

Välkommen till
46-Års Racet



Classic Racing 5-7 augusti 2011

mccollection
MUSEUM – DESIGN KONST TEKNIK

CLASSICBIKE

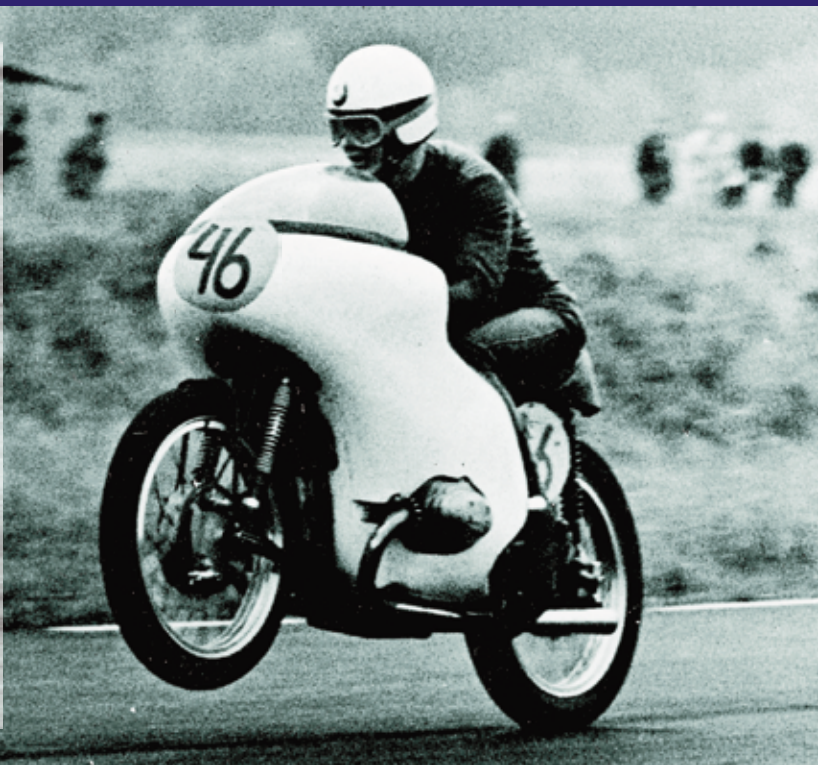
Pro:imp

AVON
TYRES

MCM

ZID
PROFILBYRÅ

SVEMO
SVENSKA MOTORCYCL & SAGOKÖRSTÖRMBILFACET



LINKÖPINGS 
MOTORSTADION



INNEHÅLL

Inledning/Funktionärer.....	3
Tidsschema.....	4
Klassindelning RR.....	6
Flaggsignaler.....	9
Artikel "Teutoniskt på två hjul".....	10
Artikel "50cc Inofficiell Eurocup".....	12
Artikel "Kreidler Florett".....	14
Artikel "Returmötet på Saxtorp".....	16
RR Klass 2B, 50cc.....	20
RR Klass 1, Förkrigsklassen -47.....	21
RR Klass 2A, 175cc.....	21
RR Klass 3, 250cc.....	22
RR Klass 11, RD/LC 250cc.....	22
RR Klass 4, 350cc.....	23
RR Klass 7B Forgotten Era.....	23
RR Klass 5, 500cc.....	24
RR Klass 7C Formula 2 1980-1987.....	25
RR 250 GP.....	25
RR Klass 6, 750cc.....	26
RR Klass 7A Forgotten Era 1000cc.....	27
Artikel "Alternativ trimning".....	29
Funktionärsinformation.....	30
Områdeskarta.....	32
Artikel "Upplevt vid Autobahn rastställe".....	34
Artikel "SuperMono".....	36
RR Klass 9, SuperMono.....	38
Artikel "NSU".....	39
RR Klass 7C Formula 1 1980-1987.....	42
RR Klass Sidvagnar 8A, Låghjulingar.....	43
RR Klass Sidvagnar 8B, Höghjulingar.....	43
RR Klass Sidvagnar 8C, 1973-1983, Kortskorpor.....	43
RR Klass10, Öppen Parad.....	45
Artikel "Maico - mer död än levande".....	46
Artikel "Åke Jonsson bäste svensk på Maico".....	47
Motocross Klass 1 före -60.....	48
Motocross Klass 2 "Ove Lundell Trophy".....	49
Artikel "Jeff Smith - vem är han?".....	50
Motocross Klass 3A 125cc före -74.....	52
Motocross Klass 3A:1 50cc före -84.....	52
Motocross Klass 3B 250cc före -70 "Ruben Milds minnespokal".....	53
Motocross Klass 4 500cc 4T blockmotor "Jeff Smith Trophy".....	53
Motocross Klass 5A 250cc 2T före -74.....	54
Motocross Klass 5B 500cc 2T före -74.....	54
Motocross Klass 6 Luftkyld, fjädring utan länkar, under 50 år.....	55
Motocross Klass 6 Luftkyld, fjädring utan länkar, över 50 år.....	56
Motocross Klass 7 före -87.....	57
Motocross Klass Sidvagn Nordiska Mästerskapen.....	57
Artikel "Lite om tysk rundbanehistoria".....	58
Rundbana startlista.....	59
Artikel "Trial".....	60
Trial startlista.....	62

MOTORCYKELVÄNNER

Linköpings Motorsällskap och MCHK-Racing hälsar publik, förare, funktionärer och sponsorer varmt välkomna till 46-årsracet på Linköpings Motorstadion. Årsracet har vuxit till ett av Nordens största motorevenemang med hög internationell status. Temat är tyska racermotorcyklar. Vi har fått mycket god hjälp av museet Mc Collection att gestalta temat genom att de ställer ut flera rariteter i roadracings tematält. Vi arbetar för att årsracet skall bli årets motorupplevelse för publik och deltagare. Ett stort tack till alla som ger av sin tid och sitt engagemang för att göra årsracet möjligt!



Kjell Karlsson
Ordförande LMS



Lennart Ohlander
Ordförande MCHK-R

Funktionärer/Officials

Organisationsansvarig LMS	Leif Nilsson	Linköpings MS
Org.ansv. MCHK-R/Pressansv.	Lennart Olander	MCHK-R
Domare RR	Volmar Mårtensson	Anderstorps RC
Tävlingsledare RR	Göran Aldén	Linköpings MS
Bitr. Tävlingsledare RR	Benny Mårtensson	MCHK-R
Bitr. Tävlingsledare RR	Lotta Kjellgren	Linköpings MS
Tävlingssekreterare	Elisabeth Axelsson	MCHK-R
Besiktningsschef RR	Ove Jansson	MCHK-R
Funktionärschef RR	Stefan Sundin	Linköpings MS
Speaker RR	Tord Lundgren	Njurunda
Depåansvarig RR	Ronnie Söderholm	MCHK-R
Tidtagning/Resultat RR	RR-time	Linköping
Domare Motocross	Eva Fahlén	Stockholm
Tävlingsledare Motocross	Magnus Jonsson	Linköpings MS
Bitr. Tävlingsledare Motocross	Jonny Larsson	Linköpings MS
Sekretariat Motocross	Åsa Nielsen	Linköpings MS
Speaker Motocross	Jan Busk	Falun
Ansvarig MCHK Rundbana	Carl Axel Johansson	MCHK
Ansvarig LMS Speedway	Karin Wassberger	Linköpings MS
Speaker Speedway	Per Johansson	Norrköping
Trialansvarig MCHK	Björn Heurlén	SMK Motala
Trialansvarig LMS	Nils Granath	Linköpings MS
Sekretariat Trial	Bo Ekenger	Linköpings MS
Motormännen Patrullbilar	Alf Löfquist	Linköpings MS
Programredaktör	Håkan Norberg	Linköpings MS

Tävlingarna i Roadracing och Motocross anordnas i full överensstämmelse med FIM, UEM och SVEMO:s regler och för tävlingarna gällande tilläggsregler, vilka har godkänts av resp. domare.

TIDSSCHEMA

FREDAG/FRIDAY

Roadracing & Parade

	Fri träning/Free Practice	Tidsträning/Qualification 1
50cc	09.00	13.50
47 + 175cc	09.20	14.10
250cc + RD250	09.40	14.30
350cc + 7B	10.00	14.50
500cc	10.20	15.10
7C F2 + 250GP	10.40	15.30
750cc	11.00	15.50
7A	11.20	16.10
SuperMono	11.40	16.30
7C F1	12.00	16.50
Sidecars	12.20	17.10
Open Parade	12.40	17.30
Lunch	12.55 -13.50	

Live music: Pork from Cork ca 21.00-24.00

LÖRDAG/SATURDAY

Roadracing & Parade

Tidsträning/Qualification 2

50cc	09.00
47 + 175cc	09.20
250cc + RD250	09.40
350cc + 7B	10.00
500cc	10.20
7C F2 + 250GP	10.40
750cc	11.00
7A	11.20
SuperMono	11.40
7C F1	12.00
Sidecars	12.20
Open Parade	12.40
Lunch	12.55 - 13.50

Race, Heat 1	Race 1	Laps
50cc	13.50	8
47 + 175cc	14.10	8
250cc + RD250	14.30	10
350cc + 7B	14.50	10
500cc	15.10	10
7C F2 + 250GP	15.30	10
750cc	15.50	10
7A	16.10	10
SuperMono	16.30	10
7C F1	16.50	10
Sidecars	17.10	10

Prisutdelning/
Prizegiving ceremony: 18:30

Live music:
Bandet / Ståltax
ca 21.00-24.00

Motocross

Träning/Practice:

OLT och JST	09.00-09.15
Klass 1 + 3, 125cc + 50cc	09.20-09.40
Klass 3B + 5A + 5B	09.45-10.05
Klass 6 -50 CETSC	10.10-10.35
OLT och JST	10.35-10.50
Klass 6 +50 CETSC+ 7	10.55-11.20
Klass SC	11.20-11.40

Förarmöte/Riders briefing:

10 min. after practice is over at Race Office
(only on Saturday)

Race 1	Första/First start:
Klass 1+ 3 :125cc	12.30
Klass OLT60+/JST60+	
Klass 3 : 50cc	
Klass 3B:250cc+5A:250cc	
Klass OLT-50/50+, JST Open/50+, 5B:500cc	
Klass 6 -50 CETSC	
Klass 6 50+ CETSC	
Klass SC	

Race 2	Första/First start:
Klass 1+ 3 :125cc	15.30
Klass OLT60+/JST60+	
Klass 3: 50cc	
Klass 3B:250cc+5A:250cc	
Klass OLT-50/50+, JST Open/50+, 5B:500cc	
Klass 6 -50 CETSC	
Klass 6 50+ CETSC+7	
Klass 7	
Klass SC	

klart ca 17:45

Speedway

Träning/Practice:
13.00-17.00

Speedway

Träning/Practice
09.00-12.00

Regularitetsrace
(efter Parad)
15.00

Prisutdelning/
Prizegiving ceremony:
ca 17:15

Trial

Besiktning, stickprov
Före kl. 10.00

Träning/Practice:
09.00 – 09.30

Tävling:
10.00

SÖNDAG/SUNDAY

Roadracing & Parade

Reserve (test) time (max 3 laps/riders)

47 + 2A + 2B	09.00
3 + 7B + 11	09.15
4 + 5	09.30
6 + 7A + 7CF2	09.45
7CF1 + 9 + 250GP	10.00
8 MCS	10.15

Race, Heat 2

	Laps
50cc	10.30 10
47 + 175cc	10.55 10
250cc + RD250	11.20 12
350cc + 7B	11.45 12
7C F2 + 250GP	12.10 12
Lunch	12.35 - 13.35
500cc	13.35 12
750cc	14.00 12
7A	14.25 12
SuperMono	14.50 12
7C F1	15.15 12
Sidecars	15.40 12
Open Parade	16.05 15 min

Prisutdelning/
Prizegiving ceremony: 16:30

Motocross

Träning/Practice:

Klass 1+3 125cc+ 50cc	09.00-09.15
OLT och JST	09.15-09.30
Klass 3B + 5A, 5B	09.30-09.45
Klass 6, -50 CETSC	09.45-10.00
Klass 6, +50 CETSC + 7	10.00-10.15
Klass SC	10.15-10.30

Race 1

	Första/First start:
Klass 1 + 3:125cc	11.45
Klass OLT60+/JST60+	
Klass 3, 50cc	
Klass 3B:250cc+5A:250cc	
Klass OLT-50/50+, JST Open/50+, 5B:500cc	
Klass 6, -50 CETSC	
Klass 6, 50+ CETSC	
Klass 7	
Klass SC	
Rövarheat om intresse finns. (Rövarheatet består av de 5 bästa i klasserna 1, 2, 3A:125cc + 50cc, 3B, 4, 5A och 5B. Totalt 35 st.)	

Prisutdelning/ Prizegiving ceremony:
ca 1 tim efter sista målgång söndag

OLT: Ove Lundell Trophy

JST: Jeff Smith Trophy

CETSC: Classic European Twin Shock
Championship

Speedway

Poängkörning
11.00

Prisutdelning/
Prizegiving ceremony:
ca 13:00

Trial

Träning/Practice:
09.00 – 09.30

Tävling:
10.00

Prisutdelning/
Prizegiving ceremony:
ca 1 tim efter sista mål-
gång söndag, ca 15:00



TRUMPET Norton USA

VERKSTAD

FÖR ENGELSKA
MOTORCYKLAR



Skäffthultsvägen 3
443 74 Sjövik
Tel: 0302- 438 77
Fax: 0302-430 41
www.p-b.nu
Välkommen!

KLASSINDELNING ROADRACING



Vad kallas klassen	Årtal t.o.m.		Övre cc-gräns	Tävlingsnummer		Kommentar
	4-takt	2-takt		Bottenfärg	Sifferfärg	
50cc, klass 2B	Äkta racer -83 Replika -72		50cc	Svart	Vit	Största klassen - minsta motorcyklarna
Förkrigsklassen -47, klass 1	-47	-47	Ingen begr.	Följer motorstorlek (cc)		Förkrigsklassen och 175cc -72 kör tillsammans
175cc, klass 2A	-72	-67	175cc	Svart	Vit	
250cc, klass 3	-72	-67	250cc	Grön	Vit	250cc -72 och RD/LC (vattenkyld utan YPVS) kör tillsammans
Yamaha RD/LC 250cc, klass 11 (supportklass)			250cc	Grön	Vit	
350cc, klass 4	-72	-67	350cc	Blå	Vit	350cc -72 och Forgotten era 250cc -79 kör tillsammans
Forgotten era 250cc, klass 7B	-79	-79	250cc	Grön	Vit	
500cc, klass 5	-72	Ej tillåtet	500cc	Gul	Svart	
Klass 7C Formula 2, 1980-87	-87	-87	2-takt <400cc, 4-takt <600cc och genuina 250-racer			
250 GP		Efter -87	250cc	Grön	Vit	Kör ihop med klass 7CF2. Klassen är struken från RR-SM 2011
750cc, klass 6	-72	-67	750cc	Vit	Svart	
Forgotten era 1000cc, klass 7A	-79	-79	1000cc	Följer motorstorlek (cc)		
SuperMono, klass 9	Ej begr.	Ej tillåtet	800cc	Svart	Gul	Moderna motorcyklar (supportklass) 1 cylindrar, 4-takt
Klass 7C Formula 1, 1980-87	-87	-87	2-takt 401-1100cc, 4-takt 601-1100cc			
Sidvagnar MCS, klass 8A, "Låghjulingar"	-72	-72	1000cc	Vit	Svart	MCS 8A, MCS 8B och MCS 8C kör tillsammans.
Sidvagnar MCS, klass 8B, "Höghjulingar"	-72	-72	750cc	Vit	Svart	Höghjulingar är äldre typ av sidvagnsracer.
Sidvagnar MCS, klass 8C, "Kortskorpar"	1973-83	-83	1000cc	Vit	Svart	MCS 8C "Kortskorpar" är den nyaste sidvagnsklassen i Classic.
Öppen parad, klass 10	-83	-83				Ej tävling. Förarna startar från depå.

Startförfarandet i samtliga tävlingsklasser är kopplingsstart med motorerna igång.



RR-Maico 125cc 1971, fabrikskonverterad till vattenkyllning. Ägare Göran Aldén. Maskinen har stått undanställd sedan 1977 och startades för första gången på 34 år 3 veckor innan 46-årsracet. Se den i tematältet. Foto: ZID

Varvtider och resultat i din dator och mobil!

All tidtagning utförd av RR-Time Linköping sker live på internet

- Surfa in på www.amigoo.se eller använd din mobil (smartphone) på adressen m.amigoo.se
- Du ser hela resultatlistan, uppdaterad i realtid.
- Du kan se alla varvtider, genom att klicka på antalet varv.
- Mobilvarianten har även en laptimer-funktion, där du med stora siffror ser en enskild förarens placering och varvtid, samt differenser (plus- och minustider) till de närmaste konkurrenterna!
- Webbradiosändning av RR-speaker via Amigoosidan.



RRTIME
keeps track of time



Upplysningar: rr.time@gmail.com 070-543 36 90 Amigoo: rihan@mirza.se 0730-59 56 50

Spinnin Wheel AB sponsrar RR 50cc



www.spinnin-wheel.se 08-530 300 15

RRTIME
keeps track of time



Foto: Bengt Johansson

FLAGGSIGNALER

Alla förare har skyldighet att åtlyda funktionärernas flaggsignaler, oavsett om det är träning eller tävling. Här följer en kort presentation av de olika signalerna.



Blå/gul flagga
(nationsflagga) eller
ljussignal. Start.

Blå flagga

Informerar om att föraren kommer att bli omkörd av snabbare deltagare. Fast flagga, omkörning inom kort. Rörlig flagga, omedelbar omkörning.



Svart flagga + förarens tävlingsnummer (vita siffror)

Förare med angivet nummer ska åka in i depån inom 3 varv. Det behöver inte betyda brutet lopp utan det kan vara något som behöver åtgärdas eller varnas för.

Gul flagga med röda ränder

Främmande material (t. ex. olja) som kan orsaka halka. Kan även visas vid hastigt nedfallande regn.



Svart flagga med orange cirkel + förarens tävlingsnummer

Förare med angivet nummer ska åka av banan snarast där lämplig plats finnes.

Röd flagga

Stopp av tävling eller träning. Visas på order av tävlingsledare.



Grön flagga

Visas tex på postering närmast efter en kullkörning. Betyder alltså att banan är klar.

Svart/vit-rutig flagga
Målflagga.



Gul flagga som rörs

Hinder i omedelbar närhet. Föraren måste vara beredd på att stanna. All omkörning förbjuden.



Vit flagga som rörs

Tjänstefordon (vanligen ambulans) i omedelbar närhet.

Foto: Bengt Johansson



TEUTONISKT PÅ TVÅ HJUL

Text: Jan Leek

Det är lätt att hamna i klichéer och schabloner när man i tankarna föreställer sig en tysk motorcykel för fyrtio år sedan: Praktisk och ordentlig tvåhjulning med vettigt utförda, enkla detaljer. Tjock tysk på väg till jobbet om det är en liten tvåtaktare. Tjock tysk inpressad i ett svart skinnställe på väg till Nordkap om det är en stor fyrtaktare.

Det där var i alla fall bilden som härskade på 50- och 60-talen: I efterkrigstidens Europa saknades medel för privat transport och en marknad för små tvåtak- tare gjorde att fabriker för upp som svampar ur marken. Direkt efter kriget fanns a) brist på råvaror och b) ett embargo som förbjöd Tyskland att bygga motorcyklar över 100 kubik, en regel som Horex inte var drabbad av, kanske med lite mygel i bakgrunden. BMW höll sig flytande med reparationsarbeten för de amerikanska ockupationsstyrkorna och klev in först när kubikgränsen släpptes fri, men fortsatte envist med 500-kubiks boxrar och encylindriga 250:or. Målmedvetet, strävsamt.

Lika målmedvetet tog alla andra itu med sina arbets- uppgifter och idag är det svårt att minnas alla namn som kom och gick. De viktigaste finns dock kvar i minnet: Adler, Ardie, AWD, BMW, DKW, Dürkopp, Hercules, Horex, Maico, NSU, Riedel, Rixe, Tornax, Triumph, Victora och Zündapp. Litet svårare är det att minnas Bastert, Bauer, Gritzner, Miele, Patria, Rabeneick, Schürhoff och Torpedo, men vi minns de stora: BMW och Zündapp byggde stora fyrtaktare och Zündapp gav med sin "gröna Elefant" KS 601 namn åt en av världens äldsta mc-träffar: Elefantentreffen.

Men, som sagt, det var ordentligt, det var praktiskt på gränsen till långtråkighet om det inte varit för att det hände mycket i skuggan av de klara försälj- ingsciffrorna. Six Days var en viktig angelägenhet där Tyskland tidigt gjorde bra ifrån sig och när det blev dags för FIM att släppa in Tyskland i internationella tävlingsserier för roadracing, var det flera tillverkare som kastade sig in efter den långa abstinensen se- dan 1939.

Horex pangade på med 500 twinnar som delvis hade samma teknik som den sportiga modellen Imperator,

en twin med samma slagvolym som senare Honda CB 450 – 444 cm³. Adler kom med sin tvåtakts- twin att bli förlaga till den första Yamaha-tvinnan och klassikern DKW RT 125 tillverkades i Nürnberg eftersom Zschopau nu befann sig i den ryska zonen. Det nystartade företaget hittade en omonterad RT hos en handlare i norra Tyskland och använde den för att göra nya ritningar. Ryssarna i Zschopau – eller östtyskarna – hade originalritningar och tilverkade direkt en modern variant med teleskopgaffel. Rys- sarna själva tog konstruktören som fick äran att bygga en hel fabrik kring sin skapelse i Ryssland där han dog 1955. Engelsmännen tog ritningar och lite annat från Zschopau och det resulterade i BSA Ban- tam, men de delade med sig av sitt know-how så att Milwaukee kunde tillverka sin lilla Hummer... Suzuki tyckte den var fin... listan blev lång och RT 125 är väl världens mest kopierade motorcykel.

Men det var i andra ändan av fantasiskalan som det var lite lustigare: NSU började med en 100- kubiks Fox, utvecklade sin 250 Max och tog sedan Fox 125:an som bas för en racer som vann 125 VM i roadracing 1953 och 1954, men även en 250 twin som vann VM samma två åren. 1955 vann H-P Müller VM i 250 med den encylindriga produktions- racern Sportmax av samma sort som Roland Fröjd kör idag, med handhamrad kaross i aluminium. Den pressade plåtamen på den maskinen ser ut som gatversionens men har inbyggda bikakesektioner för mer styvhet och... nu blir det kanske för detaljerat, men till den stora bilden hör även BMW som i mit- ten av 50-talet körde sina fabriker med insprut- ning och var mycket nära att vinna 500 VM 1956 i soloklassen. Sedan 1954 abbonerade man ju på sidvagnsklassen, där boxer motorn arbetade alldeles utmärkt med sin låga tyngdpunkt.

Ett annat märke som inte syntes lika mycket i tabellerna i roadracing VM, men som alltid var snabbt, var DKW. Den trecylindriga tvåtaktaren vann egentligen bara ett GP och det som 250 1952. Den snabba 350:an hade en tendens att svimma och en tredjeplats i 350 VM 1955 är det enda märkbara resultatet.

Vid den tiden inleddes svanesången för den eu- ropeiska mc-industrin och ett litet exempel är till-



Hans Otto Buthenut på 25-årsracet.

MOTORBILD ©
"ESSO" GUNNARSSON

verkningsciffrorna för NSU 250 Max. Mellan 1952 och 1956 sålde fabriken över 80 000 Max, men de följande sju åren mindre än 20 000... Produktionen växlade alltmer mot praktiska vardagsmotorcyklar och den grenen led sedan mest av billiga men tekni- skt avancerade motorcyklar från Japan. I början av 60-talet var det inte mycket kvar av den tyska mc- industrin och även BMW hade två stora möten för att ta beslutet om man skulle fortsätta med motor- cyklar, första gången 1959.

Det är ingen tvekan om att 50-talet var tysk mc-indus- tris storhetstid och idag finns egentligen bara BMW kvar. Sedan starten 1923 tog det precis 50 år innan BMW hade tillverkat en halv miljon motorcyklar (1973) och 2001 var det en miljon, 2011 två miljoner.

Det finns mycket tysk motorteknik även i den svens- ka mc-historien, med kanske Monark som den främ- sta företrädaren. ILO-motorer användes för mopeder och mindre bruksmotorcyklar samt för den tvåcylin- driga Blue Arrow. Blue Stinget hade 200-kubiks Ardie för 16-åringar men styret fick bli av aluminium för att hålla vikten under de stipulerade 75 kilona. Faktum är att Monark 1956 även byggde fem enduromaski-

ner med 250 NSU fyrtaktsmotorer och de kördes av bland annat Ove Lundell som var tvåa i SM med den. Apollo hade Zündapp och ILO. DKW hittar vi hos Nymansbolagen och Svalan körde med ILO. Örnen i Malmö hade ILO, Zündapp och Victoria. Den senare motorleverantören var ju faktiskt det företag som en gång tillverkade BMW:s första motorer och när man snabbläser den här sidan ser det ut som en (in)javel- kalender för de europeiska kungahusen.

Kim Newcombe, NZ på König 500. Foto: Jiri Franek



50CC EURO CUP (Inofficiell)

Text: Martijn Stehouwer

Faktum är att historien om Europacupen startade vid årsracet i Linköping för några år sedan. Det var ju så att en liten men konstant grupp av gamla huvudsakligen holländska och tyska stjärnförare och yngre entusiaster brukade träffas för att tävla mot varandra.

Under tiden bildades en informell grupp som kallade sig "the Golden 50 Racing Riders" som med tiden fick allt fler förare som intresserade medlemmar. Denna omständighet gjorde att en liten grupp av entusiaster väckte tanken på ett 50cc Europeiskt Mästerskap som alternativ och 2008 blev 50cc Europacup i Classic Racing ett faktum.

Målsättningen är att årligen köra 4-6 tävlingar i olika europeiska länder. En grupp av internationella förare kommer att försöka köra hela mästerskapsserien, men även nationella förare kommer att delta vid tävlingen i sina hemländer. Även om tävlandet är på allvar skall det ändå genomföras i en "gentlemannamässig anda.

De flesta förarna kommer från Holland och Tyskland men det finns även deltagare från Sverige, Belgien, Finland och Serbien. Förarna är gamla GP-förare, tidigare förare på nationell nivå och intresserade samlare av gamla 50cc tävlingscyklar.

2011 bildades en liten stödförening för att verka för en framtida utveckling av 50cc Classic Racing. Organisationsnamnet kallas "Stichting Classic 50 Road Racing" (website: www.classic50cc.eu).

Av en deltagande förare krävs tävlingslicens och en reglementsenslig racer tillverkad före 1983 eller en nyttillverkad replika av en sådan.

Under 2011 körs följande tävlingar:

7-8 maj	Oschersleben i Tyskland
4-5 juni	Ostende i Belgien
9-10 juli	Zeltweg i Österrike
5-7 augusti	Linköping i Sverige
10-11 september	Frohburg i Tyskland

Martijn Stehouwer
Sekreterare SC50RR



Fotomontage



Fotomontage

TEMA RACING

START 22 MAJ 2012



Foto: Ola Österling

Varje år händer det något på mc collection och temat för 2012 är Racing. Vi presenterar då ett flertal motorcyklar som inte visats på museet tidigare. Med de "nya" Racermotorcyklarna (i kombination med de som redan är på plats) vill vi ge Dig som besökare en upplevelse i DESIGN – KONST – TEKNIK. Vår målsättning är att mc collection skall vara värt att besöka om och om igen... **Välkommen!**

mcollection
MUSEUM – DESIGN KONST TEKNIK

Edsvik – Landsnoravägen 42 – 192 51 Sollentuna – 08-35 07 07 – www.mc-collection.com



Jan de Vries på Van Veen Kreidler åker mot segern på Monza 1970 i Italiens GP. Just denna maskin köptes av Lasse Johansson, Sveriges internationellt meste 50cc-åkare, efter säsongen 1970. Muséet Mc Collection ställer ut just den maskinen här på 46-årsracet i RR-depås tematält och Jan De Vries är anmäld i 50cc-racet.

KREIDLER FLORETT – RACINGSUCCÉ FRÅN START OCH SENARE MED NYA FIM-REGLER

Text: Göran Kähler

Kreidlerfabriken grundades redan 1889 av köpmannen Anton Kreidler med namnet "Stuttgarter Telegraphen-draht- und Kabelfabrik A. Kreidler" dvs hade inget med mc-tillverkning att göra från början. 1942 tog sonen Alfred Kreidler över verksamheten och hans dröm om mc-tillverkning blev verklighet efter krigsslutet. 1951 lanserade Kreidler sin första lätta mc K50 med stående, luftkyld 2,2 hk cylinder.

Sensationen Kreidler Florett visades 1956 med en helt nykonstruerad, robust motor med liggande cylinder, först fläktkyld och efter 1968 även i luftkyld RS-utförande. Det blev en omedelbar succé och redan 1959 stod Kreidler Florett för 30% av den totala mc-försäljningen i Tyskland och alla tillverkades nu i den nya fabriken i Kornwestheim utanför Stuttgart!

Kreidler började direkt att tävla med Floretten och kunde redan första året vinna den nyinstiftade 50cc MotoCup genom den första fabriksföraren och tillika fabriken testförare Rudolf Kunz på en 6 hk Renn-Florett. Även teampriset gick till Kreidler! Maskinerna var standardbetonade inkl original avgassystem och gick därför även tystast i startfältet.

En viss Hans-Georg Ansheidit började jobba på Kreidler-fabriken 1960 efter några år som DKW-mekaniker. Han vann MotoCup 1960 på 1959 års Renn Florett nu med 7 hk och EuropaCupen 1961 på en helt nyutvecklade, vindtunnelprovad racer med rörram och luftkyld 8-9 hk motor med en slid per sida dvs 2 st 16/17 mm förgasare och 12 växlar (4 i lådan och 3 på handan via yttre växelmekanism!). Nu hade man även tagit

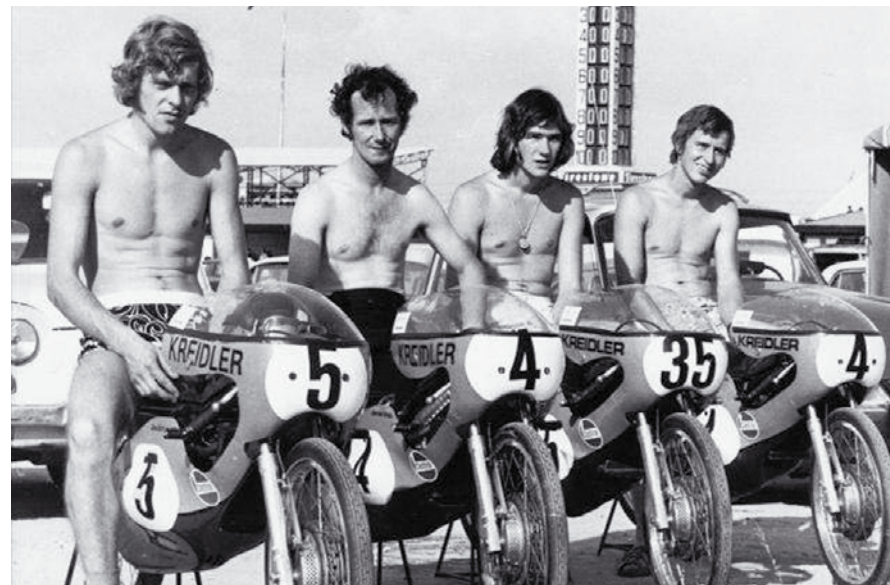
till sig kunskapen om expansionskammaren och dess stora betydelse på en 2-taktare.

Från 1962 ingick 50cc-klassen även i VM med två nya japanska märken som värsta konkurrenter dvs främst Suzuki och Honda. Kreidler ställde upp med 4 fabriksförare på vidarutvecklade maskiner med 11 hk vid 12.000 rpm. Förutom ovan nämnda förare ingick Wolfgang Gedlich och holländaren Jan Huberts, en eftergift åt Henk van Veen, som var en mycket framgångsrik Kreidler-importör i Holland. Huberts tackade med att vinna Frankrikes GP och komma tvåa i Assen efter Ernst Degner på Suzuki, som blev världsmästare 1962 sedan han 1961 hoppat av från öst/MZ i samband med Kristianstads GP!

Kreidler försökte förgäves att bli världsmästare 1962-64 men fick nöja sig med att bli totalt 2:a, 2:a och 3:a genom H-G Ansheidit. Japanernas enorma ekonomiska resurser med 2-cyl maskiner och upptill 14 växlar i bredd i lådan hade Kreidler inte mycket att sätta emot.

Under 1965 kastade därför Kreidler in handduken och satsade på rekordkörningar i stället – bl a satte man nytt 50cc hastighetsrekord med en kompressor-matad cigarr i 210 km/tim på Utah.

Samtidigt lånade fabriken ut några GP-maskiner till bl a Danmark, Tyskland och Holland. Van Veen kunde på så vis kontraktera de unga talangerna Aalt Toersen och Jan de Vries, som därför vann allt inom 50cc racing i Holland fram till 1967 på två 12-växlade Renn-Floretter, som fabriken tävlade med i VM 1964-65.



Van Veen Kreidler-stallets fyra förare inför sista VM-tävlingen i Madrid 1971. Från vänster ses de två holländska fabriksförarna Jos Schurgers och Jan de Vries samt gästförarna under 1971 Barry Sheene, England och Jarno Saarinen, Finland. Jan de Vries vann tävlingen med ca 1 minut och blev därmed världsmästare sedan värste konkurrenten Angel Nieto vurpat redan på första varvet. Det var faktiskt Kreidlers första VM-titel, men det skulle bli många fler därefter. Tvåa blev Jarno sedan Barry stannat med motorproblem på sista varvet när han låg på andra plats. Jos bröt också. Toppeffekten var 1971 ca 17,5 hk vid 16-17.000 rpm. Speciellt detta år var att hjulbasen ökades från 1190 mm 1970 till hela 1280 mm 1971 för att året efter gå tillbaka till 1200 mm, som sedan bibehölls framåt.



Första ledet i VM-start 1971 med 22 = Jos Schurgers, Van Veen Kreidler, 21 = Jan de Vries, Van Veen Kreidler, 14 = Herman Meyer, Jamathi och 26 = Gilberto Parlotti, Derbi.



Gästföraren hos Van Veen stallet Barry Sheene ligger före blivande världsmästaren Jan de Vries på Anderstorp 1971. I mål blev det ombytta roller dvs Jan kom 12 sek före Barry på en 3:e plats efter de för dagen snabbare Derbi-maskinerna med Nieto och Parlotti i sadlarna.

När FIM ändrade reglementet 1969 till 1 cylinder och 6 växlar så hoppade japanerna av och fick lägga ner sina fortsatta satsningar på nya 3-cyl 50cc racers med bl a för Honda 12 ventiler och ett toppvarv på 25.000 rpm. Van Veen hade nu tillgång till både rutinerade toppförare, nyanställda ingenjören Jörg Möller (ex-jobb på Kreidler race motor på universitetet i Essen) och mycket tidigare kunskap då Holland började med 50cc racing redan 1953! Det blev därför Van Veen som tog över den fortsatta Kreidler-satsningen i VM med en egenutvecklade, slidmatade Kreidler Florett RS-motor ombyggd till

vattenkyllning och 6-växlad låda.

1971 fick Kreidler sitt första och efterlängtdade VM genom Jan de Vries på den nyutvecklade, vackra, långa Van Veen Kreidler i hård konkurrens med Angel Nieto på spanska Derbi. Efter ett ytterligare VM 1973 så lade Jan av på toppen av karriären.

Van Veen Kreidlers tog ytterligare fyra VM genom van Kessel 74, Nieto 75, Lazzarini 79 och Dörflinger 82. Kreidler-maskiner vann även VM 80 och sista året 50cc kördes 83 innan 80cc-klassen tog över 1984.



Starten. Ett magiskt ögonblick. Först är det dödstyst. Sen faller flaggan och så drar de gamla maskinerna i väg. Foto: SVEN-ERIK SVENSSON

Nr 3: Rolf Gülich, Sverige, HVA 500cc kopia 1934, **Nr 7:** Rolf Dachs, Tyskland, Rudge TT-replica 1934, **Nr 5:** Roland Fröjd, Sverige, Rudge 500cc 1929, **Nr 2:** Peter Zollner, Tyskland, BMW 500 kompressor 1939, **Nr 9:** Christer Watz, Sverige, HVA 500 fabriksracer 1935, **Nr 6:** Gösta Svensson, Sverige, HVA 500 kopia 1934
Källa: Nordvästra Skånes Tidningar

RETURMÖTET PÅ SAXTORP 55 ÅR EFTER "HETSJAKTEN PÅ AVUSBANAN"

Rubriken "Hetsjakten..." kommer från en bok av Martin Strömberg där han berättar om ett tidigare möte mellan BMW och Husqvarna.

Text: Christer Watz

I slutet av augusti 1989 ordnade Landskrona MK ett evenemang på Saxtorp för att celebrera att det var 50 år sedan det sista Sveriges Grand Prix gick av stapeln på landsvägsbanan. Inbjudan gick ut till alla som hade eller kunde tänkas ha maskiner eller annan kuriosas med anknytning till de berömda Saxtorps-tävlingarna på 1930-talet. Själv disponerade jag ju en 2-cyl 500cc Husqvarna med historia från den tiden. Självklart så skulle jag vara med och köra, för vi skulle få åka några varv på den legendariska banslingan. Det är ju idag allmän väg och hur det skulle ordnas var ju inte mitt problem utan arrangörernas. Det ryktades till och med om att BMW-fabriken skulle komma dit med en kompressormatad 500:a från 1939. Ett rykte som visade sig vara helt sant, museichefen för BMW:s museum Peter Zollner skulle köra den ädla maskinen.



I gul mössa Mr BMW Rennsport, Gustl Lachermaier, har haft ett finger med i spelet med alla tillverkade BMW Rennprt-motorer. Blå overall Karl Aberl duktig rambyggare och skicklig mekaniker i allmänhet. Föraren som skjuter maskinen är Peter Zollner, då chef för BMW:s museum, troligen på väg från besiktningen på Saxtorp till depån.

Även klassiska motocrossmaskiner deltog som en punkt i det digra programmet under lördagen och söndagen. Lördagen var vikt åt TT-maskinerna och söndagen var motocrossens stora dag. Men det senare är en annan historia.

Jag åkte ned till Saxtorp under fredagen och anlände fram mot sena eftermiddagen. Många deltagare hade redan anlänt och det var bara att lasta ur, besiktiga och parkera cykeln i det speciella depåområdet. Ett tält som skulle bevakas av vaktbolag hela helgen visade

det sig. För BMW-museet tog inga risker, de krävde helt enkelt bevakning annars så kom de inte. Vi andra fick hänga med på ett hörn. Det visade sig att BMW-maskinen var försäkrad för en summa av 10 miljoner, lite skillnad mot "min" Husqvarna som var försäkrad



DKW 1937 med "ladepump".
Foto: Christer Watz



DKW 1937 med "ladepump".
Foto: Christer Watz

för 2 basbelopp. Borde varit ca 60-70.000 kr, på den tiden, det var skillnad som heter duga. Båda maskinerna var ju ganska unika och tillverkade i lika små serier, ungefär 5 av varje var väl vad som tillverkats totalt. Vad jag däremot hade på Husqvarna var däckmönster på bakhjulet, det saknade BMW:n totalt. Jag hade i min iver att få väggrepp ordnat ett 19" bakhjul istället för det 20" som då var omöjligt att hitta däck till. 20" var ju annars bakhjulsmåttet från 1930-talet ända in i början på 1950-talet för de flesta större racermaskiner.

Min skoltyska räckte inte så långt men lite kontakt fick jag med Peter Zollner och han förstod vad det var för maskin jag hade släpat med mig till Skåne. Det visade sig senare att han var stor svenskvän och ägde och

körde en SRM på 1000-metersbanorna i Tyskland. Han har själv deltagit i arrangemang både här på årsracen och i Hedemora samt besökt mig i Motala någon gång vid dom resorna. Med från Tyskland var också två mekaniker; Frits Aberl och Gustl Lachermaier, två legendarer när det gäller BMW:s senare Rennsportmodeller. Representationen var god från de nordiska länderna med både norrmän, finnar och danskar i startleden. Leif Samsing var på plats med sin fina Velocette, liksom Jon Ödegaard, tidigare 1000-metersmästare som här körde en snabb Rudge. Rolf Gülich, Sven Andersson, Martin Strömberg var på plats som några av de som fanns kvar av "originärförare" från 30-talet. Motorprinsen Bertil var på plats precis som han varit under de flesta åren under 1930-talet. Allt var idel solsken den här stora helgen i Saxtorp.

Källa: Nordvästra Skånes Tidningar



Motorprinsen, Prins Bertil, är tillbaka på Saxtorp. Invigde jubileumsarrangemanget "På Stånkornas Tid" och diskuterade MC med gamla stjärnförare, som här med Rolf Gülich.

Motorprinsen tillbaka

Motorprinsen är tillbaka. - En härlig upplevelse vara här på Saxtorp igen, sa Prins Bertil när han på lördagen invigde "På Stånkornas Tid".

Jubileumsarrangemanget på Saxtorp lockade uppskattningsvis 15 000 åskådare. En publikfest och succé med andra ord.

I år är det 50 år sedan den sista grand prix-tävlingen kördes på Saxtorps-banan. I helgen firas detta grundligt.

I går kördes ett TT-lopp som bland annat innehöll gamla stjärnförare som Rolf Gülich och Siegfried Wünche. MC-förare som var med och tävlade i Saxtorp redan på 30-talet.

När starten skulle gå blev det dödstyst på Saxtorp. Så sänktes flaggan och de gamla stånkornas dundrade iväg. Sidan 7



Uppställningen på startplattan var imponerande, fem st 2-cyl Husqvarnor, BMW med kompressor, Norton, Rudge, Velocette, MotoGuzzi, FN, Eiber, Zenith, Sarella, DKW Ladepumpe (kompressormatad) 250cc och ett flertal AJS med flera märken – alla från det gyllene 1930-talet. Starten gick naturligtvis till på det gamla viset, total tystnad och sen börjar förarna springa och ljudet stiger i styrka när alla drar iväg mot Ålstorpskurvorna. De som var där fick en tår i ögonvrån, det var som förr i tiden, då det var på riktigt. De som var i närheten av DKW:n med kompressor blev nog helt döva, det var ett fruktansvärt oväsen i de megafonerna.

Vägen var avstängd och körningen skedde med polis eskort, som vi inte fick köra om. Vi fick snällt inordna oss i kön som gick på de klassiska sträckorna mot Dösjebro, Lyckan, Björnstorp, Ålstorp och upp mot Saxtorps kyrka för varvning. Farten var ganska hyfsad ca 120-140 km/tim, vi fick åka i 2 heat om vardera 2 varv. Jag krigade mig fram i främsta ledet och låg hela tiden snett bakom och bredvid BMW:n med Peter Zollner i sadeln. Ett härligt muller ur de långa megafonerna, varvtalet på hans maskin var ca 3500-4000 rpm. När han rörde högerhanden en aning så rök det lite svart ur megafonerna. Avgasljudet ändrade ton när kompressorn började ladda och varvräknarnålen steg. Hela maskinen riste till och frustade en aning som en ardennerhäst som tar i ordentligt. Jag kände verkligen historiens vingslag och fick som vanligt en tår i ögonvrån av lycka att få vara med.

Poliserna hade lovat att vika åt sidan vid Saxtorps kyrka under det sista varvet och låta oss köra fritt över mållinjen. En sak som nog inte Peter Zollner på BMW:n hade förstått riktigt, för i Saxtorps-kurvan så hade jag ideallinjen och kunde korsa mållinjen aningen före honom. Det var ju ingen tävling utan enbart en uppvisning för den talrika publiken. Folk fanns utmed i stort sett hela banslingan, viftande med sina program. Det måste ha varit helt enastående att köra här på 1930-talet när publiksiffrorna var mera över än under 100 000.

Paus med allmän förbrödning, fotografering, intervjuer av alla de stora svenska och framför allt sydsvenska tidningsdrakarerna på plats. Det var en stor och viktig dag i nostalgins tecken. Klart för heat 2 och samma procedur med uppställning för start, dock utan Rolf Göllich som kört av en avgasventil på sin HVA-kopia, en 500:a som ägdes av Bengt Erlandsson på High Chaparall. Ljudmattan över Saxtorp drar ned mot Dösjebro och alla väntar på att ljudet ska återkomma efter de 14 kilometer som banvarvet mäter. Den här sista målgången hade BMW-föraren lärt sig hur det gick till. Han gick ut jämsides med mig i målkurvan och lät kompressorn ladda på ordentligt. Bottendraget var helt enormt, men Husqvarna var snabb när den "tog sig" och hade målet legat 100 meter längre fram på rakan så hade vi nog gått över mållinjen jämsides.

Men det kändes inte illa att få åka Saxtorpsvarvet på en legendarisk Husqvarna och till på köpet med så fin uppvaktning som av en BMW som var med redan 1939. Georg Mayer som körde BMW:n 1939 vrupade i tävlingen i hetsjakten på Gileras 4-cylindriga kompressormatade maskiner som nog var snäppet vassare. Men på Isle of Man 1939 var han stor segrare och till på köpet förste "utlänning" som vann 500-klassen. På just den BMW som jag fick "köra mot" på Saxtorp.

Ett minne för livet är det stora Saxtorpsjubileet 1989. Troligen får vi svårt att uppleva det igen, de gamla förarna är borta, maskinerna har hamnat som döda ting på olika museer. Myndigheterna har kommit på att ljudet är miljöfarligt och allt för störande. Att stänga av en allmän väg för ett sånt här ändamål är nog inte heller det en så lätt apparat att hantera.

Startnummer 9,
på Saxtorp 1989
Christer Watz



BÖRJE JANSSON

Saxat ur Leif Rosells bok
"Romantik och Racing"

Foto: Nils Arne Sundberg



Börje Jansson, beslutsam inför 125cc-starten i Mettet 1972. Notera de utsvängda styrändarna som var till för att styret skulle hålla tillåten bredd. Såväl Jansson som hans cykel var en av de absolut smalaste i hela racerbranchen... I bakgrunden skymtar västtysken Dieter Braun, även han på Maico för tillfället.

ROADRACING Klass 2B - 50cc

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Klubb	Maskin
1	Jan De Vries	Purmerend, Holland	KNMV	Kreidler GP 1971
2	Aalt Toersen	Nieuwe Pekela, Holland	KNMV	Jamathi / Kreidler 1969
4	Nico Claasen	Zaandam, Holland	KNMV	Derbi 1972
7	Ralf Schaum	Petersberg OT Teicha, Tyskland	DMSB	Rascha-Simson 1978
8	Martijn Stehouwer	Deurze, Holland	KNMV	Casal 1981
9	Gerold Meißner	Pirna, Tyskland	DMSB	Meikomot 1978
10	Jan Bok	Nij Beets, Holland	KNMV	Kreidler 1972
11	Peter Muller	Lucka, Tyskland	DMSB	ZM Kreidler 1978
12	Ewoud Stehouwer	Deurze, Holland	KNMV	Simson
15	Jef Lemmens	Hulshout, Belgien	FMB	Yamaha FS1R 1971
17	Bert Smit	Stadskanaal, Holland	KNMV	ATS Kreidler 1978
23	André Kupfer	Leisnig, Tyskland	DMSB	Minimot EB 1980
27	Willem Heijkoop	Rotterdam, Holland	KNMV	Voskamp Kreidler 1972
32	Uleke Hoogeveen	Echten, Holland	KNMV	Kreidler van Veen 1971
36	Mikael Sauren	Zundert, Holland	KNMV	Minarelli 1971
41	Klas Eriksson /racing@cardan.se	Årsta	Kalmar MK	Milani 1972
56	Karl-Heinz Faust	Hassel/W, Tyskland	DMSB	Kreidler GP50 1975
62	Robert Lavér	Stockholm	Västra MK	Monark GP50R 1972
64	Andreas Damm	Mora	MCHK-R	SWR Milani 1971
68	Mikael Kyander	Rönninge	MCHK-R	Monark 1973
71	Hans De Wit	Wateringen, Holland	KNMV	Kreidler van Veen 1972
73	Henry Riedel	Kinna	Kinna MK	Kreidler van Veen 1978
77	Rolf Heljefors	Uppsala	MCHK-R	VRM Minarelli 1972
79	Kaspars Brigzne	Riga, Lettland	LAMSF	Riga 15s 1972
80	Leif Källberg	Säter	MCHK-R	Suzuki 50 TSJ 1971
83	Mats Liljegren	Rockneby	Kalmar MK	Moeri / Puch M 50 J
85	Wil Doodeman	Blokker, Holland	KNMV	Doodeman Kreidler 1972
87	Jan Dahlberg	Täby	MCHK-R	Fantic 1972
89	Rikard Käll	Norrköping	MCHK-R	Maico 50RR 1977
90	René Wesselius	Hoofddorp, Holland	KNMV	Sachs GP 1972
99	Ronald Vingerhoed	Börger Emsland, Tyskland	KNMV	Kreidler van Veen 1971
164	Rob Jacobs	Linden, Holland	KNMV	Jawa 1971

RRTIME
keeps track of time



ROADRACING Klass 1 - Förkrigsklassen -47

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Klubb	Maskin
1	Börje Ivarsson	Sala	Funbo MS	BSA 500 1947
2	Rolf Granlund	Långshyttan	MCHK-R	BSA XB33 1947
3	Roger Nordmark	Hedemora	SMK Hedemora	BSA ZB 500 1947
5	Lars-Gunnar Zels	Möklinta	MCHK-R	Royal Enfield 350G
10	Christer Watz	Motala	MCHK-R	Husqvarna 600 replica 1932
11	Karl-Erik Larsson	Mariefred	MCHK-R	Matchless G80 1947
14	Stefan Nilsson	Eskilstuna	MCHK-R	Matchless 1947
15	Knud Hansen	Viborg, Danmark	DMU	Rudge Ulster 1938
16	Peter Forsling	Rättvik	MCHK-R	Triumph GP 1947
18	Svante Lindqvist	Sundsvall	Midälva CMCC	Norbin 1943
19	Anders Jonzon	Sundsvall	Midälva CMCC	BSA 500 1946
20	Bo Svelander	Söråker	Midälva CMCC	AJSBIN 1946
21	Roland Orsmark	Lerberget	MCHK-R	Ariel TT 1946
23	Tommy Bengtsson	Skånes Fagerhult	MCHK-R	Albin-Norton 1947
86	Hans Westelius	Korskrogen	MCHK-R	BSA Hupper B33 1947
88	Tomas Hilse	Hindås	TOMCC	Triumph Speed Twin 1947
91	Jan-Erik Karlsson	Tidaholm	MCHK-R	BSA XB 47 1947

ROADRACING Klass 2A - 175cc - t.o.m. 1972

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Klubb	Maskin
31	Leif Smedh	Avesta	MCHK-R	Bultaco TSS 1967
33	Erkki Männistö	Gislaved	MCHK-R	Minsk 125 1967
34	Timo Haapoja	Seinäjäki, Finland	SML	Honda CB 1972
35	Harri Konttinen	Gävle	MCHK-R	Honda 175 1972
37	Magnus Wihlborg	Gävle	Gefle MCK	Honda CB175 1972
41	Siegfried Merkel	Znickau, Tyskland	DMSB	MZ-RE 125 1967
42	Kaspars Brigzne	Riga, Lettland	LAMSF	Kowrovec 175 1967
43	Bernt Gustavsson	Linköping	Linköpings MS	Bultaco TSS 1967
51	Nils Eriksson /racing@cardan.se	Orrefors	MCHK-R	Husqvarna Husky 1966
55	Urban Engström	Sparreholm	MCHK-R	Honda CB175 1972
65	Pär-Anders Magnusson	Tidan	MCHK-R	MZ-RE 125 1967



www.lansforsakringar.se

ROADRACING Klass 3 - 250cc - t.o.m. 1972

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Klubb	Maskin
8	Per Sande	Vallentuna	MCHK-R	Greeves 24 RAS 1963
10	Mikael Eriksson	Vallentuna	MCHK-R	Ducati 1972
14	Per-Anders Abrahamsson	Varberg	MCHK-R	Aermacchi replica 1961
16	Eilert Lundstedt	Molkom	KMC Karlstad Speedway	Suzuki T20 1967
23	Kuno Elander	Karlstad	MCHK-R	Honda CB250 1970
41	Klas Eriksson /racing@cardan.se	Årsta	Kalmar MK	Suzuki T20 1967
44	Lars Andersson	Perstorp	MCHK-R	Suzuki T20 1967
45	John Eilwood	Täby	MCHK-R	Yamaha YDS2-R 1964
48	Charlotta Källbäck	Hovås	Sv Ducatiklubben	Honda CB72 1962
60	Seppo Järvinen	Kyrö, Finland	SML	Suzuki T20 1967
65	Peder Bergåker	Kungälv	MCHK-R	Husqvarna 1967
66	Alf Tøien	Løken, Norge	NMF	Honda
70	Anders Lundberg	Rottne	Wäxjö MS	Suzuki T20 1967
75	Thomas Hällman	Hedemora	MCHK-R	Aermacchi HD Metisse 1968
80	Thomas Grandell	Huddinge	MCHK-R	Suzuki 1966
82	Torsten Jonsson	Tungelsta	MCHK-R	Ducati 1967
90	Jaakko Vepsäläinen	Tuusula, Finland	SML	Suzuki T20 1967
99	Ronald Vingerhoed	Börger Emsland, Tyskland	KNMV	Greeves Silverstone RCS 1964

ROADRACING Klass 4 - 350cc - t.o.m. 1972

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Klubb	Maskin
2	Ove Koch	Hjärnarp	MCHK-R	Honda RSC350 1970
4	Hans-Göran Larsson	Bromma	MCHK-R	Honda CB350 1972
9	Anders Järnland	Vetlanda	MCHK-R	Honda RSC 1970
11	Anders Göransson	Örebro	MCHK-R	Honda CL350 1969
14	Robert Lavér	Stockholm	Västra MK	Aermacchi Ala d Oro 1968
16	Hans Lagerqvist	Djurhamn	MCHK-R	Ducati Superleggera 1968
27	Jacob Nilsson	Kimstad	MCHK-R	Honda CB350
30	Tomas Bellö Karlsson	Halmstad	MCHK-R	Yamaha YR1 1967
36	Björn Nilsson	Kimstad	MCHK-R	Honda CB350
37	Magnus Wihlborg	Gävle	Gefle MCK	Honda CB350 1972
42	Micke Andersson	Gävle	MCHK-R	Honda CB350 1969
45	Ulf Starby	Värnamo	Anderstorps RC	Drixton Honda 1970
47	Ingemar Stig	Vårgårda	MCHK-R	Honda CB350DCS 1970
48	Daniel Corin-Stig	Göteborg	MCHK-R	Honda CB350DCS 1970
70	Leif Arne Hellenen	Holum, Norge	NMF	Honda
76	Torbjørn Gundersen	Elverum, Norge	NMF	Honda CB350 1970
85	Magnus Glad	Täby	MCHK-R	Honda CB350 1971
88	Claes Larsson	Falun	MCHK-R	Honda CB350 1970
93	Lennart Hallme	Spånga	FMCK Stockholm	Honda CB350 1969
99	Svein Kragtorp	Hemnes, Norge	NMF	Honda Driyton CB350 1972

ROADRACING Klass 11 - RD/LC 250cc Cup

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Klubb	Maskin
101	Johan Edström	Uppsala	MCHK-R	Nico Bakker 1979
102	Erkki Männistö	Gislaved	MCHK-R	Yamaha RD-LC 1980
105	Magnus Glad	Täby	MCHK-R	Yamaha RD250LC 1981
106	Raimo Hänninen	Värnamo	MCHK-R	Yamaha RD250 1980
107	Torbjörn Åkeson	Örebro	Kalmar MK	Yamaha RD 1982
108	Kyle Doherty	Älvsjö	MCHK-R	Yamaha RD250LC 1981
109	Tomas Åkeson	Örebro	MCHK-R	Yamaha RD250 1982
111	Ulf Krih	By Kyrkby	Folkare MK	Yamaha RD/LC 1982

ROADRACING Klass 7B - Forgotten Era 250cc t.o.m. 1979

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Klubb	Maskin
31	Leif Smedh	Avesta	MCHK-R	Yamaha TZ-D 1977
53	Gunnar Jansson	Segeltorp	MCHK-R	Harris TZ250F 1979
56	Roland Johansson	Vårby	MCHK-R	Yamaha TZ250G 1980
60	Seppo Järvinen	Kyrö, Finland	SML	Yamaha TZ250 1976
62	Anders Lagerqvist	Gävle	SMK Gävle	Yamaha TZ 1978
67	Jan Åman	Svartsjö	MCHK-R	Yamaha TZ250F 1979
78	Gert De Weerd	Koekange, Holland	KNMV	Junghans- CZ 125 1972

RRTIME
keeps track of time



Ring oss när det rör förl!

Rolf Andersson
VVS-Kontroll AB

Uppsala Tel: 070-77 92 700

Sponsrar Classic Racing

ROADRACING Klass 5 - 500cc - t.o.m. 1972

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Klubb	Maskin
2	Rolf Granlund	Långshyttan	MCHK-R	Norton Molnar Manx 1961
5	Roger Nordmark	Hedemora	SMK Hedemora	Honda CB500 1972
9	Anders Järnland	Vetlanda	MCHK-R	Honda RSC500 1971
10	Ari Tiainen	Savonlinna, Finland	SML	Petty Manx
16	Peter Forsling	Rättvik	MCHK-R	Triumph GP 1947
17	Lars Sandberg	Svedala	SydSkånes Emse	Seeley G50 1970
19	Anders Jonzon	Sundsvall	Midälva CMCC	Norton/JAWA 1973
20	Ingvar Bengtsson	Tidaholm	MCHK-R	Honda CB500 1972
21	Per Christensen	Aalborg, Danmark	DMU	Matchless G50 1962
22	Espen Kristiansen	Aurskog, Norge	NMF	Honda CB350/500F 1972
26	Odd Gunnar Moe	Mo i Rana, Norge	NMF	Seeley G50 1972
30	Bjørn Lien	Oslo, Norge	NMF	Seeley Matchless G80CS -71
32	Håkan Månsson	Kallinge	Sv Ducatklubben	Ducati 470 Desmo 1970
33	Glenn Hagman	Västervik	Linköpings MS	Drixton Honda CB450 1972
37	Jan Nährström	Västervik	MCHK-R	Honda CB500 1972
40	Tor Henning Molstad	Gaupen, Norge	NMF	Seeley G50 1969
48	Peter Van Giersbergen	Silvolde, Holland	KNMV	Ducati
50	Peter Scharf	Västervik	MCHK-R	Honda CB500 1972
51	Geir Jacobsen	Sem, Norge	NMF	Seeley NRF
53	Elvis Muhonen	Helsinki, Finland	SML	Jawa Norton 500 1968
54	Örjan Sjöström	Huddinge	MCHK-R	Honda CB500RN 1972
55	Lars Hagson	Eskilstuna	MCHK-R	Norbsa 1972
63	Mikael Eriksson	Vallentuna	MCHK-R	Norton Domiracer 1963
68	Eero Lahti	Helsingborg	MCHK-R	Honda CB500F 1972
71	Timo Savenius	Vantaa, Finland	SML	Seeley G50 1970
73	Svante Lindqvist	Sundsvall	Midälva CMCC	Metisse/JAWA 1973
75	Thomas Hällman	Hedemora	MCHK-R	Aermacchi HD Metisse -68
79	Per Kortebäck	Hammarland, Åland	TOMCC	Triumph Daytona 1967
80	Thomas Grandell	Huddinge	MCHK-R	Honda 450 1968
96	Jan Brouwer	Sinderen, Holland	KNMV	Seeley BSA 1971
130	Reijo Hietanen	Tampere, Finland	SML	Rickman Metisse G50 -70
133	Bo Poulsen	Allerød, Danmark	DMU	Matchless G50 1967
160	Elmeri Väisänen	Onkamo, Finland	SML	Honda CB500

ROADRACING Klass 7CF2 1980-1987

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Klubb	Maskin
3	Jimmy Stålbros	Karlstad	MCHK-R	Honda CBR600 1987
4	Magnus Vilhelmsen	Mosjøen, Norge	NMF	Yamaha TZ250 1987
5	Sverre Saxegaard	Hemnes, Norge	NMF	Honda CBR600 1987
6	Ove Kristoffersson	Åsenhöga	Anderstorps RC	Bakker Yamaha 1986
7	Göran Ambjörnsson	Hammarö	MCHK-R	Honda CBR600 1987
12	Kyle Doherty	Älvsjö	MCHK-R	Yamaha RD350LC 1981
18	Daniel Corin-Stig	Göteborg	MCHK-R	Honda RS125R 1990
37	Magnus Wihlborg	Gävle	Gefle MCK	Honda RS125R 1990
41	Klas Eriksson	Årsta	Kalmar MK	ESW Yamaha 1983
	/racing@cardan.se			
43	Bernt Gustavsson	Linköping	Linköpings MS	ESW-Rotax 1983
46	Ralf Lisell	Broby	MCHK-R	Honda CBR600 1988
65	Leif Hederström	Västerås	MCHK-R	Honda CBR600
78	Ingemar Stig	Vårgårda	MCHK-R	Honda RS125R 1991
82	Roland Johansson	Vårby	MCHK-R	ESW Rotax 250 1987
99	Svein Kragtorp	Hemnes, Norge	NMF	Honda CBR600 1987

ROADRACING 250 GP Supportklass till 7CF2

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Klubb	Maskin
15	Kaspars Brigzne	Riga, Lettland	LAMSF	Yamaha TZ 1994
82	Roland Johansson	Vårby	MCHK-R	ESW Rotax 250 1987
87	Torbjörn Åkeson	Örebro	Kalmar MK	Aprilia RS250 1999
88	Gustav Ohlander	Uppsala	Linköpings MS	Yamaha TSM250 1996
91	Hasse Gustafson	Haninge	Västra MK	Aprilia 250RSW 2003
92	Oscar Winberg	Sollentuna	Västra MK	Yamaha TZ250 2001
97	Rocket Robin	Tyresö	Västra MK	Aprilia 250RSW 2003
98	Anders Kihlander	Frövi	Linköpings MS	Aprilia RSV250 1998

VibroMek AB

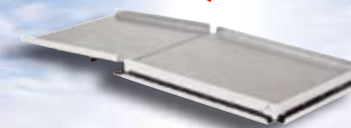
**Vibrationsmätning Balansering Maskinanalys
Laseruppriktning Lagerkonditionskontroll**

Tel/Fax 013-74032 Mobil 070-566 34 15

www.vibromek.se

Vi gör vägen som väger bägen!

TILLQUIST



www.tillquist.se | 08-479 39 00 | info@tillquist.se

ROADRACING Klass 6 - 750cc - t.o.m. 1972

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Klubb	Maskin
1	Brian Pedersen	Horsens, Danmark	DMU	BSA Rob North
2	Jouko Nieminen	Tampere, Finland	SML	Honda
3	Sverre Saxegaard	Hemnes, Norge	NMF	BSA R3 1969
6	Per Holmström	Upplands Väsby	MCHK-R	Seeley Norton 1971
7	Morten Rygh	Skonseng, Norge	NMF	Friisco Triumph 1974
8	Hasse Gustafson	Haninge	Västra MK	Ducati 750 1972
10	Leif Kristiansen	Aurskog, Norge	NMF	Honda CB750R 1972
11	Viktor Johansson	Eskilstuna	MCHK-R	Honda CB750 1972
12	Anders Fridman	Västerås	MCHK-R	BSA Rob North 1971
13	Juha Pekkanen	Vantaa, Finland	SML	Norton 1972
19	Asgeir Røbekk	Molde, Norge	NMF	Honda 1972
33	Thomas Reichert	Västerås	MCHK-R	Honda CB750 1972
34	Sören Karlsson	Enköping	Götene MS	Honda CB750 1971
36	Peter Ehrensträhle	Skogstorp	MCHK-R	Honda CB750 1972
41	Anders Axelsson	Uppsala	MCHK-R	Norton 1970
51	Geir Jacobsen	Sem, Norge	NMF	Seeley Triumph
55	Lennart Segerqvist	Vittinge	MCHK-R	Triumph Morani Trident
66	Torbjörn Johansson	Eskilstuna	MCHK-R	Honda CB750 1972
68	Mats Hall	Limhamn	Hyllinge MS	Triumph Rickman Bonneville 1972
75	Knut Iver Skøien	Drammen, Norge	NMF	BMW R75/5 1971
133	Bo Poulsen	Allerød, Danmark	DMU	Norton Commando 1968

ROADRACING Klass 7A - Forgotten Era 251cc - 1000cc - t.o.m. 1979

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Klubb	Maskin
9	Sven Erik Johansen	Oslo, Norge	NMF	Yamaha TZ500
10	Erik Joner	Oslo, Norge	NMF	Moto Guzzi 1979
12	Ove Kristoffersson	Åsenhöga	Anderstorps RC	Suzuki RG500 1979
13	Eskil Tin	Frogner, Norge	NMF	Tintin Guzzi 1979
14	Knut Holte	Strømmen, Norge	NMF	Moto Guzzi V7 replica 1972
15	Hans Jørgen Kordovsky	Hørsholm, Danmark	DMU	Triumph Rickman 1970
24	Per Katzenmaier	Gran, Norge	NMF	Ducati 1979
25	Ole Østen Tokle	Värmdö	MCHK-R	Moto Guzzi V7 Sport
33	Glenn Hagman	Västervik	Linköpings MS	Morani CB450 1972
40	Claus Schram	Hinnerup, Danmark	DMU	Yamaha TZR350 1979
41	Henrik Nielsen	Klagstorp	Hyllinge MS	Rothmans Guzzi 1979
47	Lars Ekstein	Jonsered	MCHK-R	Yamaha TZD350 1977
48	Arild Myhr	Hjelmas, Norge	NMF	Yamaha TZ350 1979
53	Thomas Johansson	Sparreholm	MCHK-R	BMW
55	Lars Hagson	Eskilstuna	MCHK-R	Rob North 1975
58	Peter Karlsson	Kalmar	MCHK-R	Yamaha TZ350 1980
59	Edwin Sweers	Nijmegen, Holland	KNMV	Yamaha TZ350
63	Inge Odqvist	Hillared	MCHK-R	Honda CB900 1979
78	Rolf Johansen	Sande, Norge	NMF	Moto Guzzi V7 Sport 1973
88	Anders Mansén	Mariehamn, Åland	Sv Ducatklubben	Ducati Pantah

RRTIME
keeps track of time



750 cc Lars Poulsen, Norton Commando -72. Foto: pargusbild.com



7C F1 Mike Spile på Ducati TT -87. Foto: Bo Hedlund

FLYTT- ANDERS

*We move furnitures
all over Europe*

0142-208 66

013-14 41 43

www.flytt-anders.se



Krister provsitter en Spitfire på Duxford, England 2005.

ALTERNATIV TRIMNING

Text: Krister "Doc" Sjöberg

Artikeln är från 1995 så vissa priser får väl uppräknas till dagens penningvärde.

Efter de första intervjuerna i serien "Road-Racing-rävarnas Råd & Rön", började den hemska sanningen allt tydligare gå upp för undertecknad.

-Den raka breda vägen till pallen finns inte! Nej, istället letar man sig fram längs en oljig stig, kantad av knäckta vevstakar, krokiga ventiler och brända kolvar. Allt detta kostar dessutom pengar.

-Alltså måste man jobba på dagarna och mecka på nätterna. Finns det då inget hopp? Jo, ett litet. Vi riktar uppmärksamheten mot hela ekipaget, d.v.s. även föraren. Om man lite överslagsmässigt räknar på ett 250 cc ekipage á 200 kg med 30 hk, så finner man att en viktminskning med 5 kg ungefär motsvarar en effekttökning med 1 hk i accelerations-hänseende.

-Med tanke på att det är lättare att borra lätthål i aluminium än i stål, kan det vara på plats med ett varningens ord. Det går åt 5000 lätthål, $\varnothing 10$ mm i 5 mm tjock aluminium, för att greja ovan nämnda hästkraft. Satsa i stället på Dig själv! Minska matkontot med 100 kr/vecka, det ger 5200 kr/år. Du slipper köpa "nytt" skinnställe, ca 4000 kr. Nu har Du 9200 kr att satsa på cykeln. Nya förgasare? Carillos-

takar? Hyvla toppen? Nej, med tanke på att medelhastigheten på våra banor ligger runt 100 km/tim, skulle det teoretiskt gå att sopa banan med konkurrenterna på en gammal trött maskin om det bara gick att hålla farten i kurvorna.

-Alltså, köp bästa möjliga däck, fixa perfekt väghållning och gör cykeln så körbar det bara går, sedan är det bara att gasa. Det blev en del pengar över. Satsa dem på träningstillfällen och intala Dig själv (eller med professionell hjälp) att det är jättekul att svänga i hög fart, gärna på blöt, oljig asfalt.

-Till sist några kostråd. Makaroner är nog den förnämligaste racemat som skapats, men det skall vara den gamla hederliga sorten där man borrat lätthål. På brödsidan rekommenderas hålkakor. Bland dryckerna finns ett rikt utbud; lättmjölk och lättöl är några exempel. (Om cykeln är svårstartad kan starköl krävas, gäller ej stora klassen med kopplingsstart). Kött bör begränsas till lövbiff. Ett lätt luftigt vitt vin kan duga men rödviner är som regel alltför tunga.

-Till sist, en stadig lunch och några extra liter bensin, för säkerhets skull, motsvarar väl ungefär 1500 lätthål.

"Doc"

TACK ALLA FUNKTIONÄRER!

Vill du delta i sporten från första parkett?



Utan funktionärer - inga tävlingar...

Är Du intresserad av att delta i motorsporten på ett meningsfullt sätt? Välkommen att höra av dig till någon av organisationerna på detta uppslag eller gå in på www.lms.se och "klicka dig fram" till någon av LMS 10 grensektioner. Du kan även kontakta Stefan Sundin på stefan.sundin@yahoo.se eller 0709-65 23 73.



Classic Road-Racing

Classic Road-Racing är ett försök att återskapa Road-Racingen som den var förr. MCHK-Racing har vid alla tävlingar öppen depå så publiken kan tala med förarna och uppleva den sociala gemenskapen inom Classic Road-Racing. Classic är i dag den mest expansiva av grenen av Svensk Road-Racing. Över hälften av alla RR-licenser är Classic-licenser. Sverige är efter England, det största och aktivaste landet i Europa när det gäller riktig tävlingsverksamhet för Classic. På våra tävlingar har Du möjlighet att både se och höra på värstingarna från förr: Norton Manx och Domi, Mathless G 45 och G 50, AJS 7 R, Triumph, BSA (1, 2 och 3cyl), Velocette, BMW, NSU, Vincent, HD, Honda, Suzuki, Kawasaki, Ducati, Aermachhi, Yamaha TZ, Bultaco, MotoBi och många fler.

Du är välkommen till våra tävlingar och en sak kan lovas: det sparas inte på gasen! Classic Road-Racing körs i allmänhet både på lördagen och söndagen.

Mer info: MCHK-Racing tel. 018-387075 eller
mail: mchk-r@mchk-racing.org



Gillar Du *Classic Racing*? Vill Du vara med i ett fint gäng? Vill Du ha en meningsfull fritid? Då föreslår vi att Du blir en av de fyra förutsättningarna för *Classic Racing* - bana, motorcykel, förare och *funktionär!*

Vi kan erbjuda dig den härliga gemenskapen inom *Classic Racing*. Funktionärsutbildning, mat och fika blir kostnadsfritt för dig. Dessutom kan du få fria resor eller viss reseersättning. Men det bästa av allt är att du får se *Classic Racing* från absolut bästa åskådarplats - invid bankanten!

Kontaktpersoner:

Rolf Andersson, 070-77 92 700
Ove Jansson, 070-82 99 778



Vill DU vara med och hjälpa till vid tävlingar?

Ta då kontakt med Norra Roadracing Sällskapet så hjälper vi till så du får vara med vid tävlingar. Vi utbildar dig, och tar väl hand om dig, så du blir en professionell licensierad tävlingsfunktionär.

Hör bara av dig till Norra Roadracing Sällskapet, så berättar vi mer om oss, och det vi håller på med.

Per Berglund, Klarinettgatan 28, 871 61 HÄRNÖSAND

Hem: 0611-236 85

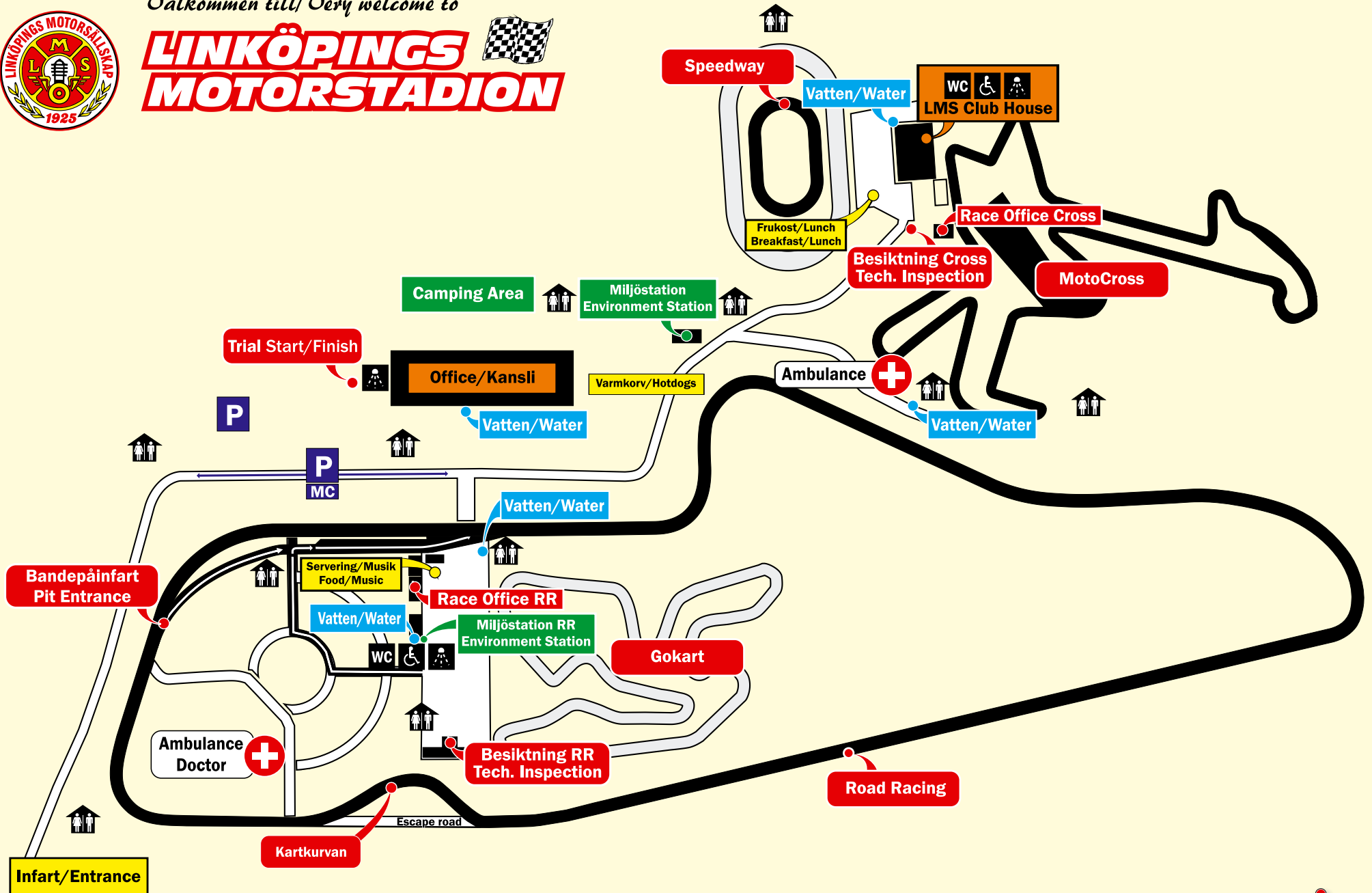
Mob: 070-543 39 33 M@il: per.ber@n-r-s.se

www.n-r-s.se



Välkommen till/Very welcome to

LINKÖPINGS MOTORSTADION



UPPLEVT VID AUTOBAHN RASTSTÄLLE

Text: Leif Rosell, www.ribbodamc.com

Många resor genom Tyskland har det blivit genom åren och åtskilliga rastplatser har besökts för övernattnings, tankning, eller bara vilat en stund. Brunautal, Zillertal, Allertal, Stillhorn, Hasselberg, Göttingen och allt vad de heter. *Autobahn raststätte* som tyskarna säger. Mycket servicevänliga för autostradornas stressade resenärer. Särskilt uppskattade för oss "luffare" som ofta bodde i bilen bland tävlingsmotorcyklarna. Stora upplysta parkeringar, fina restauranger med rymliga sanitetsinrättningar. Man kan duscha för en billig penning och känna sig fräsch och redo för ytterligare en etapp i den snabba trafikrytmen.

Den här historien som jag ska försöka återge utspelades just på en sådan "raststätte" någonstans i Tyskland. Jag blev vittne till en både romantisk och samtidigt dramatisk "saga". En episod som jag många gånger tagit fram ur minnet, dammat av och funderat över vad som egentligen låg bakom. Hur det kunde bli sådär, och vad de inblandade kunde tänkas ha gemensamt. Var de hade mötts förut och vad som senare hände i deras liv. Ja, frågetecknen i denna solskenshistoria är många, och jag kan inte göra något för att rätta ut dem. Endast försöka att återge scenen så som jag upplevde den. Hoppsan, jag skrev solskenshistoria. Det var det nog inte för alla!



Rose Marie och Leif.

En solig söndagsmorgon i augusti år 1973 svängde jag och fästmo Rose Marie av motorvägen och rullade in på ett rastställe för att göra bussfrukost och service på både oss och Taunusbussen. Då vi var klara med våra bestyr var klockan inte mer än nio. Vi hade ganska gott om tid. Rose Marie gick bort till restaurangen där det även var affär med souvenirer och dagligvaror. Det var en härlig sommarmorgon. Fåglarna kvittrade och de få människorna som var i rörelse tycktes ta det lugnt och njuta av tillvaron. Till och med den vanligtvis brutala och stressande autobahntrafiken gav ett humanare intryck och det sjöng i däckan på ett sätt som bara förnims på sommaren. Jag satt där i gröngräset och såg ut över bilparkeringen och på folk som gick till och från restaurangen. Det fanns inte så många bilar på parkeringen denna tidiga söndagstimme. Där fanns en man som troligen nyss vaknat i sin bil. En äldre gentleman, kanske i 60-årsåldern som ställt upp sina rakgrejor på en badhandduk på biltaket. Spegel, rakborste, lödder och hyvel. Den vithåriga mannen var en modern bilburen luffare kunde man förmoda. Bilen var av märket Peugeot och från sextioalet, men syntes vara i gott skick.

Det var ändå stor kontrast att se en vit glänsande tvådörrars Mercedes cabriolet komma glidande och parkera en bit längre bort. Ur klev ett galant par, i trettioårsåldern. Kanske de var något äldre. Det var svårt att avgöra. Stiliga var de i alla fall. Han klädd i kritstreckskostym med vida ben, vit skjorta med prydlig fluga under hakan. Hon bar en vit klänning med ett rött skärp om livet. I det långa håret satt en röd blomma och morgonbrisen lekte lätt med hennes lockar. Det var ett mycket vackert par som gick iväg i riktning mot restaurangen. Man kunde höra ljudet av hennes klackar från den stenlagda trottoaren. Jag vände tillbaka blicken mot mannen som rakade sig. Han hade också lagt märke till paret i Mercedesen. Om någon tyckte att jag tittade lite väl enträget på kvinnan, så var det ändå inget mot vad mannen vid Peugeot gjorde. Han stirrade på paret som hunnit till trappan av byggnaden. Han stod som förstenad med rakhyveln i hand och med lödder i ansiktet likt skägget på en jultomte. Mannen i kritstreckskostymen hann före in genom svängdörren och som av en slump vände sig kvinnan om och kastade en blick ut mot bilparkeringen. Hon fick ögonblickligen syn på mannen med rakhyveln, och för en kort sekund fick

Foto: Nils Arne Sundström



jag som iakttagare, en känsla av att tiden stannat. Med öppen mun pekade den vackra kvinnan mot honom, gav till ett förtjust förvånat utrop, allt medan hon med lätta steg rusade rakt i armarna på den förstenade mannen med rakhyveln. Han hämtade sig dock snabbt från den första överraskningen och kysste henne mitt på munnen så raklöddret skvätte omkring dem. De slog armarna om varandra, kysstes igen och inte ens jag som befann mig närmast motorvägen, kunde längre höra trafiken. Det uppstod en otrolig, nästan förtrollad stämning. Glädjen mellan de två, var inte att ta miste på och de människor som passerade förbi skakade roat på huvudet.

De två återförenade kom till besinning. Kramades, slog resignerat ut med armarna som om de konstaterat att de var ute på förbjuden mark. Kvinnan såg bort mot restaurangen och jag antog att sagan var slut. Det som sedan hände var mest förbryllande. Den vackra damen som vid det laget bar stänk av raklödder så väl i ansiktet som på klänningen tog plötsligt

några raska steg runt den gamla Peugeotten och hoppade in i framsätet. Lika snabbt satte sig mannen vid ratten, startade och satte av med en rivstart och försvann ut mot autobahn. Fortfarande med raklödder i ansiktet och med alla grejor kvar på taket. Jag reste mig upp från gräsmattan och såg med gapande mun hur det flög saker från biltaket.

Då den gamla Peugeotten fått upp farten och hunnit ut bland trafiken, lämnade även badhandduken bilen liksom en sista hälsning från de två som oväntat mötts igen och så plötsligt och dramatiskt flytt från verkligheten. Rose Marie kom i samma stund tillbaka. "Du kan inte ana vad jag har sett medan du var borta", sade jag innan vi för vidare. Vi stannade inte och vände ut reaktionen från mannen med Mercedesen då han saknade sin reskamrat, fästmo, fru eller vad hon kunde tänkas ha stått i för relation. Sambandet, eller bandet mellan de två som flydde är en gåta.

Sanningen lär vi aldrig få reda på...

Ett bygge i världsklass om man får säga så, inte mycket sparat på här. En halv Ducati 1198R motor i en kraftigt modifierad 996 SPS, värsta sortens stötdämpare från Öhlins... mm mm. Den snabbaste Supermonon i Norden, den som åker till Ring Djursland och tävlingen där 20-21 augusti får förmodligen se dess nästa framträdande.
Foto: pargusbild.com



SUPERMONO

Text: Björn Fugel

Förra året uppmanades ni att "Fråga Mats Clementz om hans topp!" Då var det ju premiärkörningen just här på Sviestad för den helt egenkonstruerade toppen, en premiär som förutom däcksväl gick över förväntan och faktum är att det nu under andra säsongen inte lyckats lika bra för Mats. Problem i Anderstorp och brist på delar inför Våler har lämnat Mats på noll poäng så här långt. Men annars är det definitivt byggenas år i år i Supermono, ett antal fina racerhojor har byggts under vintern (eller under längre tid för den delen...) och inte i undantagsfall av förare som börjat med sk höghjulingar. Det är alltså en klar fördel att klassen varit, och är, öppen för dessa motorcyklar, det får ofta som följd att man blir biten och bygger en riktig racer i stället. Det starkast lysande

exemplet är Stefan Karlsson (#37) som varit den klart snabbaste höghjulingsföraren de senaste säsongerna med ett antal topplaceringar på sin KTM690. Nu ska det bli premiär för hans riktiga racer; BVR730 detta årsracet. En för honom bekant motor (KTM690) i ett Yamaha TZ chassi. Inte jätteunik kombination kanske, för kolla in danske Martin Frandsens hoj (#29), en av de allra snyggaste hojarna du kan se, i vilken racerdepå du än går. Men medan Martin kör sin motor mer eller mindre standard, så är det MYCKET special med Stefans motor. Teorierna bakom har utvecklats i samma avancerade dataprogram som "riktiga" motorer konstrueras i, och det ska bli spännande att se om det funkar i praktiken. Stefan har med sig sin höghjulring som back-up...

1 (#34)	Kjell Landgren	Bjuv	Morani BMW	101,5p
2 (#24)	Micke Andersson	Gävle	GRC Yamaha	84p
3 (#1)	Johnny Nordberg	Ekerö	Spondon Yamaha	74,5p
4 (#3)	Lars Lindman	Stockholm	Morani KTM 525	61,5p
5 (#65)	Mikael Gustafsson	Falun	Tigcraft KTM RC 56R	43,5p
6 (#69)	Joakim Rosenberg	Ekerö	KTM 690 Duke	41p
7 (#37)	Stefan Karlsson	Bromma	KTM 690 SMR	36p
8 (#6)	Johan Rydén	Vimmerby	Terex Husaberg	33p
9 (#51)	Henrik Widigsson	Gröndal	Tigcraft Rotax	13p
10 (#9)	Torbjörn Johansson	Märsta	Tigcraft KTM 690	12p



"Attention to detail" är ett understatement när det gäller Martin Frandsens nya bygge. En Yamaha TZ250 har fått donera chassit, motorn som sitter i är en KTM 690, lätt trimmad. Foto: pargusbild.com

Andra nya byggen med KTM:s 690-motor är Christer Sehlstedts (#4), som bytt ut Gilera-motorn i det beprövat mycket bra Pioma chassit. Hojen har fått lite nya kläder samtidigt. Borde kunna funka fint redan från start. Torbjörn Johansson (#9) har placerat en 690-motor i en engelsk Tigcraft-ram, ursprungligen avsedd för annan motor. Hojen rullar, men det är en utvecklingssäsong i år, det kommer att modifieras en del under kommande vinter. Pelle Jansson (#31) har gjort verklighet av en briljant idé och byggt sin egen RC4R genom att montera ett komplett kåpkit från en KTM RC8R på en 690 Duke. Något som många har förväntat sig att fabriken själva skulle göra. En hoj som håller på att byggas men som vi nog inte får se på banan förrän i slutet av säsongen är Hans "Torpan" Lagerqvists 690 i ett Aprilia 250-chassi. Vi som sett Hasses Ducati 350-racer anar nivån på Supermonon!

Självklart byggs det med andra motorer också. Tre-faldiga cup-vinnarduon Magnus Martebo/Mattias Westergård håller på med en helt ny hoj, en fackverksram för samma typ av BMW motor de så framgångsrikt använt hittills. Men nu blir det med helt annan topp, Ducati Testastretta! Slutligen några ord om ett annat Ducati-bygge som preimärkördes på Anderstorp i juni. Danske Sivert Bak står bakom bygget som enkelt uttryckt är en 1198R med den bakre cylindern borttagen och ersatt med en liknande motvikt som Ducati själva använde på sin Supermono från första halvan av nittioalet. Att hojen är snabb visade teamet direkt på den småländska mossen i början av juni, då erkänt kvicke piloten Allan Östli nästan utklassade resten av startfältet på lördagen.

I år är Kjell Landgren tillbaka i Hard Parts Supermono Cup, och han har tagit ett starkt grepp om poängtabellen. Tvåa ligger Micke Andersson från Gävle, som tagit ett ordentligt kliv upp i och med införskaffandet av den fina GRC-racer som tidigare körts av Berndt Gustafsson. Därefter kommer Johnny Nordberg som förhoppningsvis har sin nya, snabba motor klar till årsracet. Lasse Lindman väntar fortfarande på de definitiva topplaceringarna, är det kanske dags att cementera dem nu? Vi ser fram emot en spännande racehelg, den saken är säker!

Årets tävlingssäsong består av sex tävlingshelger varav detta är den fjärde. I poängsammansättningen räknas de tio bästa resultaten. Se sid 36 hur det ser ut just nu!

NHA Nordic SuperMono Association



vassklipparn.se



ROADRACING Klass 9 - HardParts SuperMono Cup

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Klubb	Maskin
1	Johnny Nordberg	Ekerö	Västra MK	Spondon/Yamaha
3	Lars Lindman	Stockholm	MCHK-R	Morani/KTM 525 2008
4	Christer Sehlstedt	Vallentuna	MCHK-R	KTM Piuma
6	Johan Rydén	Vimmerby	Linköpings MS	Terex Husaberg 2007
8	Björn H Hvinden-Haug	Gran, Norge	NMF	Yamaha SZR 727 1995
9	Torbjörn Johansson	Märsta	Arlanda MC	Tigcraft KTM690 2011
11	Mats Clementz	Harlösa	Hyllinge MS	Husaberg RS650
13	John Ellwood	Täby	MCHK-R	Ellwood Hybrid 570 1994
14	Björn Fugel	Upplands Väsby	Arlanda MC	Tigcraft BMW 2001
16	Frode Bekvik	Gran, Norge	NMF	Tigcraft/Rotax
21	Jan Kohut	Köping	MCHK-R	KTM Supermono
23	Urban Sundin	Årsunda	AMF Årsunda	Muz
24	Micke Andersson	Gävle	MCHK-R	Muz GRC 2000
29	Martin Frandsen	Hillerød, Danmark	DMU	KTM TZ 679 2011
31	Pelle Jansson	Vendelsö	MCHK-R	KTM RC4R 2010
32	Håkan Månsson	Kallinge	Sv Ducatklubben	Ducati 470 Desmo 1970
33	Mats Bohlin	Lerum	MCHK-R	KTM/Uno 2009
34	Kjell Landgren	Bjuv	MCHK-R	BMW Brutale 2000
37	Stefan Karlsson	Bromma	MCHK-R	BVR 730 2011
40	Tor Henning Molstad	Gaupen, Norge	NMF	Yamaha SZR
45	Fredric Fohlin	Visby	Gotlands MCK	KTM/Honda 1996
47	Björn Nordensten	Vimmerby	Linköpings MS	Husaberg FR650 1992
51	Henrik Widigsson	Stockholm	Västra MK	Tigcraft/Rotax
55	Karl-Gunnar Olsson	Tärnsjö	Karlskoga MF	Husaberg 570
56	Mathias Olsson	Tärnsjö	Karlskoga MF	Husaberg 570
60	Stefan Nilsson	Spånga	MCHK-R	KTM 2008
61	Thomas Grandell	Huddinge	MCHK-R	Tallis MK2 450 2007
65	Mikael Gustavsson	Falun	Karlskoga MF	KTM RC56R 2009
66	Johanna Innerfors	Mariefred	Strängnäs AMS	Honda 450
69	Joakim Rosenberg	Stenhamra	Linköpings MS	KTM 690 2010

RRTIME
keeps track of time



NSU. Foto: Teuvo Vuorela

NSU

Text: Björn Roos

NSU startade sin verksamhet 1873 med att tillverka stickmaskiner för textilindustrin, företaget låg i Neckarsulm och namnet togs från staden och det man tillverkade, Neckarsulm Strickwahren Union. 1885 hade folk tröttnat på att gå och ville ta sig fram fortare, så då började NSU tillverka velocipeder. Farten har ju alltid fascinerat människor och NSU insåg att det fanns en framtid i att sätta en motor på cykeln, så 1901 tillverkade man sin första MC. Den precision som krävdes i stickmaskinerna kom väl till pass i MC-tillverkningen och man blev kända för hög kvalitet på sina motorcyklar.

Tävla på söndag sälj på måndag gällde redan i början på förra seklet och det tog NSU fasta på, redan 1907 hade man fabriksmaskiner med på Isle of Man och placerade sig på 5:e plats. I början på 30-talet värvade man Walter W. Moore som konstruktör från Norton. Han konstruerade en encylindrig kamskaftmotor som blev framgångsrik på tävlingsbanorna under hela 30-talet, med en sådan 350cc-maskin blev Rolf Gülich tvåa i Europas Grand Prix på Monza 1937. Den maskinen finns kvar i Sverige och har många gånger körts bl.a på årsracen på Sviesta.

I slutet på 40-talet satsade NSU på maskiner för att slå hastighetsrekord och man började då att utveck-



Björn Roos SMK Gävle Governors Bridge Isle of Man TT -98.
Foto: Esso Gunnarsson

la aerodynamiska kåpor, kunskaper som man tog tillvara då man i början på 50-talet gjorde en satsning på TT-sporten med tvåcylindriga Rennmax i 250cc och en-cylindriga Rennfox i 125cc. Man vann båda klasserna 1953 och 1954, men slutade sen sin fabriksatsning. 1954 utvecklade man Sportmax en

produktionsracer ur standardcykeln Max, en encylindrig 250cc med överliggande kamaxel, driven med "lokomotivstänger", för försäljning till privatförare. Med Sportmax vann H.P. Müller VM i 250cc 1955, imponerande att slå alla fabrikssteam med en privat "standardmc". Sportmaxen var konkurrenskraftig under många år i slutet på 50-talet, bl.a. vann John Surtess en VM-deltävling på Hockenheim och Mike "the bike" Hailwood var 2:a i Hedemoras VM-deltävling 1958. NSU var 1955 världens största tillverkare av motorcyklar, men 1963 slutade man tillverka motorcyklar och satsade på bil tillverkningen.

NSU Max var under 50- och 60-talen en av dom vanligaste TT-maskinerna i Sverige, i början på 60-talet kunde nästan halva startfältet bestå av NSU, i Gelleråslppet 1963 var 18 av 42 anmälda maskiner i 250cc NSU Max. 2 st Sportmax av de 36 tillverkade kom till Sverige, den ena köpte Kurt Johansson och den maskinen finns idag hos Roland Fröjd, den andra togs hit av Sture Nilsson men den blev skrotad. Sture Nilsson trimmade och byggde om standardmaxar åt många svenska TT-förare och han byggde även hela maskiner med rörram. Av många kända svenska TT-förare så debuterade bl.a. Börje Jansson och Roland "Köla" Olsson på NSU Max, "Köla" satte varvrekord på "gamla" Knutstorp, ett rekord som står sig än idag eftersom banan därefter byggdes om och förlängdes. Bosse Brolin vann SM i 250cc 1963 på NSU Max, vilket visar vilken konkurrenskraftig maskin det var då den vid den tiden hade tillverkats oförändrad i 10 år.



Mike Hailwood på NSU Sportmax.

Så sent som i Ostkustloppet på Skarpnäck 1966 var det fortfarande 3 st NSU Max med i prislistan, imponerande av en standardmc konstruerad 1952.

Serious Passion for Classic Racing

Köregenskaper och uppbyggnad har förbättrats avsevärt, men de klassiska mönstren är identiska från tiden då Avon dominerade tävlingsbanorna.



F2 RACE SMMK 2 AM 18 CR AM 20 CR UNIVERSAL RACE GRAND PRIX

AVON TYRES

Närmaste Avon återförsäljare, ring 033 - 22 23 80

Pro:imp.se



500cc T H Molstad #4 före L Sandberg Foto pargusbild.com



Mer än
10 000
delar i lager
till äldre japanska MC
Maila en förfrågan till
order@beviks.se

BEVIKS

Motorcyklar sedan 1948

Låskolvsgatan 1, Linköping
013-36 25 00 www.beviks.se

ROADRACING Klass 7CF1 1980-1987

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Klubb	Maskin
3	Mike Spile	Hillerød, Danmark	DMU	Ducati TT1 1987
11	Ulf Krigh	By Kyrkby	Folkare MK	Honda VFR750 1986
12	Lars Marholt	Helsingø, Danmark	DMU	Ducati 750 F1 TT1
13	Eskil Tin	Frogner, Norge	NMF	Tintin Guzzi 1987
18	Jouko Nieminen	Tampere, Finland	SML	Yamaha FZR1000
20	Helge Rødås	Sagstua, Norge	NMF	HD Sportster
22	Kristen Svensøy	Tønsberg, Norge	NMF	Suzuki XR55 Replika 1988
24	Tommy Thomsen	Drammen, Norge	NMF	Suzuki GSXR1100 1987
33	Claes Gruvald	Frövi	MCHK-R	Ducati TT1
35	Peder Hamberg	Eskilstuna	MCHK-R	Suzuki GSXR1100 1987
39	Martin Hjalmarsson	Varberg	Falkenbergs MK	Suzuki GSXR750 1987
41	Henrik Nielsen	Klagstorp	Hyllinge MS	Yamaha FZR1000 1978
44	Anders Fridman	Västerås	MCHK-R	Ducati Harris TT1
45	Kim E Kristiansen	Aurskog, Norge	NMF	Honda VFR750 1987
46	Kurt Brevik	Sperrebotn, Norge	NMF	Yamaha FZR1000 1987
49	Anders Nyberg	Karlstad	MCHK-R	Moto Guzzi 1985
50	Mats Winberg	Sollentuna	Västra MK	ISR/Suzuki GSXR 1987
58	Peter Karlsson	Kalmar	MCHK-R	Suzuki 750 1985
63	Kai Grönlund	Halden, Norge	NMF	Yamaha FZR1000 1987
64	Kristian I Jensen	Vejlø, Danmark	DMU	Ducati 750 F1 1987
65	Michael Kristensen	Fredericia, Danmark	DMU	Ducati 750 F1 1987
79	Simon Sjöström	Åkersberga	MCHK-R	Suzuki GSXR750 1987
84	Fredrik Gylder	Tungelsta	MCHK-R	Suzuki GSXR1100 1985
85	Robert Jonsson	Farsta	MCHK-R	Suzuki GSXR 1985/88
88	Ole Østen Tokle	Värmdö	MCHK-R	Bimota YB4 R Replica
94	Peter Söderberg	Köping	MCHK-R	Yamaha FZR1000 1987
98	Torbjørn Gundersen	Elverum, Norge	NMF	Buell RR1000 Replica 1987
99	Håkan Areskoug	Sjöbo	Hyllinge MS	Suzuki GSXR750 1987
150	Harri Lopenen	Turku, Finland	SML	Suzuki GSXR1100 1986

Gemyt på 45-årsracet. Foto: Teuvo Vuorela



ROADRACING MCS Klass 8A - Låghjulingar

Nr	Namn/Anmälare	Passagerare	Hemort	Klubb	Maskin
2	Bjarne Karlsson	Börje Ivarsson	Dingle	MCHK-R	Yamaha XS 1972
5	Rolf Holmlund	Henning Molstad	Ridabu, Norge	NMF	H2 Fiddeman 1972
10	Jan Ernvqvist	Mikael Ernvqvist	Sundsvall	Norra RS	Honda CB750 1971
11	Markus Andersson	Kent Stridh	Stockholm	MCHK-R	Triumph 1972
12	Geir Johnsen	Jim Johnsen	Fåberg, Norge	NMF	Yamaha/Windel 1972
13	Knud v. Hansen	Gunnar Svendsen	Köping	MCHK-R	Windel-Trident 1972
15	Mathijs Kersten	Peter v Giersbergen	AT Beugen, Holland	KNMV	Triumph Kneeler Bonneville eng 1966
17	Kjell Strömberg	Jonas Fosser	Skepplanda	MCHK-R	HS Weslake 900 1972
89	Håkan Englund	William Englund	Reftele	Anderstorps RC	HKH Honda

ROADRACING MCS Klass 8B - Höghjulingar

Nr	Namn/Anmälare	Passagerare	Hemort	Klubb	Maskin
21	Thomas Johansson	Frida Johansson	Sparreholm	MCHK-R	BMW 1968
23	Tommy Gustavsson	Patrik Persson	Nyköping	MCHK-R	Triumph 1972
69	Jan-Erik Linder	Elof Frimodig	Bergshamra	MCHK-R	BePe-BMW 1971

ROADRACING MCS Klass 8C - 1973-1983 max 1000cc - Kortskorpor

Nr	Namn/Anmälare	Passagerare	Hemort	Klubb	Maskin
26	Philip Dombernowsky	Andreas Rosén	Markaryd	Hyllinge MS	Ireson Yamaha 1983
32	Lasse Jansson	Karin Jansson	Ransta	MCHK-R	Suzuki KTR 1100 -73
36	Roine Larsson	Jan-Erik Löfstedt	Bålsta	Göta MS	Yamaha Windle 81 -76
75	Gert Andersson		Ryd	MCHK-R	Ireson/ Suzuki 1983
112	Stig Sixtensson	Gösta Hallin	Kvänum	MC Alingsås	Ireson Suzuki 1987



MCS 8B Thomas Johansson/Frida Johansson.
Foto: Bo Hedlund



MCS 8A. Foto: Bo Hedlund



Klass 1, -47 Rudge Ulster 1938.
Foto: Teuvo Vuorela

Vy från tematältet.
Foto: Mirja Hällén

Parad Scott Super Sport 1931.
Foto: Teuvo Vuorela



750cc Torbjörn Johansson, Honda före Anders Fridman, BSA och Per Holmström, Seeley MK3.
Foto: pargusbild.com

ÖPPEN PARAD Klass 10

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Klubb	Maskin
1	Pär Bäcklin	Sandviken	MCHK-R	Matchless Seeley G50
1	Tomas Sandström	Rottne	MCHK-R	Paton GP 500 1968
3	Helge Hallin	Alingsås	MCHK-R	Matchless G50 1962
10	Birgitta Dahl	Sandviken	MCHK-R	Triumph T 100 C 1953
14	Uno Tjernström	Möndal	MCHK-R	Yamaha RD350
17	Raimo Näsänen /Team Molitor	Naantali, Finland	SML	Yamaha TZ350 G
25	Terry Boder	Oruin, Schweiz	FMS	Dunstall Norton Domiracer 500
35	Hans-Bertil Rosell	Östersund	MCHK-R	Honda CB450
39	Björn Naess	Fjellhamar, Norge	NMF	Honda TAB 350
40	Kalle Pettersson	Eskilstuna	MCHK-R	Honda 125 1972
42	Conny Bergåker	Tidaholm	MCHK-R	Husqvarna 250 TT
61	Roger Westerberg	Göteborg	MCHK-R	BSA A 65 Lightning
70	Joakim Johannessen	Wittsjö	MCHK-R	Kawasaki S1 Homebrew racer
70	Joakim Johannessen	Wittsjö	MCHK-R	NSU Sportmax 250 Repl
71	Manfred Klingelhöfer	Robdorf Gundernhausen, Tyskland	DMSB	Montesa 250
74	Willem Van ijendoorn	Zetten, Holland	KNMV	Monark-Sachs 1972
110	Arne Ström	Västra Frölunda	MCHK-R	NSU Sportmax Replica
160	Arne Ström	Västra Frölunda	MCHK-R	Yamaha SR500
204	Jan Östräs	Göteborg	MCHK-R	Vincent Racing Comet 500

NIFA

PROFFS PÅ MC-KLÄDER

NU ÄVEN NÄTBUTIK

www.nifamc.se

Välkommen till Vårgårdsvägen 29, Linköping
Öppettider: Måndag-Fredag 10.00-18.00, Lördag 10.00-13.00

Tel. 013-16 14 11

info@nifamc.se

MAICO – MER DÖD ÄN LEVANDE

Text: Anders Wallsten, www.racelife.se

Den tyska crossmaskinen Maico är på väg att bli brittisk och med konstgjord andning väcks den åter upp från de döda. För vilken gång i ordningen kan man undra och hur länge varar syret denna gång?

Precis som vid tidigare uppvaknanden är det tvåtakt som gäller för Maico och det i hela fem olika kubikvarianter fördelat på 250cc, 320cc, 500cc, 620cc och 700cc. En hel del godis sitter dock på cyklarna; exempelvis Reigers stötdämpare bak och WP:s gaffel fram. Vidare märks en aluminiumtank som är designad av Simon Parker som ligger bakom en del bensintankar som sitter på Harley-Davidson maskiner. HGS har levererat avgassystemet, Reikon är leverantör av fotpinnarna som är av titan, kylarna kommer från HCR, Brembos bromsar finns på plats och hjul respektive nav kommer från Excel och Talon.



En riktig pärla från 1974 med bland annat originaldelar från Hans Maisch himself. Foto: Anders Wallsten

Men hur långt räcker det? Svaret vet nog inte ens Maico International, ett brittiskt företag med bas i Bournemouth. Men satsar gör de.

Historiskt får vi backa hela vägen till 1926 för att finna Maicos födelseår och det var bröderna Otto och Wilhelm Maisch som var dess fäder. Fast till en början tillverkade de trampcyklar. På 1950-talet tillverkades en tvåtaktsbil (Maicombil) men det var motorcyklarna som blev deras storsäljare – dock inte helt utan problem.

Efter andra världskriget tog Wilhelm parti med nazisterna och tappade bitvis greppet om företaget som nu Otto mer eller mindre fick styra på egen hand. Efter hand växte deras söner Peter, Wilhelm JR och Hans upp och började arbeta inom företaget efter

avslutade studier. Den sistnämnde blev för övrigt en riktig storstjärna, men något VM-guld vann varken han eller Maico, däremot inkasserade den tyska muskelmaskinen tre VM-silver och fyra VM-brons.

Framförallt skördade de stora framgångar under inledningen av 1970-talet då man för övrigt var riktigt stora på marknaden. I mitten och slutet av samma decennium började de känna flåset i nacken av de japanska motorcykeltillverkarna.

1981 kom nästa kioskvältare och då handlade det om dräpmaskinen på 490 kubik som fullkomligt slog knock på det mesta och gjorde japanerna så funder samma att de köpte ett stort antal och monterade ner dem i molekyler för att finna hemligheterna.



Maico blev kända för sina enorma kylflansar. Foto: Anders Wallsten

I samma veva började revolutionen med en stötdämpare bak och för att hänga med i utvecklingen tvingades Maico att ta stora finansiella risker vilket också ledde till inre stridigheter mellan ägarbröderna Otto och Wilhelm.

Året efter hade de hur som helst en "endämpare" på marknaden – men den var en katastrof. Bakom komponenterna låg Ferraris leverantör Corte & Cosso och med facit i hand var det inte det mest lyckade valet.

Samtidigt var det inte bara fjädringen det var fel på utan man sparade på krutet lite här och där vilket ledde till att tillförlitligheten fick stryka på foten.

Pengarna strömmade ut ur företaget och in kom bara korvören. 1983 var det "spiken i kistan". Sönerna Peter och Hans tog över ruljansen och de satsade helhjärtat för att få företaget på fötter igen. Och de fick en fin framgång tre år senare då Leif "Råkan" Nicklasson blev inofficiell världsmästare i supercross – på en blå Maico.

Det bör dock poängteras att maskinen saknade lite pulver så till en början använde sig "Råkan" av Pro Circuits Hondamotorer tills bröderna Maisch hade hittat rätt. Att de sedan använde ett tändsystem från Suzuki, bromsar från Honda och styrstag från Husqvarna hör numera till historien. 1987 köpte Lorenz Merkle konkursboet och sedan har det hattats fram och tillbaka med diverse ägare. 1994 var sista året som vi såg en Maico i VM och det var med britten Brian Wheeler i sadeln. Men framgångarna uteblev och sedan dess har Maico, som vi tidigare nämnde,

ÅKE JONSSON BÄSTE SVENSK PÅ MAICO

Källa: Wikipedia, Jonny Larsson

Åke Jonsson, född 5 oktober 1942 i Hammar, Jämtland, är en svensk motocrossförare som tillhörde den absoluta världstoppen på 1960- och 1970-talet. Jonsson var vid tre tillfällen väldigt nära att vinna den individuella världsmästerskapstiteln, 1968, 1970 och kanske allra närmast 1971.

Jonsson började sin karriär på märket Husqvarna. 1964 blev han svensk mästare i 250cc före Torsten Hallman. 1964 gjorde han även sin VM-debut i Hedemoras VM-deltävling, 250cc. Första VM-deltävlingen vann han 1966, i 250cc klassen, i Schiffflange, Luxemburg. 1968 ledde Jonsson VM-serien i 500cc stort efter halva säsongen, men en hel del maskinproblem och rutin gjorde att han slutade trea denna säsong. 1969 skrev Jonsson kontrakt med den västtyska fabriken Maico. 1970 blev han åter igen trea i VM 500cc, och senare detta år blev han amerikansk Inter-am-mästare.

1971 var nog Jonssons bästa år; inför den sista VM deltävlingen ledde han VM serien före Roger De Coster. Men motorcykelns tändstift skruvade ur sig när han var i ledningen, och andraplatsen i detta års världsmästerskap var ett faktum. Några veckor senare fick han dock en liten revansch genom att vinna bägge heaten i Motocross des Nations som kördes i Vannes, Frankrike. 1972 blev Jonsson skadad i mitten av säsongen, men hade trots allt

varit mer död än levande på marknaden. Så frågan kvarstår – hur länge räcker den konstgjorda andningen denna gång?

Fotnot: Bland kända Maicoförare tillbaka i tiden märks bland andra Hans Maisch, Adolf Weil, Willy Bauer, Ivan van den Broeck, Peter Herlings (Jeffreys far), Neil Hudson, Jean-Claude Laquaye, Fritz Köberle, Arne Lodal, Rolf Dffenbach, Sylvain Geboers, Danny "Magoo" Chandler, Laurence Spence, Kees van der Veen, Eddy Sterckx, Brian Wheeler, Lasse "Amerika-Lasse" Larsson, Åke Jonsson, Bengt Åberg, Peter Berglund, Lars Axelsson, Torbjörn Jansson, Torbjörn Winzell, Arne Lindfors, Lars Karlsson och Bertil Övgård.



Ake Jonsson 1972 Trans-ama, St. Peters, Missouri.

chansen att ta en silvermedalj i VM. I årets sista deltävling i Ettelbruck, Luxemburg, vann han det första heatet, men i ledningen i det andra heatet, på det sista varvet, tog bränslet slut. Detta betydde en fjärdeplats totalt i 1972 års VM. På hösten samma år blev Jonsson amerikansk Trans-ama-mästare. Av elva deltävlingar vann han nio i rad.

Inför 1973 års säsong kontrakterades Jonsson på tre år av Yamaha Motor Company för att köra deras nya motorcykel med den innovativa bakfjädringen, som använde ett endämparsystem, kallat monoshock. Mycket maskinkrängel och utvecklingsarbeten på motorcykeln gjorde att toppresultaten uteblev. 1976 åkte Jonsson Maico igen, bröt nyckelbenet, men lyckades i alla fall bli åtta i VM. Efter ytterligare några år i VM var karriären över.

Jonsson var också med i tre vinnande svenska Motocross des Nations lag, 1970, 1971 och 1974, samt tre vinnande Trophees des Nations lag, 1964, 1966 och 1967. Han är också sjufaldig svensk mästare.

MOTOCROSS - Klass 1 4T tillverkade före -60

Nr	Namn/Anmälare	Klubb	Maskin
74	Ebbe Jørgensen	FMS	Matchless
78	Ulf Eriksson	C&T Köping	Hedlund 500 -59
99	Christer Karlsson	C&T	TRIBSA 500
175	Bert- Ove Olofsson	Cross Trial Göta MS	TRIBSA 500
178	Olav Birkemose	DCC	Royal Enfield
306	Joakim Nilsson	C&T	Arial HS -55
520	Helmut Blahusch	C&T Hallstahammar	Matchless -57
530	Carl Erik Engström	C&T	Triumph 500 cc

MOTOCROSS - Klass 1 2T tillverkade före -60

Nr	Namn/Anmälare	Klubb	Maskin
541	Juha Monto	IMK	Maico 250 1956
542	Jukka Monto	IMK	Husqvarna Silverpilen 175cc 1959

Foto: Stefan Axelsson

**MOTOCROSS - Klass 2***Mc med separat växellåda tillverkade före -65 - Ove Lundell Trophy*

Nr	OLT	Namn	Klubb	Maskin
51	50+	Göran Josefsson	Vimmerby MS	WASP 580
54	50+	Hannu Kojo	Mikkelin moottorikerho	Jawa 500
63	50+	Mogens Jensen	FMS	JAWA SOH
69	50+	Tommy Karlsson	SMK Dala Falun	SOH/JAWA
260	50+	Christer Kernell	CoTV	Matchless SOH 500 cc
79	50+	Lars Eriksson	Cross & Trialveteranerna	Matchless-Metisse 500cc -64
2	60+	Wolfgang Büttner	DMV	Husqvarna Jawa -64
4	60+	Sölve Linderson	Vimmerby MS	Eso/Wasp -64
5	60+	Piet van Dijk	KNMV	Matchless Metisse
8	60+	Oost Oostr	KNMV	JAWA
10	60+	Bengt Bengtsson	Varbergs MK	SOH Jawa
15	60+	Anders Sabel	CoTV	SOH Lito-62
18	60+	Skot Bro Sørensen	HM DK	Jawa-SOH
19	60+	Heikki Nurminen	Heinolan Moottorikerho ry	JAWA Metisse 530
24	60+	Tapio Hartikainen	Hyvinkään moottorikerho	
34	60+	Kenty Håkansson	Ystad	Hedlund 500
35	60+	Håkan Erlandsson	Kungsbacka MA	
39	60+	Klaus Fölkner	Tyskland	ESO 500
43	60+	Jukka Monto	IMK	Husqvarna 500 1964
45	60+	Jo Roelofs	Holland	ESO600
47	60+	Jan Isgren	C&T	Hedlund
52	60+	Carsten Kühl	RMS	Hedlund 1964
57	60+	Bent Eldahl	MCS	Triumph
63	60+	Berno Fält	ilstorps MK	Wasp jawa
81	60+	Nico Gloudemans	KNMV	Jawa
141	60+	Peo Hedenskog	C&T	HVA 500 -63
198	60+	Rolle Gustafsson	Arlanda MC	Metisse-64
25	max 49	Ralf Geilert	ESC Dirt Riders	Cheney-Jawa 640 -64
67	max 49	Holger Zilian	MSC Schwarzenbek	Jawa Metisse
80	max 49	Lars Hedenskog	C&T	SOH-Hedlund 500cc -64
81	max 49	Thomas Kühl	RMS	Matchless Metisse -62
91	max 49	Juha Monto	IMK	Husqvarna 500 1961
319	max 49	Kenneth Flink	SMK Dala	Eso/Metisse-64
127	max 49	Tom Hansen	MCS	Ariel HS 500

**KONICA MINOLTA**



JEFF SMITH – VEM ÄR HAN?

Jeff Smith Trophy Text: C. Garver

Jeffrey Vincent Smith föddes 1934 i Colne, Lancashire, England. Vid 9 års ålder köpte hans pappa, som var Trial-åkare, en gammal 2-takts Triumph till honom.

Detta hände under andra världskriget, då det var bensinransonering. Då och då gav pappan Jeff en skvätt bensin så han kunde köra lite på ången bakom huset. Han körde då från det han kom hem från skolan vid 4-tiden på eftermiddagen tills det blev mörkt. Det var så det började. Efter kriget fick Jeff en 2-takts BSA Bantam, av sin pappa, som han körde med i lokala Trial evenemang.

Jeff fick också då och då provköra sin pappas Norton. En välkänd händelse är när pappan instruerade

Jeff hur han skulle passera en Trialsektion "du kör den i 3:ans växel" sa pappan. Jeff klarade sektionen enkelt - men - pappan märkte att Jeff körde på 2:ans växel. "Titta på mig" sade pappan och hoppade på motorcykeln. Han körde iväg i 3:ans växel för att visa Jeff, men inte längre än till ett svårt parti, där han gick omkull och bröt ett lillfinger. Jeff sprang dit. "Du kan ta min Norton nu, för bevisligen vet du hur en motorcykel skall hanteras, så slutar jag att tävla" sa pappan!

Framgångarna fortsatte, och 1952 antog Jeff ett erbjudande att bli fabriksförare på Norton. Året efter, 1953, värvades Jeff till BSA stallet, inte bara som fabriksförare, utan också för att jobba med utvecklingsdelningen. Jeff började sin karriär på stora



Pré Unit 4-taktare men kom också att bli väldigt framgångsrik i BSA's fabriksstall i 250cc klassen, där han i Motocross EM tog 2:a plats 1960 och 3:e 1961. 1962 fick 250cc klassen VM-status och där blev Jeff 2:a på sin BSA efter Torsten Hallman.

På den vägen fortsatte det. Jeffs placeringar i 500cc Motocross VM blev: 1963: 3:a, 1964-65: 1:a, 1966: 3:a, 1967: 2:a. Jeff fick också under sin karriär vara med att ta guldmedalj vid fyra tillfällen för Engelska Landslaget i Motocross des Nations.

Den största uppmärksamheten/publiciteten upplevde Jeff under 1964 års VM-säsong då "alla" följde hans kamp om guldet med Rolf Tibblin, på den vita Hedlundaren. Under hela säsongen placerade Jeff sig aldrig sämre än 3:a!

Jeff vann med 56 poäng före Tibblin på 54. Jeff var aktiv tävlingsförare mellan 1951 och 1967. Att han då slutade blev också slutet för de "riktiga" 4-taktarna i Motocrossens 500cc klass, sen var det 2-taktare som dominerade under ca 30 år framöver.

Efter sin tävlingskarriär värvades Jeff av Can-Am Motorcycles i Kanada för att i olika chefspositioner vara med och utveckla deras Motocross och Off-road

motorcyklar. 1970 blev Jeff ärad med titeln "Member of British Empire". 1990 blev Jeff Verkställande Direktör i American Historic Racing Motorcycles Association (AHRMA), och år 2000 fick han utmärkelse i AMA Motorcycle Hall of Fame. Därefter drog sig Jeff och hans hustru Irene (syster till en annan berömd förare, John Draper) tillbaka och bor numera i Wausau, Wisconsin, USA. Deras son och dotter har också kört, och blivit mästare i Klassisk Motocross.

Sammanfattning: Det var Jeffrey Vincent Smith som tillsammans med BSA introducerade de lätta cyklarna med Småblocksmotorer i Motocrossens 500cc klass. Jeff Smith Trophy är ett anspråklöst försök till hedersbetygelse till Jeff för hans prestationer!



MOTOCROSS - Klass 3A

125cc Tillverkade Före -74

Nr	Namn/Anmälare	Klubb	Maskin
74	Jörgen Göransson	Cross & Trialveteranerna	cz-74
82	Mats Sjöblom	SMK Dala	Can Am
94	Håkan Erlandsson	Kungsbacka MA	Monark 125
133	Christer Ahlström	Cross & Trialveteranerna	Rickman Zundapp -72
137	Kenneth Ahlström	SMK Dala	Maico
150	Ove Pompen Persson	SMK Dala Falun	Honda Elsinore
151	Giancarlo Cervato	Motoclub Astico Italy	Moto Villa 125
199	Dan Axelsson	Kinds MK	husqvarna 98cc
615	Per-olov Printz	Sätters mk	Husqvarna 125
617	Timo Järvinen	TamMC Finland	KTM
733	Terry Gates	AHRMA	Can Am

MOTOCROSS - Klass 3A:1

50cc tillverkade före -84

Nr	Namn/Anmälare	Klubb	Maskin
1	Massimo Trollo	Motoclub Crespano Italy	AIM 50
11	Jonas Norman	SMK Kristianstad	Simonini SF1-Delta
2	Peter Hagström	AMF SÖDERTÄLJE	Simonini
4	Dennis Lindberg	Västerås MK	Ancillotti 50 cc
5	Jerry Wickman	MK Falcon	Simonini SF1 50cc 1978
9	Peter Löwgren	MK Stencrossarna	Simonini SF1 50cc -78
14	Ruben Zappoli	Maimone Team Italy	Aprilia 50
24	Kari Karjalainen	Haninge MK	AIM C.R.M 50
26	Kjell Nyman	Västerås MK	Simonini 50 cc
55	Olov Gynt	Västerås MK	AIM 50cc - 77
56	Roberth Wittenbrandt	ÖMK	Simonini SF1
58	Mauro Tapinassi	Motoclub AMA	Ancillotti 50
67	Peter Sjö	Cross & Trialveteranerna	Simonini
69	Alfredo Talin	Motoclub Astico Italy	Aim 50
72	Mikael Sadolin Pedersen	Års motorcross club	Aprilla MX 50
85	Magnus Johansson	C&T	Simonini
111	Stefano Mattone Vezzi	MC Garganella	Ancillotti 50
113	Tomas Cöster	SMK Östgöta	Ancillotti
123	Antonio Battan	Motoclub Astico Italy	AIM 50
147	Christer Jansson	Cross & Trialveteranerna	PUCH CRS MOERI 50
264	Stefan Hjort	C& T	Aim 50cc -79
320	Joakim Nyman	C&T	Aspes
335	Alexander Sjö	Cross oT	Simonini
337	Bengt Lagerblad	MK Falcon	Simonini 50cc 1978
356	Stefano Morini	Motoclub AMA	Ancillotti 50
361	Roberto Cancelli	MC Colli Fiorentini	AIM 50
364	Peter Andersson	Cross&Trial	Aim 50
731	Pontus Hagström	AMF Södertälje	Simonini

MOTOCROSS - Klass 3B

250cc tillverkade före -70, Ruben Milds Minnespokal

Nr	Namn/Anmälare	Klubb	Maskin
73	Conny Månsson	Cross & Trialveteranerna	CZ 250 1969
74	Jörgen Göransson	Cross & Trialveteranerna	CZ
177	Patrik Olausson	Cross & Trialveteranerna	Husqvarna 250 67
194	Stig Kiggen Andersson	Alingsås MCK	Husqvarna 250-67
230	Sonny Nyhlén	Cross & Trialveteranerna	CZ 250
231	Tommy Johansson	Alingsås MCK	Bultaco 250 -68
302	Lars Ingvarsson	Malungs MK	Husqvarna 250
382	Göran Larsson	Katrineholms MCC	HVA 250 1967

MOTOCROSS - Klass 4

500 cc, 4-takt med blockmotor, Jeff Smith Trophy

Nr	Klass	Namn/Anmälare	Klubb	Maskin
61	50+	Ulf Envall	Västerås MK	Cheny BSA B44 1967
6	60+	Sören Johansson	SMK MOTALA	BSA 441
7	60+	Martin Pedersen	HDMK	BSA b441
11	60+	Aage Nickelsen	Aarhus motor klub	BSA B44
53	60+	Jörgen Ahlström	MK Stenkrossarna	BSA Victor GP
55	60+	Børge Vad	Hadsund Motor Klub DK	BSA B44 pre65
66	60+	Michael Koch	ADAC	BSA BVictor 441
74	60+	Ebbe Jørgensen	FMS	BSA B44
33	Open	Mats Sundelius	SMK Uppsala	BSA B50 MX
43	Open	Lars Envall	Västerås MK	Cheny BSA B44-67
48	Open	Jouni Tiitta	IMK	Cheny BSA
112	Open	Flemming Vad	Hadsund Motor Klub	
148	Open	Owe Fagerlund Leret	A-H	Rickman Triumph 1965
601	Open	Anders Schultz	SMK Dala	BSA 500

Foto: Stefan Axelsson



MOTOCROSS - Klass 5A

250cc, 2-takt tillverkade före -74

Nr	Namn/Anmälare	Klubb	Maskin
30	Rafael Åman	Karkkila MK	CZ 250 -72
82	Mats Sjöblom	SMK Dala	Can Am
105	Kim Envall	CoTV	HVA 250 1973
137	Kenneth Ahlström	SMK Dala	Can Am
144	Martin Axelsson	FMCK Borås	Husqvarna 250-74
321	Timo Hanski	Psm	Husqvarna cr250
622	Timo Järvinen	TamMC Finland	CZ

MOTOCROSS - Klass 5B

500cc, 2-takt Tillverkade Före -74

Nr	Namn/Anmälare	Klubb	Maskin
1	Lars "Amerika Lasse" Larsson	Upplands Väsby MK	HVA 400
3	Peter Hansson	Donkelo Race Skövde	HVA 400 72
8	Jukka Penttilä	HyMk	CZ 380 1972
69	Leo Uro	SVKMK	CZ 380 1974
72	Kenneth Hjalmarsson	Cross & Trialveteranerna	CZ-69
75	Leif Sundin	SMK DALA	YAMAHA YZ360 1974
81	Jyrki Lahti	KarkMK	CZ 380 1972
173	Johan Dahlin	Cross & Trialveteranerna	Hva 400 CR 1971
369	Torbjörn Johansson	Gammalkils MK	HVA CR450 -72
390	Thomas Öhlund	Folkare MK	CZ 380 -69

Foto: Stefan Axelsson



MOTOCROSS - Klass 6

Luftkyld mc, fjädring utan länkar - förare under 50 år,
European Classic Twin Shock Championship Cup, CETSC

Nr	Namn/Anmälare	Klubb	Maskin
1	Tino Eissner	Team VMX	Maico 440
2	Andreas Beltin	Lidköpings MCK	Maico 440 -81
6	Peter Driessen	Dutchwinshock	Maico 440 1981
8	Peter Östergren	Uppsala MCK	Husqvarna
11	Anders Jonasson-Beltin	Lidköpings MCK	Maico 440 -81
12	Bart van Dulmen	Dutchwinshock	CAN AM MX 370
26	Kristoffer Böök	SMK Motala	HVA 500 CR -83
30	Rafael Åman	Karkkila MK	HVA 500 -83
36	Jan W. Nielsen	MCS	HVA 500 4t
51	Remco van Polanen	Dutchwinshock	Kawasaki KX 250
59	Jeroen Wijlens	DutchTwinshock	Maico 400 1981
80	Lars Hedenskog	C&T	HVA 510 -83
97	Chris Verlinden	Dutchwinshock	
100	Henk Wesselink	Dutchwinshock	Maico 250 - 1981
110	Jerry Wickman	MK Falcon	Simonini 125 Mustang 1978
111	Mats Johansson	Cross & Trialveteranerna	Husqvarna 510-83
120	Magnus Johansson	Borlänge MK	Husqvarna cr 250 -81
129	Per Sadolin Pedersen	Aamc-DCC	Husqvarna 125 cc 1982
138	Jan Velthuis	Dutchwinshock	Maico 250 - 1981
147	Glenn Klein Gunnewiek	Dutch Twinshock	Maico 1981 250cc
150	Kenneth Sadolin Pedersen	Aamc - DCC	Husqvarna 125cc 1980
151	Mikael Sadolin Pedersen	Års Motorcross klub	Honda 125 elsinor
154	Torbjörn Sterner	Skara Mk	KSI Thumper
156	Michael Hansson	Cross & Trialveteranerna	HVA BSA
164	Peter Grynnerup	Almk DCC	Husqvarna 390cc 1980
179	Patrik Nielsen	Nyköpings MS	Husqvarna 500 Cr 1984
186	Stefan Bengtsson	Varbergs MK	Husqvarna 430 1983
187	Dick Griberg	Åsätra MK	Yamaha
188	Michael Andersson	Linköpings MS	Hva
197	Viktor Svensson	Bollnäs MK	Husqvarna 390 -80
221	Andreas Axelsson	Kinds MK	Husqvarna 250 1983
253	Roger Karlsson	SMK Gävle	HVA 250
273	Ulf Wall	Getinge MK	Maico 490 -81
303	Christian TUFVESSON	Varbergs MK	Simonini 250
323	Tony Andersson	Hallsbergs MK	Yamaha 250 1981
334	Jan-Erik Åkerstrand	Örebro MK	Suzuki RM 250 -79
510	Henrik Karlsson	Haninge mk	Husqvarna
549	Pär Andersson	Tidaholms MK	HVA 500XC
557	Mats Svensson	Nordanstigs MK	Husqvarna 430 -82
596	Tommy Andersson	TCT	KTM 250cc -81
R1.798	Jonas Norrman	Haninge MK	
R2.347	Peter Fredlund	SMK Hofors	Yamaha IT465 82
R3.420	Hans Johansson	Vrigstad mk	KTM 420
R4.78	Bengt Hahn	Södertälje AMF	KTM 400MC 1979

MOTOCROSS - Klass 6

Luftkyld mc, fjädring utan länkar - förare över 50 år
European Classic Twin Shock Championship Cup, CETSC

Nr	Namn/Anmälare	Klubb	Maskin
7	Göran Josefsson	Vimmerby MS	HVA 4 TAKT
16	Timo Lahti	KarkMK	HVA 250 1979
27	Kenneth Hjalmarsson	Cross & Trialveteranerna	Cz-77
29	Jannes Van Kasteren	Dutchwinshock	
55	Jakob Homan	Dutchwinshock	Maico 490 -81
56	Jan Fredriksson	SMK Trollhättan	Husqvarna 430 1983
65	Lasse Rantanen	HeMK	Maico 490 -81
72	Bert Van Dulmen	Dutchwinshock	Husqvarna TC 510
83	Niels Erik Mogensen	Hadsund	HVA 390 1978
121	Torben Pedersen	BMCK	Husqvarna
143	Tomas Johansson	MK Tranan	Montesa 360-78
150	Ove Pompen Persson	SMK Dala Falun	Husqvarna
155	Peter Fränberg	Cross & Trialveteranerna	Husqvarna 500 1984
159	Per Nisbeth	HEMS	Husqvarna 500cc
163	Clas Johansson	Vimmerby MS	Husqvarna 430 -84
182	Klas-Håkan Johansson	SMK Eksjö	HVA 250cc
183	Martti Laaksonen	Fire MX	Husqvarna
189	Roger Andersson	Kinds MK	Suzuki RM 250
195	Mats Humble	SMK Dala Falun	HVA 430 -83
198	Rolle Gustafsson	Arlanda MC	HVA 488cc-83
199	Dan Axelsson	Kinds MK	Husqvarna 430 1983
206	Kent Roos	Cross & Trialveteranerna	Hva 250
287	Håkan Andersson	Smålandsstenar MK	
315	Karl-Axel Jansson	Östhammars MK	HVA 510
315	Agris Chuka	AMSK Sumata	CZ 380 cc 1968
357	Leif Karlsson	Cross & Trialveteranerna/ Upplands-väsby MK	HVA 250 1970
390	Thomas Öhlund	Folkare MK	HVA 430 -83
399	Ingvar Karlsson	VarbergsMK	Husqvarna 430 1983
414	Ronny Tufvesson	Varbergs MK	Maico 400
430	Ola Karlsson	SMK Ronneby	Husqvarna CR 430 -82
437	Peter Lindqvist	Hallsbergs MK	Suzuki RM 400 -80
490	Boje Christiansen	Tranan mk	Maico 490 -81
544	Bengt Engbom	Västerås MK	MAICO 490 - 81
584	Anders Larsson	Mjölby MCK	HVA 430
621	Karl-Axel Andersson	FMCK Borås	Husqvarna 430

Foto: Stefan Axelsson



MOTOCROSS - Klass 7 Tillverkade före 1987

Nr	Namn/Anmälare	Klubb	Maskin
3	Peter Hansson	Donkelo Race Skövde	HVA 250 85
4	Jonas Wickström	SMK Dala Falun	Cagiva 125
5	Tobias Ols	SMK Dala Falun	Cagiva 125
7	Sami Backman	Imatran Moottorikerho	Yamaha 490 - 83
9	Niklas Jonsson	SMK Dala	Yamaha YZ 250
47	Jimmy Lorentzon	SMK Motala	HVA 510 -87
54	Torbjörn Sterner	Skara MK	Yamaha TT600
90	Jonas Elmgren	Kinds MK	Honda 500
158	Peter Strand	C o TV Eksjö	Honda
188	Michael Andersson	Linköpings MS	Honda 500
256	Andreas Lundgren	C&T	HVA-87 250cc
316	Johan Andersson	Lidköpings MCK	Yamaha YZ 250
317	Joakim Andersson	Skara MK	
411	Anders Israelsson	SMK Dala Falun	Yamaha 125 -87
615	Per-Olov Printz	Säters MK	Honda 250

MOTOCROSS

Sidvagn med Nordiska Mästerskapen

Nr	Namn förare	Namn burkslav	Klubb	Maskin
14	Klaus Reissmann		Fuchshain	BSA Cheney
17	Ralph Lindgren	Mikael Österlind	Mk Orion	Hedlund/Wasp
102	Erkki Salo	Jukka Hasari	OriToive/Finland	EML/Folan
103	Santeri Hirvonen	Eetu Jalonen	Finland	Yamaha WASP
104	Christer Lindgren	Jussi Koponen	Finland	Wasp/Norton
148	Tom Dulin Leret	Unni Fagerlund	Norge	Wasp Yamaha 900
214	Bengt Lundgren	Emelie Lundgren	Cross och Trial	WASP suzuki 650
232	Kjell Öselin	Peppe Norrstrand	Cross & Trail Veteranerna	Norton/Wasp 750
285	Eddie Linné	Bengt Linné	Varbergs MK	Yamaha
307	Ragnar Karlsson	Desideria Karlsson	C&T	Yamaha 650
378	Niklas Gustavsson	Roggan Nilsson	SMK Nyköping	
379	Jocke Nilsson	Clas Ekberg	NMS	Yamaha Wasp
398	Fredrik Jonsson	Rikard Zetterstrand	Linköpings MS	Husqvarna 488 -80
440	Loa Andersson	Göran Johansson	Östhammars Mk	Hedlund
507	Olav Dalåsen	Inger Dalåsen	Moss MC-klubb	HEOS/BMW
508	Harald Tufthaug	Ingunn Sollesnes	Borg mck Norge	EML Yamaha 953,2
563	Ole Martin Haakonsen	Caroline Jønsson	Kier MC-Klubb	MotoGuzzi/EML -97 947ccm



LITE OM TYSK RUNDBANEHISTORIA!

Text: Carl Axel Johansson

I Tyskland körs det rundbanetävlingar, mest på långa banor, som ex. trav-gräsrundor, som mäter från 500 m och upp till 1 800 m (Teterov), men även speedway är en stor sport i Tyskland. Teterov ligger i norra Tyskland och är landets längsta grasstrackbana med sina 1 800 meter. Banan har kurvor åt både höger och vänster och är dessutom berikad med flera backar.

Det finns många kända rambyggare och motor-trimmare under årens lopp.

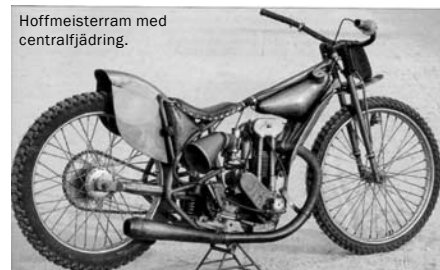
Den mest framgångsrike föraren är Martin Shneeweiss, han tävlade i Sverige på Solvallas travbana 1937-38, och hade banrekord både i 350cc och 500cc-klassen.

Motorcykeln var en GIGANT, chassiet var tysk-byggt. Intressant var att cyklarna drevs med modifierade Husqvarna-motorer. Det var en konstruktion med bakhjulsfjädring, bestående av ett fräst spår i en lodrät plåt, fästad i bakramen. Bakhjulet (axeln) kunde då röra sig upp och ner i spåret fasthållet av fjädrande gummiband.

I mitten av 50-talet konstruerade föraren och mekanikern Fred Aberl, en lätt ram med centrumfjäder och stötdämpare placerade bakom växellådan, och svinggaffeln lagrad i bakramen. Det nya chassiet testkördes av Josef "wack" Hoffmeister, som senare blev en trefaldig Europamästare. Denna ramkonstruktion blev en succé, enligt kundlista 1956 använde de flesta 1 000 meters-åkare Hoffmeisterramen,

ofta med trimmade Jap-motorer och svenska Drott-växellådor.

Det tillverkades ungefär 30 st ramar, bland svenska förare som använde denna ram märktes Bertil Strid som blev Europamästare två gånger, och Ove Fundin som bl.a. vann Kyrketorpsloppet nio gånger.



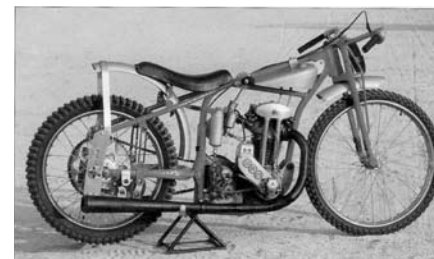
Hoffmeisterram med centralfjädring.



SPEEDWAY Rundbana

Nr	Namn	Hemort	Maskin
16	Roy Abrahamsson	Lilla Edet	Jawa 897
21	Sune Lundberg	Fjärås	Jawa 884
35	Emil Claesson	Göteborg	Jawa
41	Gunnar Lundh	Skutskär	Jawa -85
45	Erik Zetterstrand	Vrena	Jawa 897/ Jawa sidvagn
47	Rolf Fridh	Östersund	Jawa 895 -80
48	Risto Flink	Kutajärvi, Finland	Jawa 897 -89
53	Alf Svensson	Varberg	Jawa
59	Harry Lahti	Helsingby, Finland	Jawa 897 -85
61	Bertil Roos	Köping	Jawa 890 -69
69	Kjell Syrén	Stånga	Jawa -85
82	Dick Rosvall	Sjöbo	Jawa 898 -90
86	Michael Johansson	Säter	Jawa -85
97	Kjell Eriksson	Furuvik	Jawa 894 -82
102	Claes Andersson	Tidaholm	Weslake -80/ Jawa 896 -94
106	Benny Larsson	Göteborg	Jawa -80
110	Örjan Palmquist	Tandbyn	Jawa/ Godden -80
112	Rolf Nyhus	Åros Røyken, Norge	
116	Åke Halvarsson	Bollnäs	GM -91/ Jawa -90
125	Johnny Nilsson	Eslöv	Jawa 500 -80
129	Jan Öberg	Åby	Jawa 897 -88
131	Björn Olav Hagen	Kongsberg, Norge	Jawa
133	Bjarne Sörenby	Tobøl, Norge	Jawa 2-vent -73
161	Olle Åhnström	Huddinge	Jawa -67
170	Arne Refstad	Snertindal, Norge	Jawa 2-vent -67
198	Bengt Danielsson	Frillesås	Jap-Grönli
202	Greger Hanson	HALLSTAVIK	JAWA 890 -72
203	Håkan Hartzelius	Åby	Godden/ Antig -91
204	Torbjörn Henriksson	Degerfors	Jawa 890 -71/ Jawa 898 -82
236	Ingemar Svensson	Kumla	Jawa 898 -90
242	Tor Eriksen	Hobøl, Norge	Jap
249	BG Wennersten	Ekerö	Jawa 890 -68
280	Leif Nilsson	Åkersberga	Weslake -79/ Weslake 2011
285	Åke Jansson	Trosa	Godden/ Weslake -85
310	Örjan Axelsson	Linköping	Jawa -70
334	Lars Olander	Hölö	Weslake -80
	Roger Löfholm	Malax, Finland	Jawa 898 -95

Källa: Motorrad Classic



TRIAL

Text: Lars Gerestad

Översätter vi det engelska ordet Trial så hittar vi flera betydelser, nämligen bland annat rättegång och försök. De orden passar så bra in på på den motorcykelsport där körskickligheten är avgörande, för här gäller det att kunna köra flera svåra terrängavsnitt (sektioner) utan att sätta ner fötterna i marken!

När förarna ska köra i sektionen, får man först gå den till fots och försöka memorera det spår som man tror blir det bästa för att kunna köra genom sektionen utan att sätta ner fötterna i marken. Därefter har man bara ett försök att köra genom sektionen samtidigt som man blir bedömd av en domare (rättegång).

Bedömning i trial är: Fotning en gång 1 prick. Två fotningar 2 prickar. Fotning fler än 2 gånger 3 prickar. Okontrollerat stopp (till exempel fall) 5 prickar. Osportsligt uppträdande 5 prickar. Missad sektion 20 prickar.

Årets Tema

När vi tittar tillbaka på de bästa trialförarna genom åren, hittar vi faktiskt en tysk förare vid namn Gustav Franke på Zündapp som i hård kamp med de då bästa engelska trialförarna Don Smith och Sammy Miller tog hem totalsegern i de europeiska mästerskapen två gånger åren 1965 och 1966.

Tyska trial motorcyklar är inte speciellt vanliga i Sverige, men jag vet att en 50cc Zündapp trial nyligen bytte ägare. Vi får hoppas att den snart kan ses i sektionerna igen.

Årets klassiska trial

Tittar vi i årets startlista, så måste vi göra er uppmärksamma först i klassen "Greybeard boys over 65" håll där ett öga på skön körande Lars Jahn från Finland (71 år) med start nr 1, som varit i Linköping och kört trial varje år sedan 1958! Han kan verkligen fortfarande hantera en trialcykel på bästa sätt och brukar sällan ta några prickar. Kolla också in start nr 7, Karl-Erik Lundberg 79 år, äldste förare i årets upplaga... och fortfarande still going strong.

I klassen "Pre 65 A" finns det många verkligt duktiga förare och här blir det en riktig kamp, men jag håller nog en slant på start nr 11 Mika Jansson på

en Norfield 550. Kolla in den trialcykeln också, en sidventilad Norton i en Royal Enfield ram. Vål värda att titta extra på!



Mika Janssons fina Norfield med Norton 550cc sidventilmotor i Royal Enfield ram. Foto: Lars Gerestad

I klassen "Pre 65 B" är det numera rena getingboet med många förare som med ålderns rätt "klassat ner sig" till B-spåret, som flera riktigt duktiga finnar med Esa-Pekka Haimila i spetsen och mästertligt körande Bernt Johansson (77 år) med start nr 42 på sin BSA. Men dom får också passa sig för yngst i det här gänget, nämligen hemmaföraren Tony Gerestad med start nr 35 på sin Jawa. I den här klassen får man inte göra några missar och ta speciellt många prickar om man ska ha någon chans till segern!

I "Sidovagnsklassen" har vi i år glädjande en startande som ni naturligtvis ska kolla in, för det är något alldeles extra att titta på när man kör sidovagnstrial.

Start och mål är som vanligt beläget bakom LMS kanslihus, och banan sträcker sig sedan mot slänten vid speedwaybanan och upp i skogen bakom crossbanan och vidare till tre sektioner på andra sidan roadracingsbanan.

Som brukligt tävlar alla om "Affe Löfquists vandringspris" där den förare som har totalt minst antal prickar oavsett klass tar hem årets inteckning.

Välkomna till verklig trialnostalg!
Lars Gerestad LMS



Gustav Franke, EM trial 1959.
Han blev EM mästare 1965
och 1966.



Ted Breffitt vilar tryggt på sin CZ 150cc, och visar dåtidens klädmode som varje förare med självaktning använde. Ser betydligt rymligare ut än den "brottarpyjamas" som dagens trialförare envisas med att köra i. Foto från: Willow publishing.



Bill Lomas poserar vid sin James 197 med Villers motor. Dom små och mer lätthanterliga tvåtakarna började snabbt bli alltmer populära. Foto från: Yorkshire MC club.

TRIAL

Trial Greybeard A

Nr	Namn	Hemort	Ålder	Maskin	Årsmod.
1	Lars Jahn	Fin	71	Honda TLR 250	84

Trial Greybeard B

Nr	Namn	Hemort	Ålder	Maskin	Årsmod.
2	Hans Svensson	Nol	74	Sprite 250	65
3	Billy Syrén	Olsfors	71	Triumph 200	58
4	Kari Karjalainen	Fin	65	Honda TLR 200	84
5	Olle Högman	Lindome	70	BSA C15 250	61
6	Uno Jonsson	Spånga	68	Honda TLR 250	86
7	Karl-Erik Lundberg	Segeltorp	79	Gas Gas 125	2006

Trial Klass Pre-65 Rigid B

Nr	Namn	Hemort	Ålder	Maskin	Årsmod.
9	Heikki Seppälä	Fin	65	BSA C11 250	52

Trial Klass Pre-65 A

Nr	Namn	Hemort	Ålder	Maskin	Årsmod.
10	Anders Eriksson	Karlskoga	49	Matchless 500	55
11	Mika jansson	Saltsjö-Boo	53	Norfield 550	55
12	Gunnar Rohed	Hallsberg	58	Triumph Cub 200	63
13	Erik Schjerner	Dan	65	Triumph 200	57
14	Jan-Erik Mellberg	Kinna	60	BSA B40 343	65
15	Hannu Alaja	Fin	64	Francis Barnett 197	57
16	Kurt Ahlgren	Visby	54	BSA C15 250	59
17	John Thinesen	Dan	58	Triumph TR25W	67
18	Lennart Frännesjö	Visby	53	Royal Enfield 500	59
19	Ole Christoffersen	Dan	57	Triumph Coppi	
20	Kalle Hermann	Visby	43	BSA B40 343	65
21	Juhani Himmanen	Fin	56	BSA B40 343	65
22	Patrik Svensson	Partille	45	HS-BSA C11 265	39

Trial Klass Pre-65 B

Nr	Namn	Hemort	Ålder	Maskin	Årsmod.
30	Björn Heurlen	Motala	63	Matchless 500	53
31	Bengt-Göte Flood	Karlskoga	67	Bultaco 250	65
32	Lars Gerestad	Linköping	64	Jawa 250	62
33	Markku Karvonen	Fin	60	Bultaco 250	65
34	Esa-Pekka Haimila	Fin	65	Triumph Cub 199	63
35	Tony Gerestad	Linköping	35	Jawa 250	63
36	Kai von Plato	Fin	58	Triumph 200	60
37	Carl-Erik Eriksson	Påskalavik		James 224	57
38	Petteri Leppänen	Fin	47	Triumph Cub 200	64
39	Petri Herola	Fin	46	Triumph Cub 200	64
40	Jukka Ahola	Fin	58	BSA B40 343	65
41	Håkan Thuresson	Saltsjö-Boo		Rödville 225	51
42	Bernt Johansson	Segeltorp	77	BSA C15 250	62
43	Claes Palm	Jönköping		BSA C15 250	64

Trial Klass Pre -85 A

Nr	Namn	Hemort	Ålder	Maskin	Årsmod.
50	Joakim Sjögren	Svenljunga	32	Montesa 247	74
51	Helge Gustavsson	Örebro	50	Yamaha TY250	80
52	Michael Andersen	Dan		Montesa 330	
53	Tony Arbeus	Örebro	50	Yamaha TY250	76
54	Hans Höckert	Fin	64	Yamaha 250	77
55	Aage Schmidt	Dan	54	SWM 280	78
56	Nicolaj Schmidt	Dan	21	Yamaha TY 175	76
57	Lennart Gancarz	Solna	46	Honda TLR 200	84
58	Benke Johansson	Vikingstad	44	Montesa 349	80
59	Staffan Pettersson	Ljungsbro	50	Montesa 247	74

Trial Klass Pre -85 B

Nr	Namn	Hemort	Ålder	Maskin	Årsmod.
70	Mats karlsson	Motala	58	Montesa 349	83
71	Bo Jönsson	Lund		CCM 350	78
72	Erkki Petäjä	Fin	57	Bultaco 350	78
73	Lars Säberg	Morgongåva		Montesa 348	79
74	Peter Mönster	Dan	41	Honda TLR 200	83
75	John Saunders	Klippan		Bultaco 250	71
76	Arne Petter Morstad	Norge	60	Bultaco 350	78
77	Erkki Ranta	Fin	59	Bultaco 250	78
78	Jaakko Ulmanen	Fin	62	Yamaha TY 250	84
79	Per Skoglund	Norge	45	Aprila TX 300	84
80	Rolf Berven	Norge	55	Bultaco 325	76
81	Jan Stensgaard	Örebro	55	Ossa 250	74
82	Jan-Ove Lipponen	Huskvarna	52	Ossa 350	74
83	Harri Heinikainen	Fin	47	Honda TLR 200	85
84	Bertil Jönsson	Skivarp	48	Yamaha TY 250	74
85	Ingvar Engman	Nacka	70	Honda TLR 250	85
86	Christer Johansson	Linköping	57	Ossa	74

Trial Sidecar

90	Gunnar Andersson	Hagfors	55	Fantic 270	91
----	------------------	---------	----	------------	----

Trialklasser

- I samtliga klasser är A respektive B benämning på svårighetsgrad. A = svår, B = lätt.
- A-förare kör efter röd pilmarkering i sektionerna.
- B-förare kör valfritt spår i sektionerna men har rätt att där man så önskar välja det svårare A-spåret.

Greybeard: Minimiålder på förare 65 år. Klassen har tillkommit för att ta vara på intressanta och/eller intresserade förare som inte nödvändigtvis behöver ha en gammal trialmotorcykel. Här kan man alltså köra med en modern motorcykel.

Pre-65 Rigid: Motorcyklar till och med 1965 med stel bakram.

Pre-65: Motorcyklar till och med 1965 med fjädrad bakram.

Pre-85: Motorcyklar till och med 1985.

Sidecar: Motorcyklar med sidvagn.

Nummerskyltar: **Spår A:** Röd botten/Vita siffror **Spår B:** Svart botten/Gula siffror



En dåres försvarstal *Därför byggde Tony en Kawasaki hemma i köket!*

CLASSICBIKE



Nr 5/2011 Årgång 8. Pris 99,- inkl moms. Norge 99,- Dänmark 99,- Finland 9,50 EUR

132
FULLMATADE
SIDOR!

SPORT- HOJAR

*från sex
decennier*

- 50: VINCENT V-TWIN
- 60: BSA A65
- 70: KAWASAKI Z1
- 80: SUZUKI GSX-R750
- 90: DUCATI 916
- 00: BMW S 1000 RR



ZUPER! Allt du behöver veta om Zündapp KS125
WOW! John Britten - så skapade han en legend
BELISSIMO! Benelli fyller 100 år - hela historien!

UTE NU!