg</p>
---	---

Protokoll fört vid MCHK-MCV Militärsektion möte 2/2 2014 på MCHK kansli.

Närvarande: Björn Weissmann, Claes Nordlund, Jan Holmgren, Mats Liljeros, Per Axelsson, Uno Walter, Lars Olof Thellenberg.

§ 1. Ordföranden Björn Weissmann öppnade mötet och hälsade välkommen.

§ 2 Fastställdes dagordningen

§ 3 Valdes Per Axelsson att justera dagens protokoll.

§ 4 Genomgicks föregående mötesprotokoll från 15/10 -13.

§ 5 Beslöts att framställa en bevittnad skrivelse med utdrag ur de två senaste årsmötesprotokollen avseende val av styrelse samt att förutom kassören Anders Hansson även ordföranden Björn Weissmann och sekreteraren Claes Nordlund, samtliga ”var och en för sig” skall vara firmatecknare för sektionen.

§ 6 Kassan uppgår f.n. Till 46,064:- Beslöts att underrätta kassören om att en resultat och balansräkning skulle finnas tillgänglig vid nästa styrelsemöte (11/5) samt en budget före 13/6.

§ 7 Beslöts enl. föreg. protokoll att Lars Olof Thellenberg skulle vara klar med översynen av stadgarna till vecka 17. Stadgarna skall i framtiden finnas tillgängliga på hemsidan.

§ 8 Beslöts att protokoll från dagens möte även skulle tillställas tidningsredaktören Henrik Jönsson med information om att tidn. bör vara klar till påsk 18/4. Den skall produceras och levereras av Trelleborgsgruppen. Beslöts också att redaktören hade frihet att inköpa lämplig skrivare för detta arbete till en kostnad av 5-6 tusen kronor.

§ 9 Konstaterades att Vinterrundan lockat 24 betalande. Preliminärt ett litet överskott. Möjligheten till tackningsbidrag från MCHK Riks/Sthlm. skulle undersökas. Vidare skulle undersökas varför de andra inbjudna organisationerna inte på något sätt uppmärksammat vår inbjudan att delta.

Beslöts att Vinterrundan även skulle anordnas 2015 och att försöka öka antalet startande.

§ 10 Konstaterades att vi fått OK från Älvdalen i Rivsjölägret från 21/2 och från 24/2 på kasern i Trängslet.

§ 11 Konstaterade att Kanonrallyt 2014 går av stapeln i HOVA (Västergötland) från 27/6. Inbjudan till rallyt skall biläggas tidningen som skall utkomma till påsk. Under rallyt kommer ev. Karlsborg att besökas.

§ 12 Beslöts att styrelsen var positiv, men att ge Trelleborgsgruppen i uppdrag att representera sektionen. Någon central aktivitet ordnas inte på Beredskapsmuséet i samband med deras ”Normandieaktivitet”, men att medlemmar skulle underrättas om aktiviteten. Beredskapsmuséet och Trelleborgsgruppen underrättas om detta genom Björn Weissmann. Vidare beslöts att ta fram en offert på tillverkning av 100 skidfjädrar. Offerten klar till Älvdalen.

§ 13 Beslöts att nästa möte skulle äga rum 11/5 0900 på MCHK kansli.

§ 14 Ordföranden avslutade mötet och tackade de närvarande för visat intresse

Vid protokollet

Justeras

Claes Nordlund

Per Axelsson

Mina dagar i Älvdalen

Några ord från en Rookie med skidor på motorcykeln.

Efter en trevlig bilresa med gott sällskap från Stockholm anlände vi till Rivsjölägret efter att först ha lastat av cyklarna i den stora och rymliga maskinhallen i Trängslet. Efter detta så intogs en sen middag i Rivsjön som några vänliga människor tagit med sig till oss som anlände senare pga. olika trafik hinder på uppvägen. Sedan följde det en del bärgningsarbeten med att hjälpa fastnade fordon och släp i uppførsbackarna till Trängslet. Sen var det



installation av sovplatser mm. i logementen. Efter detta en gemensam samling med diverse genomgång av körteknik, klädsel presentationer av deltagarna, uppdelning i olika körgrupper osv.

Följande dagar var det olika körutbildningar med olika körpass i varierande underlag med både långa samt korta körningar på underlag allt från snö, is, grus samt asfalt detta berodde på vädrets makter

som gjorde att en del körningar blev mycket spännande på de blöta och hala isvägarna.

Frukosten som var näst intill av hotellkvalitet utfördes föredömligt av frivilligpersonerna: Lars Alm och Claes Nordlund.

I gruppen kunde jag konstatera att det finns en otrolig kunskap om allt som innefattar tekniska kunskaper i allt som berör alla olika fordon, teknik om klädsel körteknik mm. som man var väldigt intresserade av att vidareförmedla till andra. Jag



tror inte att en enda fråga som kunde ha ställts skulle ha blivit obesvarad i denna grupp.

Efter några dagar så flyttades boendet till kasernerna i Trängslet och frukost och boende påminde om lumpen, en del faciliteter tillkom då såsom torkrum och VC i samma byggnad som boendet var i, vilket inte var helt fel.

Denna vecka var en stor och mycket trevlig upplevelse för mig med en HELT otrolig gemenskap. Jag gör Er gärna sällskap i denna trevliga förening och jag hoppas vi ses snart igen och absolut nästa vinter om alla frivilligarrangörer lyckas att övertala militärerna om att vi får vara i Trängslet.

Ett stort Tack till Per Axelsson samt alla övriga inblandade i detta arrangemang.

Lembit Urmi

Sollentuna

Älvdalen 2014



Det blev en händelserik Älvdalsvecka trots allt krångel med hotell och mathållning.

Vår devis: "dé fixar vi".

26 körglada infann sig till vinterövningen, däribland fyra nya gubbar:

Leif Carlén Färentuna var anmäld redan förra året men fick avstå, men i år skulle han bara mé med nyinköpt Jawa. Jawa, n höll, men inte ryggen på Leffe hela tiden ut.

Albin Lindqvist Ringarum som Roffa lurat med. Körde som om han alltid kört med skidor så han körde med snabba gruppen direkt, på en Jawa.

Lembit Urmi Sollentuna också ny på skidor, men inte på hoj och det syntes. Han provade med skruvdubb men de slets ner väldigt snabbt. Han trivdes stort.

Mats Nilsson Gävle måste vara den nybörjare som trivdes mest, han plussade på sin vistelse till den sista dagen . Och körde på en nyrenoverad Husqvarna 256A som höll.

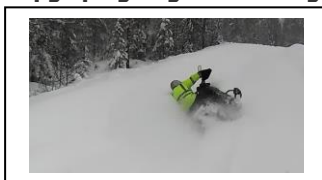
Henrik Mattson har ju varit uppe tidigare, och kom igång riktig bra. Körde på sin superfixade 256A

Jag har kommit hem helskinnad även i år.

Ingen körning till Mora heller, Lars-Olof har ju klippkort där och hittar dit själv.

Jag halkade av vägen pga plogning utanför vägkanten och yrsnö, det var en mjuk snövall att landa i.

Än slank han dit....



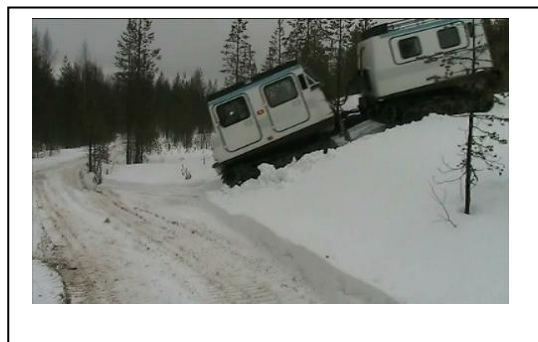
De första dagarna var OK, men det har töat och blivit isigt. Nästa som att köra i en Rodelbana.

Roffa snurrade när han skulle kliva av hojen.

Fagerkrantz var snabb med kameran. Jag hörde Tomas skrika "ligg kvar, ligg kvar".



En bild från årets bandvagns körning:

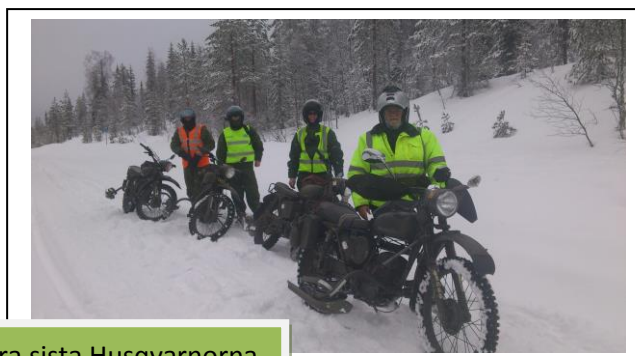


Humöret har varit på topp, boendet helt OK.

Jag tackar alla funktionärer som gjorde det möjligt!!!

Hälsar

Per



De fyra sista Husqvarnorna

En MC 263 har återuppstått

Nu är NV 38:an godkänd vid Opus bilprovning i Sandviken.

En lite lustig detalj var att när den registrerades civilt någon gång under förra seklet, så utfärdades ett föreläggande om kontrollbesiktning. Men det blev visst aldrig gjort av förra ägaren. Så vid kontrollbesiktningen nyss tolkade datorn det som att det var frågan om en efterkontroll, och priset blev då 180 Kr istället för ordinarie 300 Kr, vilket jag inte såg någon anledning att bestrida.

Det blev ändå en "total" besiktning med godkänt resultat och rent papper, men någon provkörning blev det inte fråga om då den kvinnliga bilproverskan sa att de inte var betrodda att hantera tvåhjulingar innan gatukontoret sopat undan gruset efter vinterns halkbekämpning, men det gjorde inte mej nåt, jag har ju själv hunnit göra någon liten provtur, och det utan några större överraskningar.

Jag brukar ju resonera som så att får jag köra ett par hundra mil på en motorcykel utan att det gnisslar allt för mycket i maskineriet så ska den nog gå några mil till också.

Nu när kontrollbesiktningen är klar är det bara fråga om administrativa åtgärder såsom försäkring och att ställa på hojen innan det är fritt fram att lägga milen och blåroken bakom sig på de allmänna vägarna.

Så förhoppningarna spirar om att Nymans Verkstäders stolthet ska få bära iväg med mej på kommande kanonrally.



Holger Söder

Ålbo Hedesunda

Semesterutrusta redan nu hos ROFFES — STOCKHOLM

Kör Du omkring med livsfarliga och olagliga däck? I så fall BYT NU! ROFFES har ett mycket stort däcklager, som alltid omfattar ca 5.000 däck i alla mönster och dimensioner. Du har alla chanser att få just det däck Du vill ha. Här nedan följer några exempel, men vi har många flera.

DÄCK	IRC	DÄCK	PIRELLI	DÄCK	DUNLOP	DÄCK	AVON
	IRC	IRC	IRC	PIRELLI	DUNLOP	AVON	AVON
	Ribb	Sports	Speed	Ribb	Ribbed	Speed Master	SM
2,50x18	42:—		42:—	44:—			
2,75x18	48:—		48:—	48:—		52:—	
3,00x18	54:—	54:—	54:—	52:—		54:—	54:—
3,25x18	59:—			60:—	67:—	59:—	59:—
3,50x18		66:—	60:—	64:—		78:—	68:—
4,00x18		74:—	74:—	74:—		85:—	76:—
2,50x19			48:—	48:—			
2,75x19			52:—	52:—	61:—	49:—	
3,00x19			55:—	55:—	64:—	68:—	55:—
3,25x19	59:—		64:—	64:—	70:—	74:—	59:—
3,50x19			70:—	70:—	72:—	84:—	63:—
4,00x19		82:—	79:—	80:—		91:—	

Dessutom: Avon 5,00x16, 89:—, Pirelli 5,00x16, 99:—, Dunlop K 81 4,10x18, 88:—, 3,60x19, 85:—, 4,10x19, 92:—, Avon GP 4,10x18, 4,10x18, 95:—.
Vi har även i lager: Dunlop KR 73, KR 76, KR 83 S. Metzeler däck, Racingdäck för sidovagn, Cross/Trial-däck 16, 17, 18, 19 och 21".



ELEFANTENBOY TANKVASKOR

Tillverkade av svart smärting och läder. Marknadens mest välkända tankvaskor med massor av finesser. Nu även försedda med kartfodral.

Finns i 6 utföranden:

MINI (37x22x32 cm.) Lämplig för 125 cc.

Pris 145:—

STANDARD (40x26x33 cm.) Passar de flesta tunga mc. Pris 145:—

Dito, men enklare utförande. Pris 98:—

STANDARD-SPECIAL (40x26x33 cm.) Passar mc med starkt välvda tankar, t. ex. Honda CB 72/77. Pris 145:—

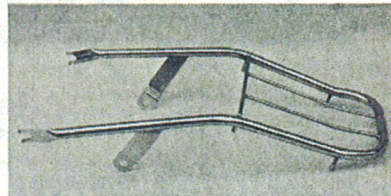
SUPER (45x31x38 cm.) Specialmodell för stora Hoske och Meier tankar samt Honda 750 cc. Pris 169:—

SPECIAL BMW 1970— (42x29x35 cm.) Specialmodell för nya BMW. Pris 160:—

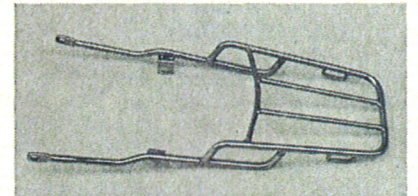
BAGAGEHÅLLARE I SPECIALMODELL FÖR OLIKA JAPANSKA MOTORCYKLAR

Dessa pakethållare är specialtillverkade för respektive mc-märke, och passar exakt utan att några ändringar behövs göras. Hållarna finns i 2 utföranden, dels i 16 mm

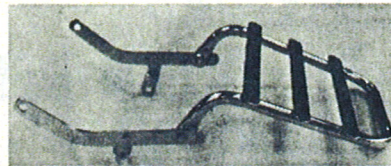
kromade stålör med en lastyta av ca 25x25 cm, dels i mycket kraftigt kromat massivt stål med en lastyta av ca 23x23 cm. (Lastytans storlek kan variera något mellan olika maskiner.)



Till följande märken är hållarna av stålör: HONDA CB 125 -71, CB 350 -71, CB 450 -71. YAMAHA 125 cc. Pris HONDA 39:— Pris YAMAHA 49:—



Till följande märken är hållarna av massivt stål: HONDA CB 500/750, YAMAHA 350 och 650. SUZUKI T-125, T-250, T-500. Pris HONDA 65:— Pris YAMAHA 350 51:— Pris YAMAHA 650 59:— Pris SUZUKI 51:—



BAGAGEHÅLLARE, UNIVERSAL

Tillverkad av förkromade stålör. Lastytans storlek 250x315 mm. Bredd mellan främre fästpunkterna 280 mm. Bagagehållaren passar samtliga Honda-modeller, även 750 cc, men kan även användas på de flesta andra japanska motorcyklar. Pris komplett endast 48:—

ROFFES

AB
MOTORDELAR



MC KATALOG

Jättestor ● Jätteflott ● Jätteinnehåll
152 A4-sidor 700 bilder 3 000 Prylar.
Sänd in en "femma" och namn och adress, så kommer katalogen på posten.

Namn:

Adress:

Postadress:

BLEKINGEGATAN 63 (invid Götgatan)

116 56 STOCKHOLM

TELEFON 08/42 05 43, 43 70 54

TILL ANNONSERADE PRISER KOMMER MOMS OCH FRAKT.

FULL RETUR- ELLER OMBYTESRÄTT INOM 8 DAGAR ● GLÖM EJ UPPGE STORLEK DÄR SÅ ERFORDRAS.

AFFÄRSTID 9—18 ● TORSDAGAR 9—20 ● LÖRDAGAR STÄNGT.

**MC-NYTT har provkört arméns
tre nya mc-prototyper
och kommenterar projektet**

av mc-soldat 619-17-50 Björklund

MC/77

— PANGGREJ ELLER PRODUKT AV SKRIVBORDSGENERALER?

Husqvarnas 350-kubikare är den som ser mest "vanlig" ut av de tre prototyperna till "mc177" men är i själva verket den mest avancerade av de tre maskinerna. Det hydro-variabla utväxlings-systemet verkar dock att stjåla massor med kraft ur motorn. MC-handlaren Lennart Skoglund som befann sej bland de inbjudna kommenterade efter provkörning: Dom skulle behöva en 500-kubikare med den transmissionen.



Sambandet mellan civil och militär motorcykelproduktion är lika gammalt som mc-industrin själv. Motorcykeln har ingått som en viktig del i ordonnans- och trafiktjänsten i två världskrig, och ända sedan seklets första decennium har den svenska försvarsmakten räknat med motorcyklar — i en kanske ännu högre grad än vissa stormakter. Sverige är ett stort och långt land i förhållande till sin relativt ringa folkmängd. Landet har långa gränser och stora ytor som skall försvaras i händelse av ofärd. Terrängen är av en helt annan beskaffenhet än t.e.x. kontinentens flacka slätter. Motorcykeln är ett närmast idealiskt fordon för snabba körningar på olika slags vägar, såväl som i terräng.

● Från den första "riktiga" epoken för motorcykeln, på 1900-talet, och till våra dagar, har militärmaskinen i stort sett varit en civil motorcykel — fränsett andra världskrigets Monark/Albin 500 cc som var en specialbeställd maskin som modifierats en del och lackerats grå, olivgrön eller i kamouflagefärger allt efter behov och militär standard. Men det är möjligt att denna epok är slut inom få år när det gäller den svenska armén. Helt nyligen presenterade man nämligen tre prototyper motorcyklar, avsedda att testas under längre tid, för att mot slutet av 70-talet bilda en helt ny mc-stomme inom det svenska försvaret.

1970 sände den myndighet som har hand om upphandling av militära fordon, vapen och tillbehör, Försvarets Materielverk, ut ett meddelande till svenska industriföretag och även utländska generalagenter, i vilket man redogjorde för ett kommande tänkt behov av svenska militärmotorcyklar. I den utredning som låg till grund för detta upphandlingscirkulär sade man rent ut att man räknade med att inga civila motorcyklar fanns i riket vid slutet av 1970-talet, och att följaktligen inte heller något större antal motorcykelkunniga personer fanns att tillgå för försvaret. Samtidigt räknade utredningen med att industrin på bilsidan

mer och mer skulle komma att gå över till automatiska transmissioner och dito växellådor.

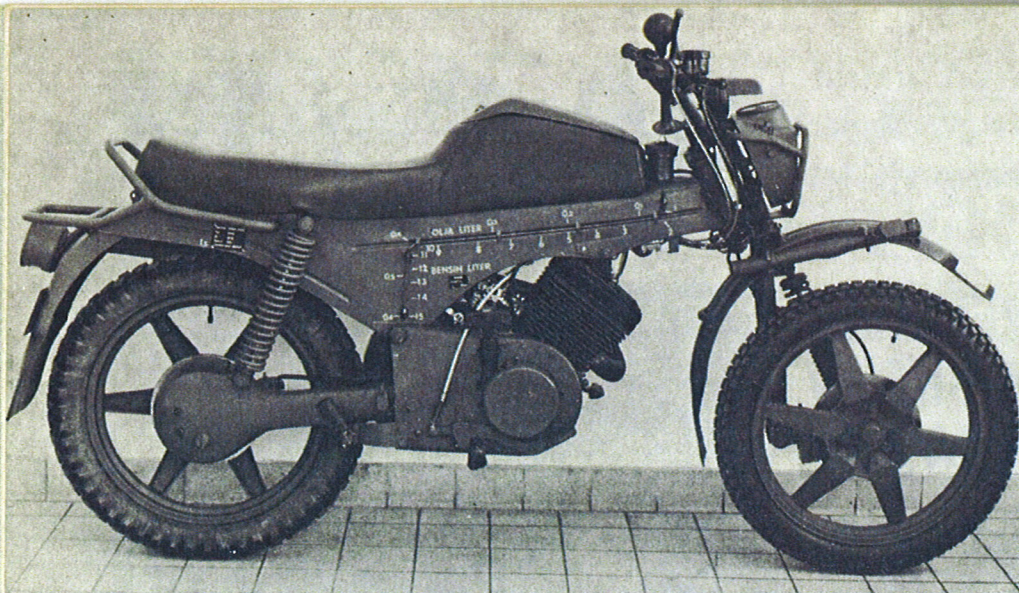
Det är viktigt att veta hur man år 1970 bedömde läget, när man skrev det kompendium som ligger till grund för de tre prototyper av militär-mc som vi i det följande skall berätta en del om. Materielverket (FMV) bedömde saken som så, att det i en framtid skulle bli nödvändigt att ta ut folk med praktiskt taget enbart bil-kunskaper till mc-tjänst i armén, i stället för att som ofta hittills varit, att man åtminstone teoretiskt strävat efter att ta den civila mc-sidans körkunskaper i tjänst. Mot

Hägglunds 300-kubikare ser mest "krigisk" ut av de tre prototyperna. Den har "halva" gafflar för såväl fram- som bakhjulsupphängning och den har skivbromsar på båda hjulen. Ett mycket okonventionellt bygge av dessa mc-debutanter. Kommer maskinen att stötta för de prov som återstår nu — det är frågan.

VÄND!

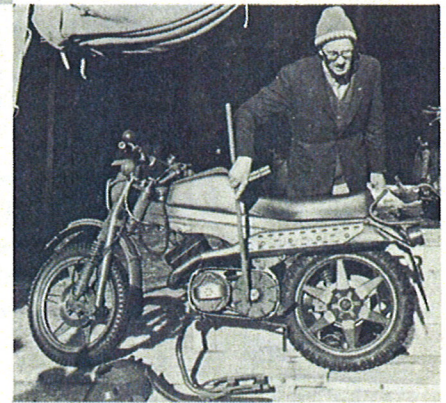
Monark verkade ha de bästa "vägegenskaper" om man nu kan tala om "väg" i ett sådant sammanhang som den slaskmodd armén bjöd på vid sin provkörning i Sveg. Monark har gjort den hittills enda specialbyggda motorcykeln i svenska härens historia — "mc142".





◀ Kardandrift hör till finesserna på Hägglunds maskinen. Kardanan är helt inkapslad i bakre svängarmen. Dubbla kardanknutar (en vid motorn, en vid bakhjulet) är dock effektstjälande och det är frågan hur många av Sachs motorns uppgivna 29 hästkrafter som till slut når bakhjulet, när man först skall ha dem att gå via en remvariator och därefter dessa dubbla vinkelknutar. Men krigisk ser maskinen onekligen ut.

Konstruktionschefen för Hägglunds mc-projekt, ingenjör Björn Andersson, demonstrerar remvariatorn, system DAF. I princip består denna av två kilremsskivor med variabel innerdiameter. D.v.s. skivorna är delade och genom att ändra på avståndet mellan dem, ändras man samtidigt på löpdiametererna. När skivhalvorna är långt ifrån varandra, löper remmen nära centrum = liten diameter. Pressar man ihop halvorna, tvingas remmen löpa långt ute = stor diameter. På Hägglunds maskin ändras löpdiameteren på den främre remskivan beroende på motorvarvet, en centrifugalregulator sköter den saken. Vid tomgång är skivan helt särad och motorn frikopplad. När man sen ger gas, kopplas främre remskivan automatiskt in och ändrar diametern beroende på gaspådraget-motorvarvet. Den bakre skivan är också delad men enbart fjäderbelastad, dess diameter bestäms av den främres eftersom remspänningen är konstant. Remvariatorn sitter inkapslad i en gjuten lättmetallkåpa med ventilationshål.



MC/77 □ □ □ □ □ □ □ forts fr föreg sid

slutet av 70-talet vet folk inte vad en växellåda är, resonerar de ansvariga för upphandlingskompendiet. Därav följande formulering, vi citerar från FMV:

"THE NEW GENERATION"

"Inför nästa generation, som skall komma i slutet av 1970-talet, var det alltså dags att tänka om. Bindningen till de civila brukscyklarna är borta och — tyvärr — också mycket av motorcykelkunnandet. Speciellt gäller detta dem, som har sin utbildningstid några år bakom sig (här tänker FMV på de s.k. reggubbarna, som ofta kommer in för några veckors tjänstgöring ända upp till 47 års ålder i vissa fall).

FMV fortsätter: "En militär motorcykel bör alltså vara så enkel och hanterbar att vem som helst skall kunna ta sig fram på den och sköta den med ett minimum av handledning. Totalkostnaden inklusive underhåll och reparationer måste hållas nere. I målsättningen för den nya armémotorcykeln, som skall kunna ta en passagerare och köras med skidor, finner man därför följande allmänna krav:

- Tekniska prestanda skall i stort sett motsvara det nuvarande maskinmaterialet.
- Avsevärt förenklat handhavande och utbildning.
- Avsevärt ökad driftsäkerhet, tillgänglighet och tillförlitlighet.
- Ökade krav på livslängd hos komponenter.
- Ökade intervaller mellan översyner.
- Förenklad reparationstjänst.
- Ökad livslängd (målsättning, 15 år).

Låga underhållskostnader.

Motorcykeln skall användas i ordonnans-, trafik- och militärpolisjämsamt samt som transportmedel för chefer vid lägre förband.

Accelerationen skall vara anpassad efter kolonnkörning och möjliggöra omkörning på kortare tid än 4 sekunder av fordon med totallängd upp till 10 meter och som kör i 50 km/timmen.

Motorcykeln skall vara oöm och lämpad för körning i terräng. Särskilt under fredsbildningen innebär terrängkörningen stora påfrestningar. Maskinen skall även kunna ligga ned med motorn gående på tomgång kortare tid, utan att det blir motorstopp.

Köregenskaperna vid snabb körning på grusväg får inte eftersättas för terrängframkomligheten. Cirka 70 % av körningen beräknas ske på landsvägar av olika slag och 30 % på stigar och i terräng.

Motorcykeln skall kunna gå i 10—20 cm djup snö och i 40—50 cm djupt vatten.

Strävan efter en enkel manövrering och förenklad utbildning har lett till kravet på växelaautomatik.

Vikten får inte överstiga 150 kg (med skidutrustning) och bör vara mindre än 130 kg.

Översyn skall inte behövas oftare än 500 mil. Justering av reglage, smörjning och oljebyte skall ej behövas mellan översynerna.

Motorcykeln skall vara uppbyggd så att samtliga enheter är lättåtkomliga och utbytbara med huvudsakligen standardverktyg."

Slut, citat, FMV.

När tidsfristen för svaret på FMV:s upphandlingsförfrågan löpte ut var det tre företag som var villiga att satsa på projektet, nämligen

- Husqvarna
- Hägglund & Söner
- MCB (Monark)

Helt nyligen visade dessa tre företag upp vad man åstadkommit under cirka ett års tid, från det att FMV avtalat med dem att sätta igång. Visningen ägde rum i Sveg i Härjedalen, där FMV har sin testanläggning för motorfordon vintertid.

TRE OLIKA VÄGAR

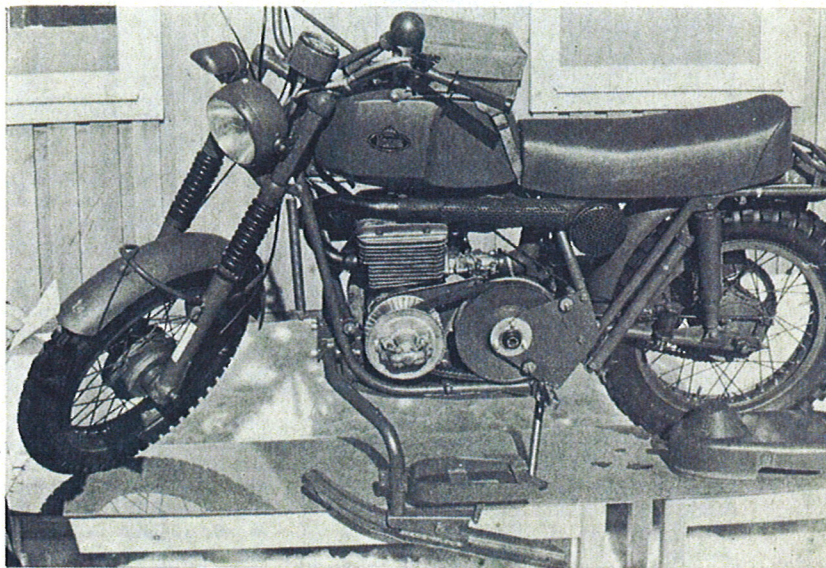
De tre firmorna har gått till väga efter helt olika vägar. Husqvarna har utgått från sin tidigare befintliga militärmotorcykel, den maskin som har typbeteckningen M 256. Detta är en 250-kubikare. Men Husqvarna har ökat volymen till 350 cc på sin prototypmaskin, detta för att i viss mån kompensera den kraftförlust som ligger i den automatiska, steglösa, kraftöverföringen. Det är främst på denna punkt som Husqvarna har sin stora nyhet, en kopplingslös, steglös, hydrauliskt manövrerad "växellåda". Husqvarna har en rad nya detaljer i övrigt på sin 350 cc militärmaskin, men låt oss stanna för ovanstående så länge.

Monark har gamla anor som leverantör av speciella motorcyklar till försvaret. Under andra världskriget framställde man två serier maskiner, en med sidventilmotor och en med toppventiler, båda 500-kubiks och som framgår av beteckningarna, fyrtaktare. Precis som man gjorde den gången, har man inte haft någon motsvarande civil maskin (som Husqvarna) att utgå ifrån, man har fått göra en prototyp på egen hand. Det är ett flertal aktiva mc-expertter som hjälpt till med den saken, med bl.a. kända namn som Ove Lundell, Sigvard Bände och Gösta Lövgren inblandade. Kurt Gustafson har även ingått i detta team när det gällt provkörningar. Vi har en känsla av att Monark den vägen utvecklade sin militärmaskin efter rent praktiska normer, och att man inte sysslat så mycket med ritbordsarbete.



Monarks arméprototyp har utvecklats av ett helt team mc-experters i vilka har bl.a. ingått Ove Lundell, som här ses provköra maskinen i brant bergsterräng på västkusten.

Monark har samma typ av remvariator på sin maskin och även samma motor fast man placerat denna med cylindern rakt upp. Variatorlådan är här av pressad plåt, något som kan vara en fördel ute i terrängen. Plåt kan man rikta upp efter en smäll, en lättmetallkåpa spricker i bitar. Nu spelar detta inte så stor roll eftersom remvariatorn går torrt, där finns ingen olja som läcker ut. Sachs motorn är utrustad med en amerikansk membranförgasare, fabrikt Tillotson, namnet är välkänt från bl.a. motorsågar och kartar. Även HD använder Tillotson men då av konventionell typ. Membranförgasaren har den fördelen, att den saknar flottörhus och kan arbeta i olika lägen. Detta är ett krav i arméns beställning, maskinen skall kunna ligga ner på marken med motorn igång i minst fem minuter. I praktiken betyder detta, att man inte riskerar motorstopp vid en vurpa.



Vi återkommer till komponenterna under delrubriken "För- och nackdelar" på respektive märken.

Hägglund & Söner — eller skall vi på mc-manér börja tala om H & S — ? Ett totalt nytt namn i mc-sammanhang. Med andra ord, det var en världspremiär som skedde vid arméns pressvisning i Sveg rent märkesmässigt sett. Hägglunds i Örnsköldsvik, som är kända för sina bussar, spåravnar, tunnelbanetåg, gruvmaskiner, kranar, och annan tyngre materiel, gör också en del terränggående fordon för försvaret. Koncernmässigt räknas numera Hägglunds in i Aseagruppen, och av olika skäl har man önskat "hänga med" i försvarets nya mc-projekt.

Det är en okonventionell maskin som man presenterar. Inga tidigare synpunkter på hur en motorcykel kommer till, har behövt belasta Hägglunds konstruktörer. Man har jobbat förutsättningslöst. Som grundkomponent har man använt samma motor som Monark, Sachs snöskotormotor typ 290 R, vars volym är 293 cc. Precis som Monark har man använt sig av variabel, steglös kraftöverföring, typ DAF. Men utseendemässigt skiljer sej Monark och Hägglunds maskin avsevärt. Under det att Monark ser ut som vi förmodar att en motorcykel skall se ut, skiljer sej Hägglunds diametralt från denna uppfattning. Hjulupphängningen är exempelvis enkelsidig (som på Vespa), ramen är självbärande, en lådram av svetsad stålplåt, som innehåller oljeblandad bensin. Motorn hänger i denna ram och är förbunden med bakhjulet av en enkel svängarm, som även innehåller kardan. Vill man vara vitsig kan man säga att H & S ser "mest krigisk" ut av de tre. Den har inget att göra med hittillsvarande civil mc-produktion, och den ser nog så från ut i sitt sammanhang. Vill man vara litet elak, kan man säga: — Kanske springer

fienden när den får se den? Speciellt om mc-soldaten får en wheeler — cykeln är nämligen mycket lätt i framänden och vill gärna resa framhjulet i vädret.

FÖR- OCH NACKDELAR

Husqvarna har ett stort försprång, och det är att fabriken sedan ett antal år levererat sin militära 250-kubikare till försvaret. Det är i stort sett "crossmotorn" som bildat stomme till denna maskin, med en nedsänkt effekt av 16 hkr. I övrigt har maskinen varit uppbyggd av civila komponenter som Husqvarna idag säljer i relativt stort antal på världsmarknaden, som sport- och tävlingsmotorcykel. Husqvarna är till stora delar svensktillverkad, även om det verkar som om man på prototypen tagit till en del delar utifrån, t.ex. bakkedjeskydd av typ MZ, men av egen tillverkning.

När det gällde att tillverka en prototyp till "1977 års armé-mc" hade alltså Husqvarna att ta direkt ur sitt lager. Allt utom växellådan i stort sett. Denna skulle enligt FMV:s anvisningar vara av automatisk, variabel steglös typ.

Husqvarna satte därför igång med konstruktionen av en helt ny kraftöverföring av hydraulisk typ. Vi beskriver denna transmission separat, låt oss därför bara uppehålla oss vid de synbarliga nackdelarna med arrangemanget. Hydraultransmissionen väger ganska mycket och bidrar till att Husqvarna har den högsta tjänstevikten av de tre maskinerna. Vid terrängkörning är varje överflödigt kilo ett handikapp ibland, Husqvarna verkar att ligga över den önskade vikten, som är 150 kg fulltankad och med skidor. Men man skall under den fortsatta utvecklingen göra allt vad man kan för att banta bitar här och där. Transmissionen i sej själv är inte bara tung som viktenhet räknat, systemet verkar att bidra till att Husqvarna (trots drygt

50 cc större volym) går trögare än de övriga maskinerna med DAF-typ transmission. Husqvarna är tyngre vilket känns vid en provkörning. Vi skall återkomma till det.

Monark skiljer sej utseendemässigt från övriga maskiner från denna fabrik, men det är faktiskt mer än dekalen som är gemensam med 125:orna. Monark har utrustat sin "77:a" med italiensk Ceriani-gaffel, och även om denna är av en grövre typ än 125:an, är det dock samma slags gaffel. En kvalitetsdetalj, som dock har den nackdelen att den är av utländsk härkomst. Naven är Sachs, fälgarna är av märket Akront — motorn är också Sachs. Utländska grejor således. Hur Monark gör vid en eventuell serietillverkning är oss obekant, tas materialet fram inom landet och med licenstillverkning är det givetvis bra, rör det sej om importerade detaljer är detta alltid ett problem i den händelse att maskinerna verkligen skulle behöva komma till användning — vid krigs fara alltså, då rikets gränser blir avspärrade.

Monark är en lättkörd maskin, och den känns mycket förnämlig att manövrera i terräng. Motorn verkar att arbeta betydligt lättare än Husqvarnas. Cykeln verkar vara stabil helt igenom, och brås därvid på sin storebror "MC/42" som blev ganska gammal i kronans tjänst, och än i dag en legend bland motorcyklister som minns. Men som sagt, det där med dom utländska grejorna...

Hägglunds är som vi nämnt outsidersna i sammanhanget. Man har tagit fram en helt ny produkt — H & M 290 cc —, en maskin som ser annorlunda ut och som är annorlunda. Fördelarna är låg vikt och att den är lätt att meka. Den låga vikten har man givetvis kommit fram till genom att använda sej av "halva" gafflar. Fram har

VÄND!



Husqvarna har valt en annan typ av bränslematning än konkurrenterna. I insuget sitter en plan trottell av giljotinmodell. Vidare finns en pump, som påverkas av vevhistrycket och sprutar in bränslet i insuget. Man kan också påverka pumpen manuellt och ge motorn en extra dos vid kallstart. Systemet påminner om det som Yamaha visade på sin nya 750:a nyligen. Det fyller också kravet på att fungera oklanderligt i alla lägen, även då maskinen ligger ner på marken.

MC/77

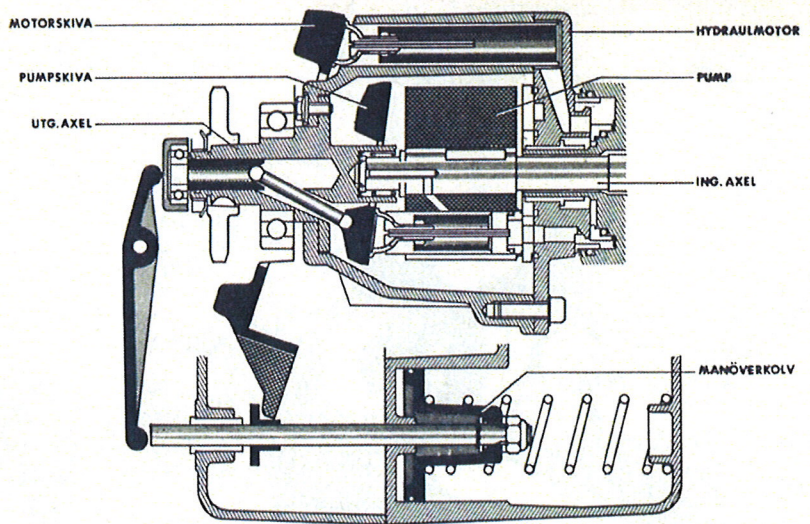
forts fr föreg sid

man en bottenlänkgaffel med hydraulisk stötdämpare. Hjulet är upphängt med endast tre bultar kring hjulcentrum. Fälgarna är i gjuten lättmetall, med grova ekrar, sex till antalet (se foto). Detta gör givetvis att det är synnerligen lätt att byta hjul, allt man behöver göra är ju att lägga kull maskinen (under det att motorn arbetar på tomgång) och skruva loss de tre bultarna. Hjulen är utbytbara.

Konstruktionen med de "halva" gafflarna gör emellertid maskinen mera sårbar också. Man kan inte bara jämföra tvärs över med Vespa och säga — "det har rullat miljoner skottrar ute på vägarna med denna konstruktion" — ty vridpåkänning på ett 18-tums hjul som armémaskinen har är något helt annorlunda, än på Vespas små, 8 eller 10 tums hjul. Lägg därtill det helt annorlunda användningsområdet, skottern med sina små hjul var ett stadsfordon under det att armémotorcykeln skall köras i terräng med alla de påfrestningar som det där kan bli tal om. De kommande testprotokollen kommer att säga om våra farhågor är överdrivna eller ej.

En annan detalj som kan vara sårbar på H & S är skivbromsarna. En smäll från en stor sten i terrängen och det hjulet roterar inte längre. Det blir att byta inte bara hjul, utan skiva och förmodligen hjulupphängning med bromsklotsar och hela apparaten.

För att återgå till plussidan: Hägglunds-maskinerna har en mycket smart anordnad "tankväska" av plåt, ovanpå tankutrymmet i främsta rambalken. Denna "väska" är av plåt, men klädd i vävplast, i en enhet med sadeln. Överhuvudtaget ger Hägglundaren ett vederhäftigt synintryck — sett med en fortfarande truppregrerad mc-



SKIVINSTÄLLNING 18° 7'

Husqvarnas steglösa, hydrostatiska växellåda, här ritad i det läge som ger utväxlingen 6:1. Den ingående axeln på höger sida driver en hydraulpump av axialkolvtyp, märkt pump på ritningen. Pumpkolvarna, bara en är utritad, glider mot pumpskivan, vilken sitter ungefär mitt i lådan. Utanfjör hydraulpumpen finns en större cylinder, hydraulmotorn, också den utrustad med axialkolvpumpar. Det finns sju stycken sådana, en är ritad i genomskärning överst på bilden. Oljetrycket från hydraulpumpen driver sedan utgående axeln, där kedjedrevet sitter, till vänster på bilden. Genom att variera lutningen på pump- och motorskiva ändrar man utväxlingen i lådan, gränslägena är 7:1 och 1:1. Detta görs genom manöverkolven, den som sitter längst ner på bilden. Som vi ser, så påverkar denna kolv både motorskivan direkt och pumpskivan via ett par armar och en stång in i utgående axeln. Manöverkolven i sin tur styrs av oljetrycket och en ventil, vilken påverkas av gasreglage och växelhantag. Det sistnämnda är bara till för att frikoppla motorn helt.

ordonnans ögon — det är bara det med gafflarna, folk har alltid varit rädda... På 50-talet försökte tyskarna med en lättviktare på 100 kubik som hette Imme. Den hade detta gaffelarrangemang men ingen köpte den. Kanske kommer de praktiska proven att tala i rakt motsatt riktning då det gäller H & S mc/77.

UT I SLASKET

Det var fortfarande köldgrader såväl på västkusten som i Stockholm, när vi anträdde resan till Sveg i Härjedalen, men då vi anlände dit via kronans flyg, mötte oss våren med 10 graders värme i luften. Detta förvandlade den vackra vita snön däruppe till en ej lika förtjusande slaskmodd.

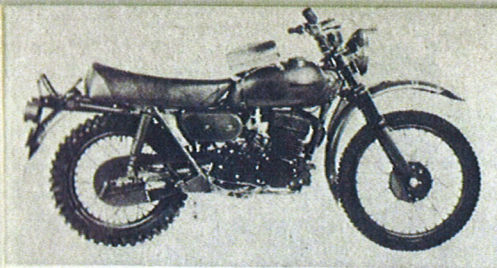
Vår provkörning började med Husqvarna. Den var stabil men tung. Varje maskin var försedd med skidor. Husqvarna hade ett nytt system med skidor som fjädrade i framåt-bakåt-upp-och-nedåtgående riktning. Detta gjorde själva sidföringen något annorlunda än den typ vi är vana vid, den med lagring i maskinens längdriktning och enbart upp/nedgående. I övrigt tycktes Husqvarnan helt normal, fast en aning tung. Viktskillnaden skulle visa sej speciellt markant eftersom vi provkörde i ordningen Husqvarna-Hägglunds-Monark. Vi kom således från Qvarnan till H & S med dess 25 kg lägre vikt, vilket var en väsentlig viktskillnad när det gällde maskinens manövreringsförmåga. Husqvarna verkade betydligt mera "tung motorcykel" under det att Hägglundaren kändes som nära nog en 125:a. Motorn var också varningsvilligare på Hägglundscykeln.

Tydliggen tar DAF-systemet mindre kraft från motorn än Husqvarnas med hydraulisk överföring. DAF-transmissionen består av fjäderbelastade variatorskivor vilka förbinds sinsemellan av en kilrem. Benämningen DAF-systemet kommer av den hol-

ländska bilfabriken DAF som har patenträtten, och som har levererat komponenterna till de hittillsvarande provmotorcyklarna. Precis som många andra saker är variatortransmissionen ingen nyhet. På 1950-talet hade tyska DKW en lätt skoter — DKW "Hobbyroller" som hade just denna typ av kraftöverföring. Husqvarnas hydrauliska transmission är däremot en världsnyhet.

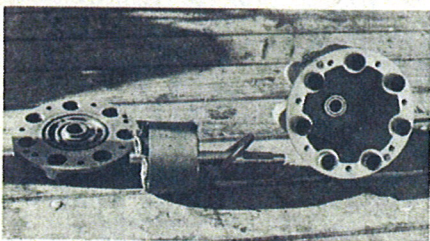
Sista provturen var med Monark. I deras egen mekanikerstab uppe i Sveg ingick, speciellt för pressvisningen, Kurt Gustavsson, känd som femdubbel segrare i "MC-NYTT's". Kurt avslöjade att han själv hade ställt det önskemålet på Monark i höstas, att få ställa upp med en civil version av den nya 290-kubikaren med automatisk transmission. Men militär hänsyn, och hänsyn till den egna firman omöjliggjorde förmodligen detta. Kurt är mycket förtjust i den automatiska transmissionen och anser att den är idealisk för tävlingar i skogen. — Inget annat att tänka på än att gasa och bromsa och styra, det är så man alltid har önskat ha det, säger Kurt. Men om detta yttrande finns det olika meningar... Men först våra egna intryck.

Monark verkade de mest perfekta i själva körställningen av de tre maskinerna. Allt verkade att vara tillrättalagt för sitt ändamål, och det erfarna testteamets erfarenheter från körning i skog och mark var det inget att ta miste om. Monark fungerar på precis samma sätt som vilken som helst av de övriga maskinerna, man vrider bara gas-handtaget en aning, och transmissionen kopplas in och maskinen går. Hastigheten varierar efter gaspådraget, skiftar terrängen uteseende och det t. ex. bär uppåt så växlar transmissionen automatiskt ned utan att man behöver tänka. Varvtalet på motorn bibehålles, det är själva utväxlingen som ändras genom att i detta fallet variatorskivorna



Till det yttre är det inte så mycket som skiljer Husqvarnas 350-prototyp från den tidigare 250 cc armémaskinen. Men tittar man närmare på detaljerna är det åtskilligt som är annorlunda. Bland det man ser med blotta ögat är bl.a. inkapslingen av bakkedjan, som ser ut att vara mycket lik MZ:s konstruktion på området.

Den hydrostatiska växellådan i verkligheten. Till höger har vi den yttre delen, hydraulmotorn, med hål för de sju axialkolvpumparna. På gaveln av hydraulmotorn sitter också utgående växellådsdrevet fäst. Den mindre cylindern mitt på bilden är hydraulpumpen, som sitter inuti hydraulmotorn och drivs av den ingående växellådsaxeln. Längst till vänster ligger ändstycket för hydraulmotorn.



förskjutes. Monark och Hägglund har samma grundsystem i kraftöverföringen, fränsett att den senare har kardan och Monark har kedja till bakhjulet. Husqvarna har som nämnts sin helt och hållet nykonstruerade hydraulöverföring.

Men det är Monarken som verkar att fungera smidigast och med minst kraftförlust av de tre. Det är också Monarken som har de smidigaste vägegenskaperna i lös snömodd och med skidor. Lättast att manövrera, stabilast. Med tydlig erfarenhet av krigsårens utveckling av en svensk armémotorcykel, som också gjordes under den förutsättningen att den måste vara annorlunda än en civil maskin och hålla länge.

Allt det sagda i detta reportage är intryck som inhämtats under kort tid, och gjorda på basis av det grundmaterial som lagts fram för förhandsvisning av vad tre svenska fabriker har att erbjuda armén för 1977 och framöver. Målsättningen är att maskinen som väljs ut som "MC/77" skall hålla i drift fram mot år 2000.

Det är säkert inte de allra första intrycken som kommer att fälla avgörandet när den slutliga ordern skrives år 1975. Innan dess skall armén ha testat bl. a. 3 maskiner av vart märke och fört en noggrann bokföring över vad cyklarna kostar en och en i drift och underhåll under minimum 5.000 mil. Säkert är armén svedd av tidigare erfarenhet vid upphandling till lägsta anbudspris, ty det är väl ganska bekant att åtminstone Jawamaskinerna som köptes vid slutet av 50-talet blev tämligen dyra.

Det är inte enbart kostnaderna som faller utslagen. Lämplighetsprov vid bl. a. trupptjänstgöring ingår också, och en del av er som skall in och göra värnplikten åren 1973 och -74 har därför chans att få vara med om dessa praktiska prov.

forts på sid 70



Arméns mc-testningar sker under sakkunnig praktisk ledning av bl.a. Ingemar Österberg, som vi känner som en synnerligen kvalificerad tävlingsförare med bl.a. en Kåsaseger på sin meritlista. Österberg ses här med Husqvarnas nuvarande armé-250:a, som många menar just är färdigutvecklad, för att ersättas av de osäkra korten i form av de nya "77-orna". Intill Ingemars 250 cc Husqvarna ses en Jawa ur den serie som kom fram till svenska armén i början av 60-talet och anses vara ett tidigare misstag på inköparnas meritlista. Skall det följas av ytterligare en miss?

Fler synpunkter på armémaskinerna

— av WICKE —

● Valet eller rättare sagt kravet på helautomatisk transmission måste anses vara resultatet av en grov felbedömning. Även om en sådan anordning i och för sig är av ett visst värde och underlättar körningen, komplicerar och fördyrar den samtidigt. Uppskattningsvis åtgår bara några procent av förarens krafter för att sköta växelspak och kopplingshandtag. På en modern motorcykel fungerar också dessa anordningar mycket säkert och är sedan lång tid tillbaka fullt utexperimenterade. Beträffande armémaskinerna finns stor risk att systemen har svåra barnsjukdomar.

Den människa som inte kan lära sig växla en vanlig motorcykel, han kan knappast lära sig köra överhuvudtaget. Inte heller sköta kpiot och dylika ting, som ingår i soldatutrustningen.

Alla tecken tyder på att vi i framtiden får högst reducerade personalstyrkor, färre förband och därmed bättre möjligheter att välja rätt man som mc-ordonnans.

I dagens läge talar man också om stora inskränkningar i försvarskostnaderna. Detta kommer i första hand att gå ut över de tekniskt avancerade projekten, datastyrda LV-robotar och annat som är för invecklat och beräknas kosta alltför stora summor. Man tvingas i stället inhandla mera "vanliga" och enkla-billiga prylar, för att de skall räcka till alla soldater. Samma synpunkter kan läggas på valet av mc. Bättre att köpa enklare maskiner modell HVA 250 än att beställa extra specialare.

Av egen erfarenhet vet vi, att arméns fältförsök inte stämmer med verkligheten. Sunda förnuftet får aldrig vara med och bestämma, de tongivande gubbarna är "skrivbordsstrateger". Många prylar är usla redan från början, trots att man provat dem i många år. Det svenska försvarets tilltagande byråkratisering på bekostnad av dess effektivitet är ofta omvitnat och målsättningen för "mc/77" torde vara ett ytterligare exempel på detta. Med tanke på de svåra förhållandena i fält, bör en armémaskin

vara så enkel som någonsin är möjligt. Nu går man tvärt emot denna regel och tvingar fram en oerhört avancerad maskin, som ingen annan mc-fabrik i världen vågat satsa på. En mc för fältbruk bör kunna lagas med ståltråd och hovtång. Dessutom ha dubbla-dubbla säkerhetsmarginaler mot vanliga maskiner.

Alla gamla militärer vi talat med säger samma sak, ingen armémaskin har någonsin gått upp mot Albin-Monark.

HVA 250 har inte precis utmärkt sig som någon lyckad maskin. Åtminstone i början krånglade den ofta, vibrerade så att grejorna ramlade av. Sedan dess lär man ha rättat till en del barnsjukdomar. Det hade varit mycket klokare att vidareutveckla denna HVA-modell så att den funkade bra i stället för att bums kasta sig in i nya experiment med okända faktorer.

Enklast och billigast hade varit att helt enkelt beställa något modifierade HVA 250 eller 350 "off-road-bikes". Eller m. a. o. gråmalade roadscramblers. Utan alltför invecklade ändringar. Märk att kronan ofta ligger på och kräver en massa speciella finesser för sina grejor, finesser som är både dyrbara, onödiga och försämrande på funktionen. Det sägs att man på så vis fick en del trubbel med just HVA:an.

Vem kan laga en sådan hydraullåda i fält??? Vi får förutsätta, att man inte kan kasta grejorna efter hand utan behöver laga dem innan kriget är över.

Längst ner på sid. 9 i arméns pressmeddelande står att HVA:s transmission är en världsnöhet. Den uppgiften är väl lite överdriven, då bör det stå "inom mc-branschen". Annars rör det sig om en gammal känd konstruktion, den tekniska benämningen är hydrostatisk växel system Janney. Om vi inte minns fel, så har italienska mc-konstruktörer en gång försökt att använda samma system.

Beträffande Hägglunds maskin, så torde TSV ha dömt ut en sådan för passagerarens räkning. Den verkar rent livsfarlig med bakfotsteget intill det fria hjulet. Lätt att få en fot in där!



● Nu är det meningen att det skall bli litet lättare för den stora allmänheten att följa upp den allsvenska speedwayseriens division 1 än vad som nu är fallet. För närvarande består serien av sju lag vilket gör att det hela tiden blir s. k. hängmatcher och därmed kan man i stort sett bara få en fullständig serietabell ett par gånger om året. Men nu skall det bli ändring på den punkten.

Vid serieföreningens vårmöte i Stockholm beslöt man nämligen att till 1973 öka ut den högsta divisionen från sju till åtta lag vilket betyder att samtliga lag som tävlar i ettan under 1972 kommer att få stanna kvar i division 1. Dessutom kommer det bästa laget från den näst högsta seriegruppen att flyttas upp.

För att sedan få den utökade serien att klaffa kommer serieföreningen att göra upp tävlingsprogrammet vilket kommer att bli sådant att man på allvar räknar med att varje söndag kunna presentera resultaten från en komplett serieomgång samtidigt med en aktuell serietabell. Man har också tillsatt en man som skall se till att alla nyhetsmedia får resultat och tabeller.

Några sensationellare övergångar har man inte heller noterat när det gäller speedwayens division 1. Så t. ex. kör både Örnarna, Mariestad, och Lejonerna från Gislaved med precis samma manningar som förra säsongen. När det gäller fjolårets seriesegrare gotlandslaget Bysarna så förlorar man en av sina framgångsrika heatledare Tommy Johansson som flyttar hem till Småland och Dackarna, Mållilla. Men i gengäld får mästarerna lille ettrige Torbjörn Harrysson från Vargarna som räknar med att göra come back efter sin långvariga benskada.

Om man räknar med fjolårgarnityret så blir Arne "Varg-Far" Bergströms gäng Vargarna det samma som under 1971 bortsett från Bosse Wirebrand vilket förklarar det småländska laget Njudungarna från Vetlanda som i övrigt består av samma manningar som förra året.

Flerfaldiga serievinnarna Getingarna från kungliga huvudstaden kör med sitt gamla pålitliga gäng och lagledaren Berndt "Tummen" Nilsson hoppas givetvis på att deras värdefulla poängplockare Hasse Hallberg skall komma igen efter sin elakartade skada. Sedan har man också en del nyförvärv på gång såsom bl. a. Hans Bückow och Torbjörn Lilienwall vilken planerar att sädla om från tillfällighetssäkande till vänsterbenssläpande.

Nykomlingarna i serien slutligen från division 2 uppflyttade eskilstunlaget Smederna var givetvis tvingade att se om sitt hus och förstärka laget inför seriestarten om man inte skulle bli strykpojkar. Nu har man värvat regerande svenske mestaren Göte Nordin från nerflyttade Kaparna från Göteborg samt Sören Sjöstens yngre bröder Christer vilken tidigare tävlade för Indianerna, Kumla.

En sak som diskuterats mycket livligt under det senaste året är övergångsbestämmelserna för speedwayporten. Samtliga är helt överens om att nu gällande regler inte på något sätt är tillfredställande men hur frågan skall lösas har man inte lyckats klara ut trots att man haft en speciell rundabordskonferens om just detta. Ganska säkert kommer man dock att gå in för en längre karensitt.

I samband med vårmötet redogjorde Arne Bergström för den planerade världsligan i speedway. England står som inbjudare till den här formen av speedway. Man skall köra en enkelserie vilket följaktligen innebär att samtliga matcher kommer att köras i England. För 1972 har förutom världsligan, Australien, Nya Zeeland, Sverige och Norge accepterat att vara med. Däremot har såväl ryssar som polacker tackat nej till erbjudandet den här gången.

Men tävlingarna i världsligan blir inte det enda landskampsutbytet för Sverige under 1972. Efter juniorlandskamperna mot Polen på bortaplan förra säsongen har nämligen det ramstarka polska A-landslaget meddelat att man kommer till Sverige för att köra landskamper under tiden 16-23 juli. Hur många matcher det blir eller var de skall köras är ännu inte definitivt klart men Gislaved och Mållilla har förklarat sig villiga att ta var sin tävling den 21/7 respektive den 23/7.

Med tanke på att det polska laget inrymmer såväl par- som lagvärldsmästare får man verkligen hoppas att både Stockholm och Göteborg ser till att man får en match under detta sällsynta gästspel. Det skulle verkligen vara synd om speedwayentusiasterna i landets båda största städer skulle behöva missa en sådan här godbit.

När vi är inne på det här med storstäder och speedway så kan man inte annat än beklaga myndigheternas njugethet mot sportens utövare i Stockholm. Där kan man verkligen lugnt påstå att man gör allt som är möjligt för att försöka ta död på sporten. Först tvingade hälsöverdsnämnden utövarna att försvinna från den teknikkävande ovalen på Hammarby Idrottsplats.

Man fröstades sedan med att man som ersättning för detta skulle få en egen specialanläggning ute i Gubbängen där man kunde åka hur mycket man önskade. Men när man väl fått banan klar på Gubbängens IP blev det snart annat ljud i skällan. Så snart man drog igång med att köra på den nya banan så började det smyga omkring gubbar i buskarna med decibelmätare och det dröje inte länge förrän man började tala om att banan utgjorde en sanitär olägenhet som störde folk som bodde i närheten. Och detta trots att man sannolikt måste öppna sina fönster och lyssna noga för att överhuvud taget höra motorcyklarnas ljud över allt oväsened på gatan utanför.

Nu är det med nöd och näppe som huvudstadens enda speedwaylag i division I Getingarna får köra sina hemmamatcher i serien plus någon landskamp eller mästerskaps tävling där. Däremot tvingades exempelvis MCK Vårdkasen att bygga en egen bana ute i Huddinge för att få någonstans att tävla.

Som en liten tröst har man sett den omständigheten att man i alla fall haft tillgång till gamla anrika Stockholms stadion där man varje höst kunnat arrangera den traditionella SM-finalen samt enstaka landskamper. Men nu är det också slut med den glädjen. De styrande för den stockholmska idrottsanläggningen har nämligen bestämt sig för att lägga s. k. tartanbanor på stadion och därmed är det inte möjligt att köra speedway där längre. Följaktligen tvingas man med all sannolikhet flytta 1972 års SM-final ifrån Stockholm och förlägga

den någonstans till landsorten. I och för sig torde det inte vara förenat med några större svårigheter att få tag på en arrangör som är villig att ta hand om finaltävlingen. Däremot gäller det att få tag på någon som på samma föredömliga sätt som Motorsällskapet i Stockholm osjälviskt ser till att tävlingen blir en ekonomisk fullträff som kan ge sporten alla de pengar man verkligen behöver.

En bana som länge varit i farozonen när det gäller nedläggning är Linköpings Motorstadion. Där har bostadsbebyggelsen undan för undan trängt sig allt närmare banan men dessbättre har de styrande gången på gång skjutit på sitt definitiva beslut att slå igen banan.

Det börjar emellertid brännas under fötterna på speedwayfolket. Men dessa har för den skull inte kastat yxan i sjön utan arbetar för fullt med att försöka få fram en egen anläggning. Planerna på nybygget är långt avancerat och man hoppas att kunna hinna få banan tävlingsklar redan till säsongen 1973.

Filbyterna med lagledaren Yngve Strömsten i spetsen är för övrigt ett synnerligen energiskt gäng som verkligen satsar helhjärtat på speedwayporten. Sammanhållningen är också god och division 2-laget har inte förlorat någon av sina förare inför den nya säsongen. Däremot har man fått tillbaka L. O. Rask från Indianerna, Kumla, och dessutom har Brian Runesson, Vikingarna, och Bo Åstrand, Jan Öhberg samt Håkan Hartelius från Vargarna skrivit på övergångsapper för Linköpingsklubben.

Nio man ur filbytergänget har också varit över till England och "Varg-Olle" Nygrens speedway-skola för att ytterligare förkovra sig i sporten och av dessa grabbar var det alldeles speciellt den lovande duon Peter Carlsson och Göran Jansson som gjorde de största framstegen.

Tack vare Arne "Varg-Far" Bergström fick laget dessutom en extra möjlighet till träning inför säsongstarten då Ragnar Holm samt Bo Åstrand fick följa med Vargarna B-lag på en veckas träningsläger nere i Jugoslavien under påskhelgen. Så på den kanten kan man knappast påstå att man inte kommer väl förberedda till seriestarten.

Göteborgslaget Kaparna som haft stora problem och inte minst då när det gäller bana för sina tävlingar har tydligen hittat en lösning. Enligt lagledaren Lennart Oldenfeldt är det klart att man kommer att få köra sina tävlingar på Ullevi Stadion och dessutom har man fått löfte om tid för träning även om det endast rör sig om tvåtimmarspass. Glädjande nog för klubben har också deras stora stjärna Bengt Jansson bestämt sig för att fortsätta tävla för göteborgslaget.

Många har besvärligt när det gäller att få tillräckligt med träningsstillfällen och det var därför säkert med stor tillfredställelse som de olika klubbledarna i samband med serieföreningens årsmöte emottog erbjudandet från Folkare Motorklubb att när som helst komma till klubbens bana ute vid Nordanö och träna mot erlaggande av en obetydlig penning för underhållet av banan i form av sladdning m. m.

På tal om träningsmöjligheter tidigt på våren så är det inte utan att man undrar varför ingen numera utnyttjar möjligheterna till träning i Kvamtorp. För många är sedan tränades det ganska flitigt ute på slaggtippen redan under februari och mars vilket var möjligt då det var snöfritt där hela vintern. Eftersom det numera är bensinbolaget ESSO som är ägare till anläggningen tror vi inte det skulle möta några svårigheter att få träna där om man bara gör sig besvär med att fråga.

DAYTONA '72

forts fr sid 36

READ GJORDE BORT SEJ

Nortonmaskinen låg i näten fyra varv, sedan gjorde Read bort sej genom att köra litet för ivrigt i första böjen efter start-rakan, vilket resulterade i att han vinglade ut på en gräsmatta som avslutar denna sektion. Ett depåstopp tog honom därefter definitivt ned till andra plats, efter Ray

MC/77

forts fr sid 23

IDEALISK, OCH JUST INFÖRD PÅ TRUPP

Försvarets Materielverks Hjulfordonsbyrå handhar de tekniska och praktiska körproven. Provedaren heter Ingemar Österberg, en mycket känd tävlingsmotorcyklist i olika

Hempstead, en av åtskilliga lokala stjärnor i USA som kör Yamaha 350 cc.

Hempstead blev bortmotad från förstaplatsen av nyzeeländaren Geoff Perry, som körde en av fjolårets fabriks-500 cc Suzuki. Perry hade gjort en dålig start men kört elegant och snabbt rakt upp genom fältet. Det såg ut som om nyzeeländaren hade en god chans att vinna när han drog ifrån klungan. Hempstead, Emde, Smith och Read. Men jublet i Suzukiteamet blev inte långvarigt, efter ett och ett halvt varv

sammanhang, bl. a. Kásasegrare 1969 och 4-faldig guldmédaljör i ISDT.

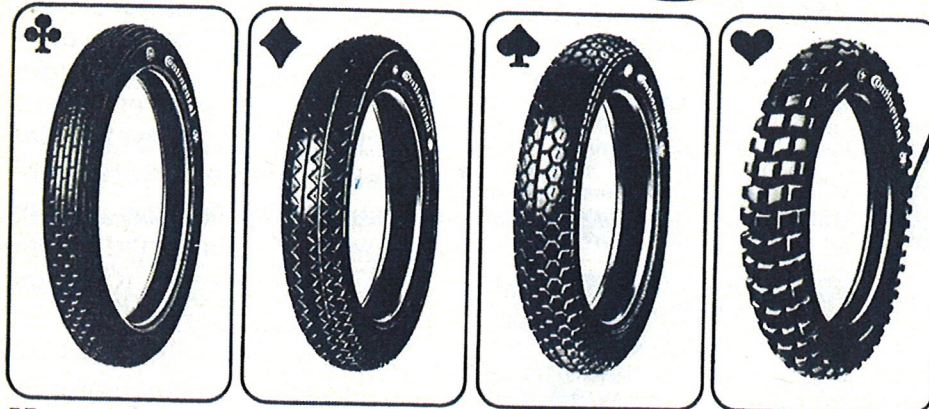
— Det finns många skäl både för och emot den nya typen armémotorcykel, säger Ingemar. Det kanske främsta skälet emot är att vi just fått fram en nära nog idealisk motorcykel i Husqvarna typ M 256 och just som denna är införd på truppen, kommer det nya idéer. Trogligtvis bygger dessa idéer på en felaktig hypotes, säger Ingemar, näm-

ligen det antagandet att det vid slutet av 1970-talet inte finns några människor som kan köra motorcykel här i landet. Och det tror jag personligen är fel. Hur som helst med den saken, för den som kan köra motorcykel är den föreslagna armétypen en betydligt sämre maskin, utom kanske vintertid, vid körning på vissa slags vägar och med skidor. Omdömena skiftar som synes — det gör projektet ännu mera spännande.

ligen det antagandet att det vid slutet av 1970-talet inte finns några människor som kan köra motorcykel här i landet. Och det tror jag personligen är fel. Hur som helst med den saken, för den som kan köra motorcykel är den föreslagna armétypen en betydligt sämre maskin, utom kanske vintertid, vid körning på vissa slags vägar och med skidor. Omdömena skiftar som synes — det gör projektet ännu mera spännande.

— Du som vill lära dej att köra motorcykel bättre — har du läst längst ned på sidorna 66—67. Dixon Racing School är för dej! Använd talongen. Anmäl dej till kursen i Anderstorp i samband med Grand Prix i sommar!

"4 ESS" från Continental



RB

K 111

K 102

GS 6

ENGROSFÖRSÄLJNING:

Eriksson & Gilljam AB

Box 342, Sundbyberg 3,
Tel. 29 04 80

FILIALER:

MALMÖ 040/18 03 30
GÖTEBORG 031/51 31 15
GÄVLE 026/18 71 73

Distribueras bl a av:

FALKÖPING:
Petersons Cykel-Sport-
Motor
Storgatan 6
Tel. 0515-117 07

FALUN:
MC-Jansson
Ingarvet
Tel. 023-130 35

GÖTEBORG:
Motorfirman Åke Ahlqvist
Friggagatan 19-29
Tel. 031-19 54 10

HALMSTAD:
Gust Johansson Motor AB
Fyllibro
Tel. 035-11 63 54

HELSINGBORG:
Anderbergs Motor
Rönnowsgatan 6
Tel. 042-12 28 60

JÖNKÖPING:
MC-Service, Bengt E
Svensson AB
Barnarpsgatan 106
Tel. 036-11 25 77

KALMAR:
AB Team Orange
Arkitektgatan 8
Tel. 0480-127 72

KARLSKOGA:
Segeströms Motor
Värmlandsvägen 32
Tel. 0586-324 20

KISA:
Motorf Ove Johansson
Tel. 0494-112 90

KÄVLINGE:
J O Ekdahls Motorf. AB
Storgatan 57
Tel. 046-303 15

LINKÖPING:
Beviks Reservdelslager
Snickaregatan 19
Tel 013-14 10 46

LINKÖPING:
Motorfirma Claes-Göran
Samuelsson
Industrigatan 4
Tel. 013-11 46 20

LOMMA:
Svenska Cykelfabriken
Tel. 040 - 41 13 20

LUND:
Lillemans MC
Bantorget 11
Tel. 046-11 84 35

LYCKSELE:
Harrys Motor
Harivärkargatan 17
Tel. 0950-108 30

MALMÖ:
Motorf L O Jardenberg
Lundavägen 38-42
Tel. 040-18 39 29

MOTALA:
AB Kurt Grahn Motor
Sveavägen 21
Tel. 0141-124 00

MUNKEDAL:
MC-Center
Tel. 0524-231 35

NYKÖPING:
Däck & Biltillbehör AB
Bagaregatan 45-47
Tel. 0155-184 00

SALA:
Karlströms Cykel & Motor
Bergsmansgatan 11
Tel 0224-111 66

SOLNA:
MC-Service
Ryttargatan 4
Tel. 08-27 10 78

STOCKHOLM/FARSTA:
H Flöter Försäljnings AB
Bagarfruvägen 26
Tel. 08-64 39 40

SUNDSVALL:
MC-Sport R Åberg AB
Hårdvällsgatan 10
Tel. 060-15 20 01

UMEÅ:
Motor AB Lilian Holm
Kungsgatan 36
Tel. 090-11 11 01

UPPSALA:
T. Hallman Racing AB
Box 2055
Tel 018-14 86 74

VARGÖN:
Motor AB A Andersson
Tel. 0521-211 70

VÄNNÄS:
Svenssons Motor
Tel. 0935-101 68

VÄSTERÅS:
Panko MC AB
Tel. 021-205 75

VÄXJÖ:
Connys Motor AB
Tel. 0470-171 21

ÖREBRO:
Nordins Eftf
Fabriksgatan 14
Tel. 019-11 61 68

ÖSTERSUND:
MC-Tjänst
Prästgatan 58
Tel. 063-11 63 72

JARDENBERGS — PRYLTIPS

Har Du sett vilka priser! Oj, oj va' billigt! — BESTÄLL NU!

- Uvex glasögon 12:—
- Stadium glasögon för touring och TT 29:—
- Stadium glasögon justerbara Mx 9 33:—
- Cilmax motorglasögon, splitterfritt glas 35:—
- AGV hjälm alla färger, storl. 56-57-58-59-60 79:—
- Tommy hjälm, även flakade, samma storl. ovan 83:—
- Jethjälms Levior, används bl.a. av B. Åberg 69:—
- Levior heltäckande Jethjälms, blåmetalik 290:—
- Centurion x jethjälms, godkänd av Svemo, finns i storlekarna 56-57-58-59-60 alla färger 72:—
- Touring mc-stövel av mycket hög kvalitet, storl. 41-42-43-44-45 används av alla touringåkare 96:—
- Peter Fonda-boots, jätte-tuff 41-42-43-44-45 128:—
- Gold topp-kängan för den kräsne motorcyklisten, storl. 41-42-43-44-45, verkligen elegant 149:—
- VM-kängan för cross, storl. 41-42-43-44-45 94:—
- Italienska crossstöveln SIDI, storl. 42-43-44 240:—
- Jardenberg crosskängan, svart, röd mycket påkostad med vadderad framtill, 41-42-43-44-45 180:—
- Big John crossstövel, design John Banks, 42-43-44 120:—
- Touringhandske, lång väst med dragkedja 9-10-11 38:—
- Handske fodrad med två spänne, hög kvalitet, 9-10-11 42:—
- Goldtopp Lång TT-handske med nylonfoder och dragkedja, 8-9-10-11 45:—
- Crosshandske, vitt mjukt skinn med spänne, 7-8-9-10 25:—
- Crossbyxor, svart med gul revär, liter, medel, stor. Obs pris! 180:—
- Crossfotpinnar refflade med fjäder 29:—
- Customfotpinnar kromade, verkligen tuffa 34:—
- Skinnjacka Peter Fonda, svart med blå-gul revär 230:—
- Skinnjacka, svensktillverkad i äkta getskinn 46-48-50-52 215:—
- Skinnjeans tillverkad i getskinn, snygga, storl. 46-48-50-52 219:—
- Skinnväst, mycket tuff väst med fransar, 44-46-48-50-52-54 110:—
- Skinnoverall, med snitt, stil och passform, 46-48-50-52-54 310:—
- Belstaff-ställ, oljeimpreg. byxa och jacka, finns i svart och rött 149:—
- Facemask, engelsk modell i smidigt svart skinn, mycket omtyckt 17:—
- Cisa bygellås, godkänd av polis och försäkringsbolag 42:—
- Customdämpare, USA-typ, alla dimensioner, helförkromat 39:—
- Handtagsskydd, svart med dubbla knappar mot smuts 7:—
- Dag mattsvart cylinderfärg, sätter piff på din motor 8:—
- Skärm AGV passar till alla hjälmarna med tryckknappar 15:—
- Wynn's Kedjefett, 1 kg, det absolut bästa kedjefett som finns 18:—
- Wynn's Multi Purpose nedbringar slitaget på din motor 7:—
- Tandskydd med tryckknappar, obl. fr.o.m. 1/1 1972 12:—
- Crossväst Jofa, skyddar mot stenskoitt, används av eliten 34:—

- TRÖJOR, jättetuffa, mycket hög kvalitet**
- Honda, kort ärm 14:—
 - Honda lång ärm 18:—
 - Yamaha kort ärm 14:—
 - Yamaha lång ärm 18:—
 - Triumph kort ärm 14:—
 - Triumph lång ärm 18:—
 - BMW kort ärm 14:—
 - BMW lång ärm 18:—
 - Norton kort ärm 14:—
 - Norton lång ärm 18:—
 - BSA kort ärm 14:—
 - BSA lång ärm 18:—
 - Hej-Hej Sweden Huskey samma tröja som Bengt Åberg, Torleif Hansen m. flera använder 25:—
 - Suzuki kort ärm 14:—
 - Suzuki lång ärm 18:—
 - Moto Guzzi kort ärm 14:—
 - Moto Guzzi lång ärm 18:—
 - Gori original fabriksströja 18:—
 - I LIKE JARDENBERG .. 18:—
 - Liten Medel Stor
 - Husqvarna kort ärm 14:—
 - Husqvarna lång ärm 18:—
 - Husqvarna original, fabriks-tröja, gul med svart text 22:—
 - Jardenberg Racing team 12:—
 - Jardenberg Racing team, lång ärm, färg gul, blå .. 18:—

- Äkta broderade TYGMÄRKEN**
- Triumph 9:—
 - BSA 9:—
 - Norton 9:—
 - Honda 9:—
 - Yamaha 9:—
 - Suzuki 9:—
 - Kawasaki 9:—
 - Velocette 9:—
 - Royal Enfield 9:—
 - CZ 10:—
 - Husqvarna Team 10:—
 - 13 15:—
 - 1 % 15:—
 - Hell Angels 15:—
 - Harley Davidson 15:—
 - 69 15:—
 - Triumph motorcycles 15:—
 - BMW 10:—

För ovanstående märken finns även nyckelringar 6:— st samt rockmärken 3:— styck.
Dessutom: däck, slangar, fälgar, skärmar, kedjor, styren, wires, handtag, tändstift, oljor, bromsbackar, batterier, packningsattsar samt komplett lager för Royal Enfield, Husqvarna, Silverpil och crossmodeller, Yamaha, Gori, MCB.

Vid varje beställning medföljer 1 st Jardenberg racing dekal utan kostnad. Full bytesrätt.
JA, sänd mig omgående ovan förkryssade artiklar mot postförskott.
Namn
Adress
Postadress
På ovanstående priser tillkommer moms och frakt. Beställningen sändes till MC-Huset, Motorfirma L. O. JARDENBERG, Lundavägen 38-42 212 19 Malmö. Tel. 040/18 39 29, 18 39 30. Filial: Hölländarevägen 60, Svängsta.
Firman med Service och Ansvar. Medlem i SMR.

Till Salu

Med ålderns rätt (70 +), har jag nu insett att jag inte behöver 3 motorcyklar. Jag erbjuder därför 2 st, enligt beskrivning nedan:

- Monark Blue Arrow Militär – 1954.
- Monark Jawa Militär – 1962.

Till båda maskinerna, som är i bra skick, finns dokumentation, reservdelskataloger mm.

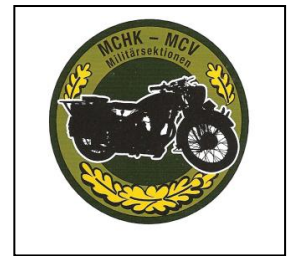
Det finns också reservmotorer, handtag, vajrar, avgaskrökar, skärmar mm.

Finns det intresse – kontakta mig, för diskussion.

Lars Steiner, tidigare Er ordförande och medlem sedan 1986.

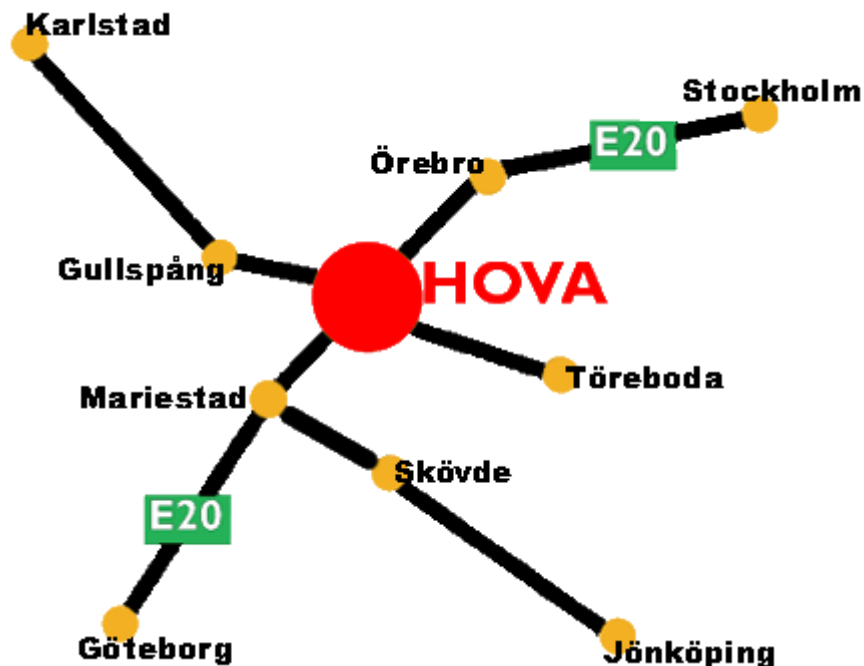
Tel. 0410-334645 eller mail, al.steiner@bahnhof.se

MCHK-MCV Militärsektionen



Inbjudan till 2014 års Kanonrally

27/6-29/6 i Hova Västergötland.



Är ni lite osäkra på kartan så titta på Eniro över Hova, Älgaråsvägen/ Mogatan

27 sovplatser inne, så först till kvarn, det kan finnas ett fåtal platser på ett annat ställe 6km från Hova.

Anmälan görs till Mats@liljeros.de eller 0760891754

Sista anmälningsdag 9/6!

Observera att anmälan är bindande!

1. Anmälan med namn, adress och tel.
2. Mc typ
3. Din e-mail adress

Kostnad ca 350:- per person betalas till mig, vid ankomst.

Hälsar
Mats

Sista sidan

Hej alla, nu har ni kommit till sista sidan i vårnumret av vår tidning. Hoppas att ni har tyckt att det har varit läsvärt. Som ni säkert har sett har vi infört en stående del där vi lånar sidor ur gamla MC-tidningar med militär anknytning. Detta hoppas vi att ni tycker är intressant. Vi har även fått in texter från medlemmar där temat var tydligt, Älvdalen.

Årets Älvdalenövning var väldigt varm som de flesta av er redan vet även om ni missade den. Men vi var många där och många nya ansikten trots att vi inte fick vara i hotellet. Jag personligen tyckte att det var ett mycket trevligare alternativ just därför att vi var samlade och inte instängda på våra rum. Det var också det året av mina 6 med minst MC körning men det vägde vi upp med att köra bandvagn. Vi som var kvar till sist passade även på att grilla ute på fältet och sedan köra mörkerkörning hem.



Och här lämnar jag Älvdalen och hoppas att alla får en härlig MC-sommar och att vi ses på årets Kanonrally i Hova.

Med vänlig hälsning Henrik Jönsson