

# MILITÄR MC:n



*Hösten 2013*



**Henrik**  
**Vår nye Redaktör**

## Ordföranden har ordet

Så närmar sig slutet av 2013. Först vill jag tacka för förtroendet både att leda årsmötet i Älvdalen och att bli vald till den åttonde ordföranden sedan starten 1983. Ett stort tack till Lars Alm och det arbete han lagt ner på klubben under fem år. I likhet med de flesta veteranklubbar har även MCHK/MCV militärsektion drabbats av sviktande medlemsantal. Vi är nu cirka etthundra medlemmar, så det är långt ifrån alarmerande, men bör mana till rekryteringsåtgärder. Det är inte så konstigt att en viss stagnation har uppstått. Även FMCK kämpar för sin framtid och mcintresset inom Försvarsmakten är på en mycket låg nivå. De flesta militär-KTM (som nu är 10 år gamla) står förrådsställda eftersom Försvarsmakten satsar på utlandstjänstgöring i pansrade fordon och där motståndarna (talibanerna) åker mc. Några nya värnpliktiga motorcykelordonanser finns inte i vår yrkesarmé, utan vi får förlita oss på dem som var med ”när det begav sig” med alla minnen från körningar med militärmotorcyklar. Den här beskrivningen låter dystert och därför gäller det att ta tillvara på det kamratskap och de fantastiska arrangemang och alla våra gröna hojar som finns inom sektionen. Det fina gäng som håller igång verksamheten i form av Stockholms vinterrunda, Älvdalsveckan och Kanonrallyt är en tillgång som måste uppmuntras. Vi behöver dock tillföra nya aktiviteter för att attrahera våra medlemmar i stil med ”Röda Kors Albinen”, Isle of Man-resorna, utställningar som de med Nisse Wagners på Elmia, Lars Alm på Älvsjömassan och Lars-Olof Thellenberg på McCollection, liksom resor som Gotlandsveckan. Att det finns ett intresse utöver det militärsektionen har erbjudit framgår av ”Kinda-gänget” i Östergötland och ”Bohus-gänget” på västkusten, vilka har fått bra uppmärksamhet i media. Vi hälsar också den nye redaktören Henrik Jönsson, med stöd av ”Trelleborgs-gänget”, välkommen att producera vår tidning med hjälp av bidrag från medlemmarna. Tidningen startades av ”Trelleborgs-gänget” 1993 och går in på sin 21:a årgång. Per Axelsson fortsätter med vår uppskattade hemsida. Med bra aktiviteter kommer

nya medlemmar. Hör av Er till styrelsen med nya förslag. Vi i den nya styrelsen med adjungerade har haft ett styrelsemöte den 15 oktober för att markera något av en nystart för framtiden, där olika förslag dryftades. Vi träffas på det nya året med våra gröna hojar (med eller utan skidor) och till dess önskar styrelsen GOD JUL och GOTT NYTT ÅR!

Björn Weissmann Ordförande



## Innehåll Hösten 2013

2	Ordförande har ordet / Innehåll / Nya medlemmar
3	Om klubben
4-5	Protokoll från årsmötet
6-8	Kanonrallyt utan motorcykel – kan det vara något?
9-10	Hälsningar från medlemmar
11	Inbjudan till Vinterrundan
12-13	Klipp ur MC-Nytt MC 256 A
14	Efterlysning!
15	Renovering MC258A Armens Lejon
16	Vi fick ett mail
17-19	Färd i bananens mitt
20	Inbjudan till Älvdalen
21	En bild från förr
22	Sista sidan

Vi hälsar nya medlemmar varmt  
VÄLKOMMA!

Bengt Lunde'n Västerås  
Albin Lindqvist Ringarum  
Jan Lindgren Bandhagen

## 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. Organisationsrisk 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](http://www.laget.se/militarsektionen)

E-post: [mchkmilitarsektionen@telia.com](mailto: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** Militarsektion.

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 fastlåsnings 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 150:- Vårt Bankgiro nr: **755-1815**  
[mchkmilitarsektionen@telia.com](mailto:mchkmilitarsektionen@telia.com)

<p><b>Ordförande</b> Björn Weissman <a href="mailto:bjorn.weissmann@minmail.net">bjorn.weissmann@minmail.net</a> 023-430 17, 070-571 71 38 Bergsgården 370, 79 191 Falun</p> <p><b>Sekreterare</b> Claes Nordlund <a href="mailto:cl.nordlund@gmail.com">cl.nordlund@gmail.com</a> 08-716 01 30, 070-930 57 94 Sprängarvägen 20, 132 38 Saltsjö-Boo</p> <p><b>Kassör</b> Anders Hansson <a href="mailto:1427hansson@globalnet.net">1427hansson@globalnet.net</a> 0410-43 81 6, 070-814 80 27 Formgränd 11, 231 65 Trelleborg</p> <p><b>Ledamot Militär/ MCV</b> Bengt Börjesson 0300-54 06 08 070-928 04 64 <a href="mailto:kubbagarden@swipnet.se">kubbagarden@swipnet.se</a> Åskatorpsvägen 149, 439 74 Fjärås</p>	<p><b>Revisorer:</b> Anders Hansson, Henrik Jönsson</p> <p><b>Till styrelsen adjungerande:</b> Pontus Andersson Jan Holmgren Mats Liljeros</p> <p><b>Hemsidan</b> Per Axelsson <a href="mailto:mchkmilitarsektionen@telia.com">mchkmilitarsektionen@telia.com</a> <a href="http://www.laget.se/militarsektionen">www.laget.se/militarsektionen</a> 08-646 55 91, 070-755 75 65 Släggvägen 4, 141 71 Segeltorp</p> <p><b>Tidningen</b> Henrik Jönsson <a href="mailto:Henrik_boste@hotmail.com">Henrik_boste@hotmail.com</a> 0735-467610 Kattebäcksvägen 31, 23156 Trelleborg</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

# Protokoll från årsmötet

Protokoll fört vid årsmöte för MCHK-MCV Militärsektionen den 29/6 2013 i Trängslet.

- § 1. Efter ett inledande tal om situationen i vår sektion förklarade Björn Weissmann mötet öppnat och hälsade de 21 medlemmarna välkomna till det 30:e årsmötet.
- § 2. Valdes Björn Weissman och Claes Nordlund att vara ordförande resp. sekreterare för mötet.
- § 3 Förklarades mötet behörigen utlyst.
- § 4. Fastställdes dagordningen med ändring av datum och tillägg § 5 "justeringsmän tillika rösträknare".
- § 5. Valdes Arne Olsson och Friedrich Knudsen att vara justeringsmän tillika rösträknare .
- § 6. Årsmötes protokoll från 2013 förelästes och godkändes.
- § 7. Redogjordes för verksamhet 2012-2013:
- a/ Rapporterade P. Axelsson om den 18:e genomförda vinterkörningen med skidor i Älvdalen.
- b/ Rapporterade Lars Olof Thellenberg att han med hjälp av medlemmar, FMCK och Livgardesgruppen 10/1-17/2 arrangerat en utställning om militära MC med praktisk förevisning på MC Collection. Det hela fick stor mediebevakning.
- c/ Claes Nordlund rapporterade att Lars Olof Thellenberg och medlemmar ur sektionen arrangerat och även deltagit i den s.k. Stockholms vinterrunda.
- d/ Jan Jönsson rapporterade att han fått tillfälle att presentera sektionen vid ett månadsmöte hos MCV
- § 8. Kassören redogjorde för den ekonomiska ställningen och konstaterade att sektionen tappar medlemmar. Detta främst av åldersskäl. Kassen uppgår f.n. Till 47806:55. Årets resultat utvisar ett överskott av 3228: -
- § 9. Förelästes och godkändes revisionsberättelsen för 2012-2013
- § 10. Beslöts att styrelsen skulle beviljas ansvarsfrihet
- § 11. Konstaterades att inga motioner inkommit
- § 12. a/ Valdes Björn Weissmann (MCHK) till ordförande för ett år.
- b/ Omvaldes Bengt Börjesson (MCV) enl. valberedn. förslag till styrelseledamot för år 13-15.
- c/ Valdes Anders Hansson till kassör för två år 2013-15
- Årsmötet beslöt också att till styrelsen adjungera Mats Liljeros, Jan Holmgren och Pontus Andersson
- § 13. Omvaldes Jörgen Rolfsson och Henrik Jönsson enl. valberedn. förslag att vara revisorer för år 13 -14.
- § 14. Omvaldes Jan Jönsson, Stefan Mattson och Uno Walter till valberedning för år 13-14.
- § 15. Beslöts att utse Uno Walter (MCHK) och Bengt Börjesson (MCV) till sektionsrepresentanter att representera oss vid möten med MCHK resp. MCV.

§ 16. Beslöts att medlemsavgiften för 13-14 oförändrat skulle vara 150: -

§ 17. Beslöts att Mats Liljeros och Pontus Andersson skulle undersöka om Kanonrallyt 2014 kan förläggas Hova, Västergötland. För 2015 skall Friedrich Knudsen undersöka om rallyt kan arrangeras i Värmland. Bägge alternativen kräver en förläggning av rallyt till annan tidpunkt än den traditionella § 18. Årsmötet beslöt att tilldela Lars-Olof Thellenberg Kanonpriset för år 12-13 för hans uppoffrande arbete att arrangera utställning på MC Collection och arrangemang av Sthlm:s. Vinterrunda.

§ 19. a/ Då Per Axelsson av sagt sig redaktörskapet för vår tidning beslöts att medlemmarna i Trelleborgstrakten skulle undersöka ifall de kunde ta över detta arbete.

b/ Beslöts att Claes Nordlund skulle fortsätta undersöka möjligheter till att ta fram en ny varselväst för sektionen.

c/ Beslöts att sektionen skulle stå för de närvarande medlemmarnas matkostnader under rallyt.

§ 20. Ordföranden tackade de närvarande för visat intresse och förklarade årsmötet avslutat.

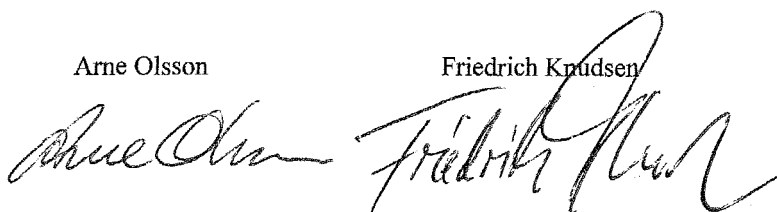
Trängslet 29/6 2013

Vid protokollet Claes Nordlund

Justeras:

Arne Olsson

Friedrich Knudsen

The image shows two handwritten signatures in black ink. The signature on the left is for Arne Olsson, and the signature on the right is for Friedrich Knudsen. Both signatures are written in a cursive, flowing style.

# *Kanonrallyt utan motorcykel – kan det vara något?*

**Text Pontus Andersson & Annika Böregård**  
**Bild Ale Pontusson**

Vi bestämde i alla fall oss för att testa ovanstående, mest därför att det inte är så lätt att få plats med mc:n också när det är två vuxna, två barn och en husvagn med tre vanliga cyklar efter personbilen.

## **Torsdag 27 juni**

Töreboda-Trängslet

Vi valde att köra genom Värmland till Trängslet från norra Västergötland. Vägen gick bland annat bredvid Klarälven, och det var väldigt vackert. Bland annat såg vi flera flottar. Pontus kände till en liten vacker genväg över Lövåsen, som vi tog. Den var vacker, men vad Pontus inte kände till efter att endast ha åkt den på vintern, var att den delvis var grusväg. Det hade regnat en del, och när vi kom av vägen var bil och husvagn samt Pontus cykel placerad framtill på husvagnen, tjuvigt rosaröda med en sprutlackering av väggrus. Tur att vi hade tillgång till spolhall på Trängslet...



Vi kom också nära inpå två älgkalvar som sprang på vägen, och vid vägkanten såg vi deras mamma.

På kvällen kom vi så fram till Trängslet. Utsikten över kraftverksdammen var mäktig, och efter att ha varit med på ett kort info-möte på hotellet drog vi upp husvagnen bredvid byggnad 77, där vi hade perfekt plan placering på asfalten, tillgång till el och toalett. Efter allt åkande på dagen somnade vi gott.

## **Fredag 28 juni**

Vid halvtio var så motorcyklarna, ett par bilar och Claes Kübelwagen klara för avfärd. Matsäck var packad, och sedan



var det åka av. Första stoppet var på en levande fäbod vid Hedbodarna med fjällnära kor, getter, höns och kärvändig katt. Ett par veckor tidigare hade en varg rivit en av killingarna en kort bit därifrån. De hade inget till försäljning, eftersom de sålt slut. En av de boende berättade att de handmjölkade allt. Efter fäbodstoppet fortsatte vi att åka. Mitt på dagen tog vi ett fikastopp nere i Älvdalen på Morins konditori, och provianterade nödvändigheter på ICA och Systembolaget. Sedan blev det mer åka av på fältet, och vi stannade vid en rastplats vid Rotälven och åt vår medhavda matsäck. Tillbakavägen till förläggningen gick via polisspåret och även ett stopp vid platsen där man provsprängt ammunitionsupplag inne i berget. Tillbaka på Trängslet blev det så traditionsenlig pytt i panna Vår son Ale hittade en motspelare i schack i Christoffer. Det måste ha varit en blodig batalj, för den slutade i remi med endast tre pjäser kvar på brädet – två kungar och en springare...

### Lördag 29 juni

Efter frukost var det åter dags för mc-åkarna att dra iväg på fältet. Vi hoppade över detta, och åkte istället ner till Älvdalen, där vi såg oss omkring lite och gick på porfyr-/Hagströmsmuseum. Vi tog en liten egen tur på skjutfältet, där vi träffade på resten av gänget, som fikade vaniljsås med äppelkaka på Navardalsstugan. Tillbaka på Trängslet blev det så småningom väldigt regnigt. Årsmötet avhölls med ett halvtimmeslångt strömavbrott, troligen beroende på det åskväder vi också fick del av. Till middag var det traditionsenligt ärtsoppa med punsch, som var 30årsjubileets festmåltid. På årsmötet valdes förövrigt en nygamal ordförande, Björn Weissman, på ett år. Årets kanonpris tilldelades Lars-Olof Thellenberg för hans arbete med utställningen ”Motorcyklar i Kronans tjänst”.



### Söndag 30 juni

Efter frukost åkte vi totalt sex vuxna och två barn ner till Nya Porfyrverket för en visning klockan tio. Vi hade en entusiastisk och kunnig guide i Marit Norlin, och tillbringade närmare 1 ½ timme inne på Verket, och fick se mycket olika stenar, men framför allt maskiner. Nya porfyrverket kallas det, eftersom det efterträdde det gamla, som förstördes i en brand. Många av maskinerna på det nya verket kom ifrån det gamla. Porfyrverket är i två våningar, på nedre våningen sågades och borrades porfyren, på övervåningen finns två stora planslipar och mindre slip-, poler- och bormaskiner. Verket var en familjefirma, och övertogs av



två söner till grundaren. Till skillnad från det gamla verket blev det så småningom vanligare på det nya att göra mindre föremål, t ex ljusstakar och manschettknappar, och inte enbart urnor. Verket stängdes och överlämnades till kommunen efter att ha varit i drift mellan 1897 och 1983.

Maskinerna drevs med remdrift, och var finurligt byggt bredvid en liten ström, så att de kunde utnyttja vattenkraft.

Sedan åkte vi tillbaka till Trängslet för att hämta husvagnen. Därefter fortsatte vi norrut för att ha mer semester i Dalarna. Avslutningsvis kan vi väl konstatera att det gick alldeles utmärkt att vara med på Kanonrallyt utan egen motorcykel, och de delar av familjen som inte tidigare varit med kände sig alldeles väldigt välkomna i sällskapet.



## *Hälsningar från medlemmar*

Mats Liljeros skickar en hälsning från årets Västmanlandrunt enduro. Mats berättar att det är en mycket trevlig "tävling". Där det är härligt att kunna köra sin Jawa 355 -60 i sitt rätta element, i skog och terräng där den trivs på de enligt Mats perfekta banorna kring Surahammar. Tyvärr hälsar Mats även att det krävs en mycket lättare hoj med bättre fjädring för att få en bättre placering i tävlingen.



Som om det inte vore rörigt nog i verkstan.

Nyss kom NV 38an in efter att ha fått vila sej nästan 2 år sen förvärvet, innan det hade den stått i en container i Eskilstuna under sexton år.

Efter att ha pillat och petat på Albin under nästan 3 år så har turen kommit till NymansVerkstäders stolthet, som ska få en grundlig genomgång. Motorn puttrade igång samma helg som den kom hem så där finns det åtminstone hopp men som synes har stackarn

blivit missfärgad efter muck, vilket nu ska rådas bot på. Tyvärr har störtlågen kring lyktan försvunnit efter vägen, men då dessa makalösa manicker är ganska sällsynta så är det inte många som skulle känna igen nåt hemsnickrat alternativ. Annars är det väl den "fantastiska" framgaffeln som får ses som en utmaning, att få till bättre än ny, för det vill nog till om den ska bli användbar, då Nymans tävlingsförare definitivt ratade den egna bottenlänks-gaffeln till förmån för Engelska teleskåpgafflar när det skulle vinnas Novemberkåsa på femtiotalet.

När gröna Jawor eller Monark Albin rastas ute på vägarna så brukar det alltid dyka upp nån gammal MC ordonanns och berätta hur eländigt det var att släpa dessa odugliga motorcyklar genom myrar och stenrösen då de lagt av och inte vill starta med urdragna batterier och läckande förgasare, men hur var det egentligen med NVs fantastiska skapelser nån som vet?

Holger Söder  
Ålbo Hedesunda





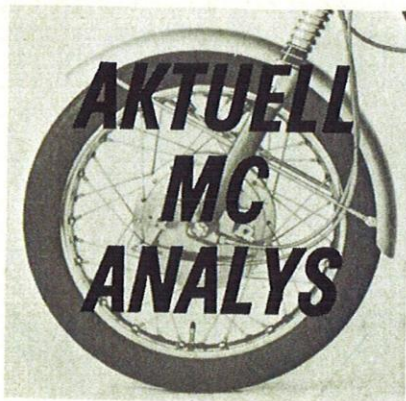
# Stockholms vinterrunda

Söndagen den 2 februari 2014

MCHK – MCV Militärsektionen inbjuder till Stockholms vinterrunda, körning med motorcykel eller moped längs vägar norr om Stockholm. Vinterrundan är även öppen för veteranbilar.

- Tider:** Söndagen den 2 februari 2014. Samling från kl. 09.00. Första start kl. 10.00. Prisutdelning sker när alla har kommit i mål, dock senast kl. 15.00.
- Deltagare:** Vinterrundan är öppen för följande:  
Alla med en motorcykel eller moped, inga ålderskrav på fordonen.  
Alla med en veteranbil, ålderskrav 1984 och tidigare.  
Alla fordon ska uppfylla gällande förordningar och regler för normal vägtrafik.  
Deltagande sker på egen risk.
- Omfattning:** Körning enligt Road Book och karta. Ingen tidtagning. Längs banan finns fem kontroller med frågor eller praktiska prov.
- Start och målplats:** Mc-museet Mc Collection, Landsnoravägen 42, Sollentuna.
- Bana:** Banan är i formen av en åtta. Samtliga deltagare kör den första delen av åttan där också alla kontroller är belägna. De som önskar kör även den andra delen av åttan. Banlängden är omkring 50 + 60 km.
- Deltagaravgift:** Föranmälan 150 kronor och efteranmälan 225 kronor per ekipage. Avgiften inkluderar förtäring enligt nedan samt inträde på Mc Collection.
- Anmälan:** Föranmälan genom inbetalning av 150 kronor senast den 23 januari på plusgiro 64 58 21-0. Ange namn, telefon och ev. mejladress samt fordonsfabrikat, -typ och -årsmodell.  
Ingen bekräftelse på anmälan sänds ut.  
Efteranmälan på plats vid starten.
- Förtäring:** Kaffe och smörgås före start, varm dryck och korv vid en av banans kontroller samt ärtsoppa efter genomförd runda.
- Priser:** Vandringspriset Gregers minne till segraren i motorcykelklassen samt hederspriser.
- Frågor:** Per telefon till Per Axelsson, telefon 070-755 75 65 eller via mejl till [mchkmilitarsektionen@telia.com](mailto:mchkmilitarsektionen@telia.com).

Välkomna!



Mången grabbs dröm är att lumpa som mc-ordonnans. En ännu begärligare syssla nu, sedan Husqvarna börjat utrusta svenska armén med sina 250:or.

AV ÅKE WREMP

# MC 256 A

ELLER PÅ CIVILT SPRÅK, HUSQVARNAS ARMÉMASKIN

● Utan att ta till några nationalistiska överdrifter kan man väl konstatera, att vi nu äntligen fått en ordentlig armémaskin. Husqvarna har med sin motocrossmaskin som utgångsmaterial tagit fram en 250-kubikare, som med tiden blir standard inom armén. Exakt hur många maskiner som skall tillverkas är inte offentliggjort, så småningom blir dock samtliga arméns motorcyklar ersatta med Husqvarnan. Tidigare har bara publicerats en enda PR-bild av maskinen, som första tidning kan nu MC-NYTT presentera en fullständig teknisk analys med alla data. Något som vi hoppas skall uppskattas av alla blivande mc-ordonnanser, som får chansen att köra nästan exakt samma kärra som Hallman och dom stora pojkar.

Ända sen gamla klumpiga men kära Albin-Monark försvann ur arméns rullor har det varit lite hit och dit med armémaskinerna. Man körde med AJS 500 topp, BSA B33, Triumph Trophy, NV-DKW, Monark-ILO och sen kom Jawan. Gemensamt för samtliga har varit problem med driftsäkerheten, de har inte pallat för krigarlivets hårda påfrestningar.

En armémaskin måste tåla långt mera än maskinerna ute i det civila. Alla vet väl hur det är i det militära, eftersom man inte själv får om grejorna, belastas de till det yttersta. Inte minst gäller detta motorcyklarna, där är det dessutom kul att få dra på ordentligt och krama sista hästkraften ur motorn.

Vid konstruktionsarbetet på 256 A, som modellen officiellt heter, har man utgått från crossmaskinen. Citat ur Kungl. Arméförvaltningens officiella beskrivning: "Grundkonstruktionen är en tävlingsmotorcykel, men vissa detaljer har ändrats för att bättre uppfylla de militära kraven." Det är alltså i princip samma maskin som skådats på

crossbanorna, den har bara målats i arméns olivgröna standardfärg och försetts med en del extra utrustning.

Motorn har fått effekten reducerad till blygsamma 15,4 hk mot crossens 27. Detta har gjorts genom att sänka kompressionen till 8,9 jämfört med 12,3. Vidare är porttiderna ändrade för att få jämnare effektkurva. I stället för expansionskammare sitter det en ljustdämpare i ändan på det upplagda avgasröret.

Annars är det nästan så att man tror sig förflyttad till crossbanorna, när man beskådar armémaskinen. Till och med den helsvarta motorfärgen finns där. Tändningen sköts med en separat spole monterad uppe under tanken. Under svänghjulet sitter brytare, kondensator och lågspänningsspoler. Strömmen till belysningen tas direkt från spolarna, något batteri finns inte. En ovanlig detalj är att el-systemet arbetar med 12 volts spänning, vid direktdrift brukar man annars nöja sig med 6 volt. Frånvaron av batteri är knappast någon nackdel, på ett fordon som utsättes för sådana påfrestningar och skakningar som en terränggående motorcykel, brukar livslängden ändå bli kortvarig.

Eftersom högspänningsspolen sitter så högt upp, kan man köra i djupa vattenpölar utan tändningsstrubbel, vadringsdjupet anges till max. 1/2 meter. En bidragande orsak här till är också det upplagda avgasystemet.

Inuti motorn ser det ut som vanligt, alltså runda balanser, nållagrad kolvbult och kugg-hjulstransmission till den fyrväxlade lådan. Kopplingen har fem skivor med fiberbelägg varvade med sex stålskivor, åtta små fjädrar trycker ihop lamellpaketet.

Växlarna ligger med ettan ner, tvåan, trean och fyran upp. Bakkedjan är 1/2 x

5/16, vilken sitter lite mera skyddad än på crossmaskinen. Både över- och underkedjan täcks av plåtskydd.

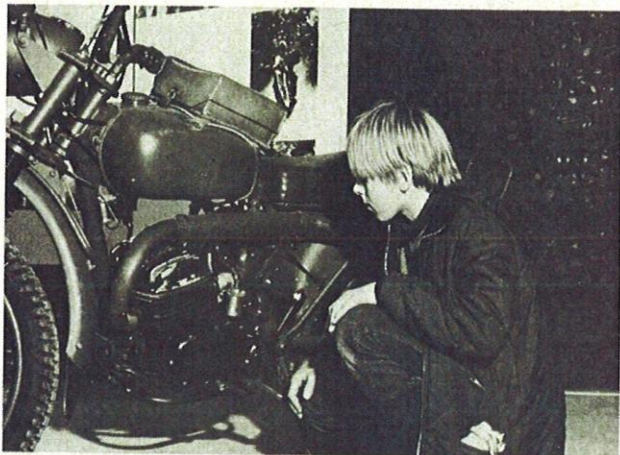
Ibland händer det att mc-ordonnanserna skall ha med sig passagerare, det kan vara en stridsdomare eller annan befälsperson, som snabbt måste förflytta sig genom terrängen. Maskinen är därför utrustad med en extra lång soffa och bakfotsteg fästa på svängarmen. Stötdämparna är ställbara i tre lägen för att kompensera för den ökade belastningen. Hjulen är 3.00 x 21 fram och 4.00 x 18 bak, däck av trialtyp, fabrikt Trelleborg.

Bland övriga utrustningsdetaljer märks sidostöd, en pytteliten pakethållare längst bak på skärmen och en speciell skythållare ovanpå baklyktan. Maskinen har två olika belysningsystem. Dels det vanliga med en Hella-strålkastare på 35/35 W, dels en liten mörkläggningslykta med avskärmad 15 W lampa.

Extrautrustningen gör att vikten rasar i höjden jämfört med crossmaskinen. Den senare väger cirka 95 kg medan armémaskinen väger 130.

## TEKNISKA DATA:

Cylindervolym: 245 cc; Effekt: 15,4 hk; Maximalt vridmoment: 2,35 kpm; Kompressionsförhållande: 8,9:1; Smörjning: Oljeblandad bensin 4 %; Förgasare: Bing 22/5; El-system: 12V/53W; Fyrväxlad låda i block med motorn; Hjulen: 3.00 x 21" fram, 4.00 x 18" bak; Bränsletank: 12,4 liter; Tjänstevikt: 130 kg.



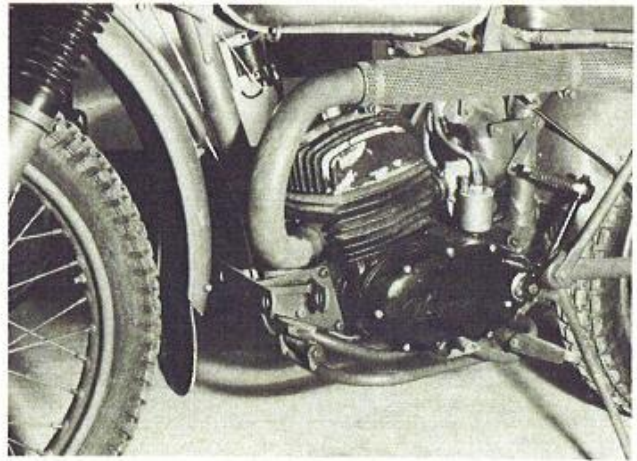
T. v.: "Först skall jag gå med i FMCK, då får jag körkort där. Sen när jag mönstrar blir jag uttagen till mc-ordonnans och får köra en sån här kärra när jag lumpar. Nästan samma som Hallman kör i VM. Det är nåt annat det än att lumpa som vanlig infanterist."

T. h.: Elsystemet är på 12V—53W. Det räcker bland annat till att mata en rejäl Hellastrålkastare med 35—35W lampa. Något batteri finns inte, man använder växelströmmen från svänghjuls-generatoren direkt. Vid sidan om huvudstrålkastaren sitter en speciell mörkläggningslampa för körning under stridsmässiga förhållanden. I en läderväska på tanken finns verktygsutrustningen, lite mindre och nättare än Albin-Monarks jättestora packväskor bak.

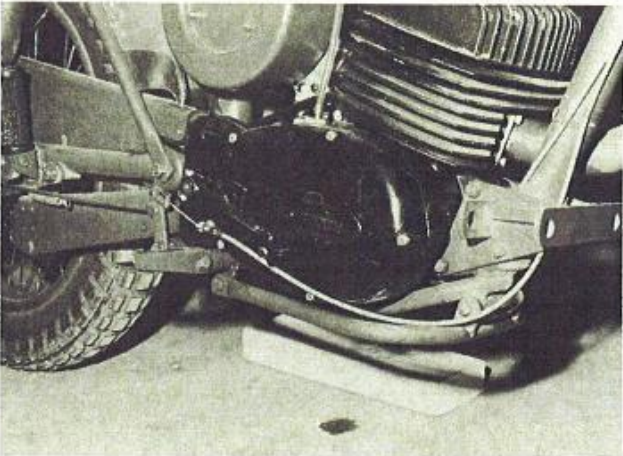
Längst t. h.: Hjulen har stålfälgar och helsvenska däck från Trelleborg. Samma genialiska skärmfästen som på crossmaskinen med en röryggel ovanpå, vilken samtidigt stagar upp hela skärmen. Samma gaffel också, tål den att hoppa med på crossbanorna, tål den säkert också påfrestningarna i vår svenska terräng. Under motorn syns en speciell arméfiness, extra skyddsåtgärd för vevhus och sidokåpor.



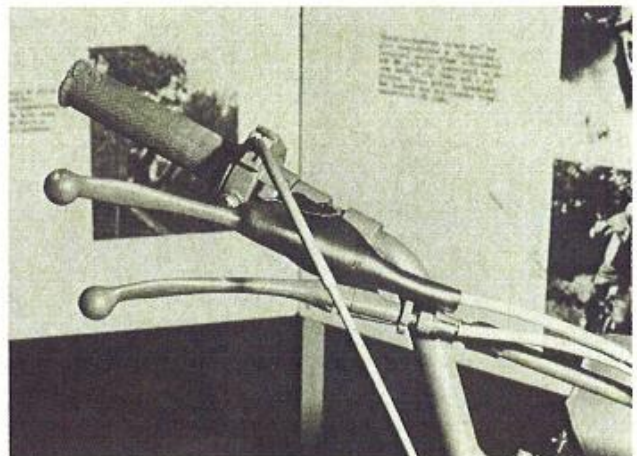
För att visa var alla pengarna tar vägen i dessa tiden av försvarsdebatt, anordnade KAF, Kungliga Arméförvaltningen, nyligen en vandringsutställning med det altra nyaste i materialväg. Ett av de mest intressanta objekten där var Husqvarnas armémaskin, som nu för första gången visades för en större allmänhet. Att den härstammar från tävlingsmaskinerna gjorde man inte någon hemlighet av, i bakgrunden syns en vägg med stora bilder av Hallman i aktion.



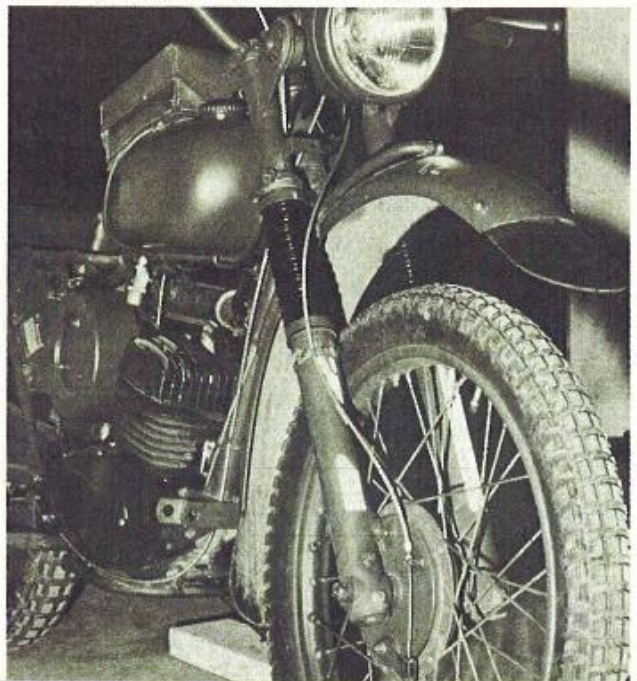
Motorn är på 245 kubik och ger i militärversionen 15,4 hk. Om man bortser från utformningen av kylflänsarna på toppen, så är det nästan samma motor som sitter i crossmaskinen. Samma cylinder, luftrenare, förgasaretyp och separata tändspole. Finns det något annat land i hela världen, där man kör med crossmaskiner i armén?



Liksom sina föregångare är också Husqvarnas armémaskin utrustad med skidfästen. Det är den kraftiga bygel som sitter vid främre motorfästet. Vid körning med skidor är bägge fötterna placerade på dessa och därför måste broms och växling kunna skötas med händerna. Till bakbromsen finns en extra wire, som kommer från ett bromshandtag på styret. Vidare är det möjligt att bulta fast en kort handspak på fotväxelpedalen. Lägga märke till luftrenaren, som också är av crosstyp med pappersfilter. Även fotstegen är samma som på crossmaskinen.



De dubbla bromshandtagen, som gör det möjligt att manövrera även bakbromsen med handen, när man kör med skidorna på. Handtag av tävlingsmodell med kulor i ändarna och plastskydd över det hela för att utesluta vatten och smuts.



# *Efterlysning!*

Hej alla

Jag söker bilder och texter till tidningen!

Jag har fått in flera fina texter, kåserier, bilder och hälsningar till tidningen och detta är riktigt roligt att se. Jag hoppas att det blir ännu fler till nästa nummer av vår tidning. Det är ju trots allt inte jag som skriver den. Jag sätter "bara" ihop era bidrag till den.

Det behöver inte vara något avancerat eller svårt. Bild och en kort förklarande text till det. Kanske från något rally eller kanske en renovering i garaget färdig eller mitt i spelar ingen roll. Allt tas tacksamt emot. Och utan bidrag blir det en väldigt tunn tidning.

Skicka till [henrik\\_boste@hotmail.com](mailto:henrik_boste@hotmail.com)

MVH Henrik och Trelleborgarna i tidningsredaktionen

# *Renovering av en MC258A Arméns Lejon*

**av Pontus Andersson**

Egentligen började nog hela resan någon gång under sommaren 1987. 1986-87 gjorde jag min grundutbildning inom militären på dåvarande I16/Fo31. Jag var kompartch på ett skyttekompani så jag hade ju ingen MC-tjänst. Ordonnansen däremot tillhörde ju också kompanistaben och vid något tillfälle lyckades jag övertala honom om att få göra den körning han egentligen skulle göra. Jag tror att det var då jag kom på att en sån motorcykel vill jag ha.

Många år senare när jag är uppe i Älvdalen på Trängslet för att köra Försvarmaktsmästerskap långlopp på skidor, dvs Öppet Spår träffar jag på ett antal yngre gentlemän varav jag känner några sen DKW-mc klubben. Jag nämner väl då och även nästkommande år att jo jag skulle gärna köra med er, men jag vill ju helst göra det på en 258a. Har sen hört att jo det är jag ju inte den förste som sagt... Riktigt roligt tycker jag då att jag till slut faktiskt fick tag i en.

Motorcykeln köpte jag tom osedd. Jag fick endast några bilder och beskrivning per telefon och frågan flera gånger, ska du inte titta på den först. Jo det hade ju varit bra men den fanns ju ca 35 mil från där jag bor. Dock så var det inte så långt till mitt föräldrahem. Eftersom min sjuka att hålla på med motorcyklar har kommit genom arv hade jag inga större problem med att få hjälp med hämtning av motorcykeln.

När jag väl kom och fick se motorcykeln konstaterade jag att den var lite ombyggd mot vad den skulle vara men att det inte skulle vara några stora problem att få den i ursprungligt skick igen. Eftersom jag vill kunna köra med den på vägen också var jag också tvungen att komplettera med blinkers och backspegel, inga större eftergifter tycker jag. Målet kom att bli att få den i ordning till vinterkörning i Älvdalen kommande vinter. Jag lyckades, besiktning på tisdagen före avfärd på fredag kanske var i snävaste laget men det gick faktiskt. Jag har fått hjälp av många för att få iordning cykeln alltifrån att svetsa ram till att ta reda på hur den såg ut efter Armen Lejonkonverteringen till att få tag i dekalerna och skärmar. Som vanligt med en renovering så går det i omgångar allt eftersom olika saker ordnar sej men att få komma upp till Älvdalen och vara med i den mycket fina gemenskap som militärsektionen har var en bra belöning för nedlagt arbete.

## Vi fick ett mail

Hej MCHK - MCV Militärsektionen,

har en liten fråga till er som jag hoppas på att få att utveckla mer - om intresse finns :-)

Saken är den att nästa år 2014 är det 70 år sedan D-dagen i Normandie - Detta har vi på Beredskapsmuseet tänkt oss att uppmärksamma med att tillsammans med SMB -Svenskt Militärhistoriskt Bibliotek göra 2014 års Militärhistoriska Dag i D-dags tema. Denna gång skall evenemanget vara under två dagar, en helg, lördagen den 24 och söndagen den 25 maj.

Det är m a o tänkt att vara både ett D-dags tema som utspelar sig i Normandie och ett svenskt tema om ett tänkt stridsscenario i händelse av en invasion på den skånska kusten....

Vid sidan av detta historiska tema kommer vi även att bjuda in civila föreningar som har veteranfordon såsom motorcyklar, bilar och traktorer, militärhistoriska föreningar, försvarsanknutna organisationer, frivilligförsvaret mfl att visa upp sig och berätta om sin verksamhet av idag och förhoppningsvis värva nya medlemmar :-)

Min fråga till er är då; - Är ni intresserade av att delta och visa upp er med era cyklar? Om svaret från er skulle vara positivt (vilket jag naturligtvis hoppas på...) skulle vi i så fall kunna ha ett litet möte i närtid om evenemanget?

Tanken för er är bl a att inför publik ha en tidstypisk utställning med motorcyklar som använts av Krigsmakten/Försvarsmakten.

Ser fram emot att få höra av er.

*Med bästa hälsningar*

Johan Andréé  
Museichef

070-730 00 77  
[johan.andree@beredskapsmuseet.com](mailto:johan.andree@beredskapsmuseet.com)  
[www.beredskapsmuseet.com](http://www.beredskapsmuseet.com)

**Mer info om detta evenemang och vad vi som klubb eventuellt ställer upp med kommer på vår hemsida.**



## Färd i bananens mitt

Underlig rubrik? Ja! Lugn, en förklaring kommer.

Sommaren var på väg, åtminstone enligt kalendern. Det var dags för Kanonrallyt. Som namnet förpliktar gäller det att köra till platsen för årsmötet, denna gång i Trängslet. Att det gäller färd med motorcykel får väl anses som en självklarhet. Per och jag var de enda från Stockholm som skulle starta på onsdagen. Väderprognosen i början av veckan nämnde inte vackert väder, tvärtom. Jag kände en viss tveksamhet, timme efter timme i ösregn lockade inte. Täta telefonsamtal med Per. Mc, bil, mc, bil, ...? Till slut måste beslutet fattas. Mc, samling hos mig, onsdag klockan 7.



Det blir onsdag morgon. Nattens regn har dragit bort men de mörka molnen täcker himlen. Nu finns ingen återvändo, nästan. Per kommer, regnklädd. Det har regnat söder om stan. Klockan är halvåtta när vi rullar iväg. För att förenkla tillvaron blir det E 18 fram till Barkarby. Där svänger vi av på Gamla Enköpingsvägen. Mycket har förändrats sedan både vi och Jaworna var unga. Det känns som om nya hus har tillkommit varje gång man färdas här. Ett efter ett passeras samhällena och till slut kan vi vika av från Enköpingsvägen

mot norr. Efter någon mil börjar min cykel gå ryckigt. Det visar sig vara bränslebrist. Hur kan den ha dragit så mycket? Enligt min plan skulle jag behöva tanka först i Heby. Per fyller på från sin reservdunk och jag gör en grundinställning av förgasaren.

Nu är det riktig landsbygd. Åkrar med olika grödor avlöser varandra. Här och var syns en traktor, det är väl skördedags. Min nyinköpta karthållare med en hopklistrad lång karta får bekänna färg.



Den fungerar ganska bra, endast lite trögt att rulla framåt. Det här är orientering på högsta nivå, roligare och bättre än en GPS. Smala vägar vindlar fram och vi får till och med lite grusväg. Olika dofter eller lukter slår emot oss, rosorna vid den lilla gården, nyklippt gräs i en trädgård, gödseln från en griségård och träd nyligen har fällts.

Efter knappt tre timmar är vi i Heby och svänger in på macken. Bensin, nybakta kanelbullar, smörgås, kaffe och läsk. Vi sitter utomhus. Fortfarande inget regn. Givetvis kommer någon fram och vill prata ordonnansminnen. Mätta och belåtna drar vi vidare. Det finns mycket som skymtar förbi på sidorna av vägen och en del medför lite funderingar. Ett stort hus för ett ordenssällskap mitt ute i skogen, en tom skola som av busshållplatserna att döma verkar ha haft många barn en gång i tiden eller den nedlagda affären. Före Möklinta friskar vinden i ordentligt. Det är tidvis svårt att hålla rak kurs. Helt plötsligt syns inte Per i backspeglarna.

Jag vänder om för att se vad som har hänt. Per är ute på en åker. Det är dock ingen fara, han hämtar bara mitt skydd för kameraväskan som blåst bort.

Många vägs skyltar påminner om traktens historia. Det är många ortsnamn som slutar på hyttan. Förmodligen finns det nu endast ruiner kvar. Något som inte är nedlagt är gruvan i Garpenberg. Tvärtom, Boliden expanderar kraftigt vid Sveriges äldsta gruva som fortfarande är i drift. Man bryter komplexmalm som innehåller zink, koppar, bly, guld och silver. Av själva samhället ser vi inte mycket.

Längs den fortsatta vägen ser vi blåstens och regnets härjningar. En björk hänger som ett "L" över en telefonledning och på en del åkrar är grödan alldeles nedslagen. Vägen slingrar sig fram, både horisontellt och vertikalt. Om det inte vore för alla vägbulor (tjälksador) skulle den vara en dröm för en mc-åkare. Vi viker av längs Dalälven och landskapet ändrar karaktär. Många små gårdar kantar vägen. På väg mot Husby syns två kyrktorn nära varandra, ett stort och ett litet. Märkligt! Det får sin förklaring när vi kommer närmare. Det lilla är tornet på en gammal brandstation. Kan det ha byggts med kyrkan som förebild? Tidvis är vägen blöt, det verkar ha regnat nyligen.



En knapp timme senare är vi i Borlänge. Tid för tankning. När vi ska köra vidare är det lite tjuvigt. Pers cykel vill inte starta och det finns ingen lämpligt backe. Det blir repet. En liten bit efter macken finns en grill. Nu ska vi tanka

oss själva. Vi följer ägarens rekommendation och den visar sig vara rätt. God mat och mycket mat. Vi får också en lång pratstund om gamla fordon, både våra cyklar och ägarens ovanliga bil. Vi får också veta att det regnat kraftigt någon timme tidigare. När vi ska starta igen är det min cykel som tjuvar. Per och grillägaren knuffar på och till slut spinner motorn igen.

Vi passerar Övre och Nedre Valsan, stora sommarstugeområden vackert belägna vid den långsmala sjön. Här kan man tala om ännu mer mc-väg, något som vi senare får bekräftat av personer med lokalkännedom. Efter Insjön syns det verkligen att vi är i Dalarna med de speciella midsommarstängerna. Vi kör på den västra sidan av Siljan. Bygdegårdar, stugområden och campingplatser avlöser varandra. Någonstans före Mora kommer det, regnet. Det känns som spik i ansiktet. Vid Garbergs fäbod stannar jag och tar skydd i en busskur. Vattnet forsar på marken. Österut är molnen inte lika mörka och hoppet kommer åter. Mycket riktigt, regnet håller upp. Vägen väster om älven går parallellt med den gamla järnvägen. Persontrafiken är nedlagd sedan många år. En gång om året lever den dock upp. Det är under vasaloppsveckan som tåget tar många tävlande till stationshuset i Oxberg med sin speciella stil. Efter Oxberg gör vi en liten avstickare till den kombinerade landsvägs- och järnvägsbron. Här gäller det att passa sig. Det är snorhalt och att få ner hjulen i järnvägsspåret skulle garanterat resultera i platt fall.



I Västermyckeläng känner vi igen oss från vinterns färder. Nu är det inte långt kvar till Älvdalen. Där blir det tankstopp och lite andra inköp. Sedan är det bara resten kvar. Vi undviker riksväg 70 och tar omvägen via Brunnsberg och Åsen. I Trängslet återser vi de som valt bil och släp för färden. Stefan, Arne, Cay och Hans sitter och myser i hotellets pentry. Mina mc-kläder är dyngsura men det bör inte vara något problem, det finns ju ett bra torkrum i hotellets källare. Det är dock ett problem, värmen har precis stängts av före sommarens stiltje och fläkten blåser bara kalluft.

Etappmålet är nått. Om det var själva färden eller Trängslet kan diskuteras. Självt håller jag nog på färden. Hur var det med bananen i rubriken? Jo, en titt i efterhand på radarbilder visade att det kraftiga regnvädret såg ut som en banan. Vi hade tur och rörde oss i mitten med ungefär samma hastighet norrut. På så sätt klarade vi oss ganska bra från regnet.

Efter alla timmar i sadeln sommar jag gott. Sedan följer några dagar på vägarna runt Trängslet med många nya upplevelser samt årsmötet. Det förutsätter jag att någon annan har skrivit om. Tidigt på söndagen är det dags för hemfärd. Nu är vi fyra eftersom Mats och Janne tillkommit. Hemfärden bjuder även den på en massa intryck. Regnmolnen som vi bara ser på håll, alla loppisskyltar, cyklisten som körde ifrån oss på 50-vägen på Sollerön, min cykel som inte startade efter tankning (trasig kondensator som snabbt åtgärdades av de andra i gänget), alla som tittar när vi passerar, hembygdsgårdar, skördearbete trots att det är söndag, språnget in i skogen, stora hästgårdar, fårvallning, roadbookhållaren som inte höll tätt, ont i baken ...

Sent omsider närmar vi oss Stockholm och de andra viker av. Väl hemma kan jag se tillbaka

på fem händelserika dagar. Även nästa års Kanonrally lär bjuda på en trevlig färd.

Text och Bilder inskickad av Lars-Olof Thellenberg

# ÄLVDALEN 2014

## Årets höjdpunkt vinter övning i Trängslet!

Hemställan till chefen P4 i Skövde, om att nyttja Älvdalens övnings- och skjutfält.

Är nu beviljad muntligt.

Hotellrum är förbokade, men priset är inte bestämt än.

2013 fick vi betala 200:- inkl moms. Eksjö vet inte prissättningen för 2014 än.

Så det blir en överraskning!

Nu vill jag ha en bokning som blir bindande, och med förskottsbetalning, så jag slipper obehagliga fakturor från försvaret. Detaljer i bekräftelsen.

Övningen kommer att hållas vecka 8-9.

Vi får återigen möjligheten att vara i Älvdalen under två helger och mellanliggande vecka, med ankomst torsdag 20 februari och avresa söndag 2 mars.

Anmälan är bindande och bör ske snarast, dock senast 15-1-2014

Deltagarantalet är begränsat, så först till kvarn gäller även i år.

Anmälan till: Per Axelsson

Tfn. 08-646 55 91

070-755 75 65

**E-mail:**

[mchkmilitarsektionen@telia.com](mailto:mchkmilitarsektionen@telia.com)

**1.** Anmälan med Namn, adress och telefon nr.

**2.** MC-typ

**3.** Din **e-mail-adress**

**4.** Samt vilka dagar du önskar delta.

Mat beräknas till samtliga anmälda Frukost,

Lunch, Middag

Matsalen måste ha minst 20 st. för att ha öppet.

**5.** Uppge om du **inte** ska ha ex. Frukost och vilka dagar.

Utbildning och träning i halkkörning kommer att ske: söndag 23 februari.

Alla behöver nog en liten avrostning.

Deltagare ska ha militär motorcykel\* samt ha medlemskap i MCHK/ MCV Militärsektionen. Ryggskydd, Varselväst, godkänd hjälm, Bakspeglar och skidor är krav för att delta. Dubbdäck rekommenderas varmt.

Belysningen måste fungera.

Alla förare och fordon ska uppfylla gällande förordningar och regler för normal vägtrafik.

Varje deltagare får bekräftelse, deltagarlista, program och tips och på klädsel per **e-mail** eller post i god tid före övningen.

Kostnad beräknas till ca: 350-450:- per dag (boende och mat). Boendet betalas över BG. Gemensam middag då vi är som flest. Pris (mer i bekräftelsen).

\*Dispens kan ges första gången.

Alla frågor gällande Älvdalen besvaras av mig. Har du inte varit med tidigare och kanske är lite osäker, ring eller **maila** till mig.

Med vänlig hälsning

Per Axelsson



## *En bild från förr*



Förare är Rune Ögren (Lars Geddas far) från Sollefteå, född år 1922.

Motorcykeln är en DKW 500.

Bilden är tagen på Lv 5 i Sundsvall år 1944.

Kuriosa, att köra hojen var väldigt skumpigt på dåtidens grusvägar eftersom det saknades fjädring bak.

## *Sista sidan*

Charles "Skogis" ringde och undrade om vi kunde lägga in en blänkare i tidningen. Och det fixade vi ju givetvis till honom. Vill du också ha en liten annons i nästa tidning skicka ett mail till [henrik\\_boste@hotmail.com](mailto:henrik_boste@hotmail.com).

Han vill sälja av några maskiner, efter 80 tycker han att det är läge att låta någon ta över. Alla är renoverade i Skogis anda.

Albin 42, skidor ej vinterhjul

Jawa 255 inkl. skidor och vinterhjul.

Jawa 355 inkl. skidor ej vinterhjul, ej reggad.

Jawa 356 inkl. skidor ej vinterhjul.

Ring Skogis för pris!

0240-64 12 07 eller 070-733 26 11

