

C L A S S I C R A C I N G

48-Års Racet

ROADRACING



CROSS



SPEEDWAY



TRIAL



TEMA:
MOTO DA CORSA ITALIANE

con
mccollection
MUSEUM - DESIGN KONST TEKNIK

SVEMO
SMÅBIL MOTORCYCLE & MOTORCYCLES



LINKÖPINGS MOTORSTADION

2-4 AUGUSTI 2013



Arrangörer: Linköpings MS och MCHK-R

www.lms.se

Officiellt tävlingsprogram 60.-



INNEHÅLL

Inledning/Funktionärer	3
Tidsschema	4
Klassindelning RR	6
Flagg signaler	9
Artikel "Sveriges Grand Prix eller Skåne-loppet"	10
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	26
RR Klass 6, 750cc	26
RR Klass 7A Forgotten Era 1000cc	27
Områdeskarta	32
Funktionärsinformation	34
Artikel "SuperMono"	36
RR Klass 9, SuperMono	38
Artikel "Bilderna från Signpost Corner som " hittade varandra" efter 25 år" ..	40
RR Klass 7C Formula 1 1980-1987	42
RR Klass Sidvagnar 8A, Låghjulingar	43
RR Klass Sidvagnar 8B, Høghjulingar	43
RR Klass Sidvagnar 8C, 1973-1983, Kortskorpor	43
RR Klass10, Öppen Parad	44
Artikel "Scramble eller moto cross"	46
Saxtorp i bilder	48
Motocross Klass 1 före -60	50
Motocross Klass 2 "Ove Lundell Trophy"	51
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 -90	57
Motocross Klass Sidvagn Nordiska Mästerskapen	57
Artikel "Lite om rundbana i Skåne"	58
Rundbana startlista	59
Artikel "Classic Trial"	60
Trial startlista	62

MOTORCYKELVÄNNER

Linköpings Motorsällskap och MCHK-Racing hälsar publik, förare, funktionärer och sponsorer varmt välkomna till 48-årsracet på Linköpings Motorstadion.

Årets tema är Italienska racermotorcyklar, vilket får hjärtat att klappa lite extra för de flesta. Flertalet av dessa motorcyklar är med i tävlingsheaten inom alla fyra grenarna.

Roadracing har ett antal heat per dag i olika klasser, alla lika spännande, i år kommer en italiensk förare, Carlo Leoncini, speciellt inbjuden av MC-Collection.

Motocross tävlar med många fina gamla klassiker i ett flertal klasser. 50 cc, en klass på frammarsch där vi kan se flera italienska maskiner och förare.

Speedway kör som vanligt många rafflande heat med gamla fina tävlingsmaskiner.

Trial en sevärd sport där man tävlar med både 2-takt och 4-taktsmaskiner. Det förekommer både ombyggda standardmotorcyklar och fabriksbyggda maskiner.

Motorcykelentusiaster och speciellt de som är intresserade av gamla klassiker får inte missa dessa tävlingar. Ljudet, lukten, maskinerna, förarna och inte minst spänningen i racen. Depåerna är öppna så man kan diskutera maskinmaterialet m.m. med förarna. Allt detta på samma plats under tre intensiva dagar gör Årsracet till ett oförglömligt evenemang.



Torbjörn Pettersson

Ordförande
Linköpings Motorsällskap



Daniel Corin-Stig

Ordförande MCHK-R

Funktionärer/Officials

Organisationsansvarig LMS	Göran Lundgren	Linköpings MS
Org.ansv. MCHK-R/Pressansv.	Lennart Olander	MCHK-R
Domare RR	Volmar Mårtensson	Burseryd
Tävlingsledare RR	Göran Aldén	Linköpings MS
Bitr. Tävlingsledare RR	Benny Mårtensson	MCHK-R
Bitr. Tävlingsledare RR	Johan Pettersson	Linköpings MS
Banchef RR	Börje "Kalle Viking" Pettersson	Linköpings MS
Tävlingssekreterare	Elisabeth Axelsson	MCHK-R
Besiktningsschef RR	Ove Jansson	MCHK-R
Funktionärschef RR	Stefan Sundin	Linköpings MS
Speaker RR	Tomas Hülse	MCHK-R
Depåansvarig	Ronnie Söderholm	MCHK-R
Tidtagning/Resultat RR	RR-time	Linköping
Domare Motocross	Magnus Markenfelt	Stockholm
Tävlingsledare Motocross	Stefan Karsk	Linköpings MS
Bitr. Tävlingsledare Motocross	Jonny Larsson	Linköpings MS
Banchef Motocross	Kent Hettström	Linköpings MS
Sekretariat Motocross	Susanne Molin	Linköpings MS
Säkerhetschef Motocross	Peter Wernersson	Linköpings MS
Tidtagning/Varvräkning	Carl Nyman	Linköping MS
Speaker Motocross	Jan Busk	Falun
Tävlingsledare Speedway	Lars-Eric Wassberger	Linköpings MS
Ansvarig MCHK Rundbana	Carl Axel Johansson	MCHK
Ansvarig Speedway	Karin Wassberger	Linköpings MS
Banchef Speedway	P-O Carlsson	Linköpings MS
Speaker Speedway	Per Johansson	Norrköping
Trialansvarig MCHK	Björn Heurlén	MCHK
Trialansvarig LMS	Lars Gerestad	Linköpings MS
Sekretariat Trial	Bo Ekenger	Linköpings MS
Speaker Trial	Mats Karlsson	SMK Motala
Motormännen Patrullbilar	Roland Nilsson	Linköpings MS
Programredaktör	Håkan Norberg	Linköpings MS, MCHK-R

Denna tävling arrangeras i enlighet med tävlingens tillägsregler och Svemo's nationella regler och specialreglementen, samt UEM's och FIM's regler och gäller i nämnd ordning och har godkänts av respektive Supervisor. Tillståndsnr RR: 67-37, Cross: 64-162

TIDSSCHEMA

FREDAG/FRIDAY

Roadracing & Parade

	<i>Fri träning/Free Practice</i>	<i>Tidsträning/Qualification 1</i>
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
Parade	12.40	17.30
Lunch	12.55 -13.50	

Speedway

Träning/Practice:
13.00-17.00

LÖRDAG/SATURDAY

Roadracing & Parade

<i>Tidsträning/Qualification 2</i>	
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
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:** 19:00

Live music:

**Janne Stridsberg
ca 21.00-24.00**

Motocross

<i>Träning/Practice:</i>	
KI 1 + 3:125cc + 50cc	09.00-09.20
KI 3B + 5A + 5B	09.20-09.40
KI 6 -50 CETSC	09.45-10.10
KI 6 +50 CETSC	10.15-10.40
KI EVO	10.45-11.10
KI SC	11.15-11:35

Förmöte/Drivers meeting:

11:45 at Race Office
(only on Saturday)

Race 1

OLT/JST Träning	12.20
Heat 1 KI 1+3: 125cc	12.50
Heat 2 KI 3: 50cc	13.05
Heat 3 KI 3B:250cc+5A+5B	13.20
Heat 4 KI 6: -49 CETSC	13.35
Heat 5 KI 6: +50 CETSC	13.55
Heat 6 KI 7: Pre 90	14.15
Heat 7 KI SC	14.35
Paus	14.50-15.10

Race 2

Heat 1 KI 1+ 3 :125cc	15.10
Heat 2 KI OLT Heat 1	15.25
Heat 3 KI JST Heat 1	15.45
Heat 4 KI 3: 50cc	16.05
H 5 KI 3B:250cc+5A:250cc	16.20
Heat 6 KI 6 -50 CETSC	16.35
Heat 7 KI 6 50+ CETSC	16.55
Heat 8 KI 7 Pre 90	17.15
Heat 9 KI SC	17.35

klart ca 17.50

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
Målgång ca 15.00

Lunchupphåll:
12.00-13.00

SÖNDAG/SUNDAY

Roadracing & Parade

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

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
Parade	16.05	15 min

Prisutdelning/

Prizegiving ceremony: 16:30

Motocross

Träning/Practice:

KI 1+3:125cc+ 50cc	09.00-09.15
KI OLT/JST	09.15-09.30
KI 3B + 5A + 5B	09.30-09.45
KI 6 -50 CETSC	09.45-10.00
KI 6 +50 CETSC	10.00-10.15
KI EVO	10.15-10.30
KI SC	10.30-10.45

Race 3

Heat 1 KI 1 + 3:125cc	11.45
Heat 2 KI OLT	12.00
Heat 3 KI JST	12.20
Heat 4 KI 3: 50cc	12.40
H 5 KI 3B:250cc +5A+5B	12.55
Heat 6 KI 6 -50 CETSC	13.10
Heat 7 KI 6 50+ CETSC	13.30
Heat 8 KI 7 Pre 90	13.50
Heat 9 KI OLT	14.05
Heat 10 KI JST	14.25
Heat 11 KI SC	14.45

klart ca 15:00

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

Pöngkörning

11.00

Prisutdelning/

Prizegiving ceremony:

ca 13:00

Trial

Träning/Practice:

09.00 - 09.30

Tävling:

10.00

Lunchuppehåll

12.00-13.00

Prisutdelning/

Prizegiving ceremony:

ca 1 tim efter sista målgång söndag, ca 14:00

Lördagkvällens underhållning i i RR-depån



KLASSER ROADRACING

Vad kallas klassen	Årtal t.o.m		Övre cc-gräns	Tävlingsnr.		Kommentar
	4-takt	2-takt		Bottenfärg	Sifferfärg	
50cc, klass 2B	Åkta racer -82 Replika -72		50cc	Svart	Vit	En klass med många åkta racers. Enda klassen med springstart
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			7C F2 och 250 GP kör tillsammans
250 GP, klass 12	Efter -87		250cc	Grön	vit	250 GP är struken från SM sedan 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 cylinder 4-takt
Klass 7C Formula 1, 1980-87	-87	-87	2-takt 401-1100cc 4-takt 601-1100cc			
Sidvagnar MCS, klass 8A "Höghjulningar" >16 tum	-72	-72	2-takt -500cc 4-takt -750cc			Alla sidvagnsklasser kör tillsammans. OBS Klass 8A och 8B har i år skiftat namn. Klass 8D är ny för i år, Klass 8C och 8D får köra med slisks.
Sidvagnar MCS, klass 8B "Låghjulningar" <16 tum	-72	-72	2-takt -750cc 4-takt -1000cc			
Sidvagnar MCS, klass 8C	1973-79	-79	2-takt -750cc 4-takt -1300cc			
Sidvagnar MCS, klass 8D "Långskorpor"	1980-87	-87	2-takt -750cc 4-takt -1300cc			
Öppen parad, klass 10	-83	-83				Ej tävling. Förarna startar från depå.

Startförfarande: 50cc (klass 2B) startar med "springstart" dvs stillastående mc med motor avstängd. Övriga tävlingsklasser startar med "kopplingsstart". Föraren sitter på sin mc med med motorn igång.



www.mchk-racing.org



Foto: ZID

Glada RR-speakers, Tomas Hulse "en riktig Harleykille eller var det Hinkley" med biträdande Per "Norton" Holmström

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!



RRTIME
keeps track of time



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



**NYTT NUMMER
UTE NU!**

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
(nationens flagga) eller
ljussignal. Start.



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.



Svart flagga med orange cirkel + förarens tävlingsnummer

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



Grön flagga

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



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.

Blå flagga

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



Gul flagga med röda ränder

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



Röd flagga

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



Svart/vit-rutig flagga

Målflagga.

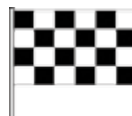


Foto: Bengt Johannesson



HÄNT I ITALIEN FÖR 44 ÅR SEDAN

Text: Leif Rosell

VM- tävlingen i road racing på Imola 7 september 1969 blev dramatisk på flera sätt. Två svenska privatförare hade under säsongen arbetat sig upp i världstoppen i 250cc-klassen. Nämligen Kent Andersson och Börje Jansson. Inför de två avslutande tävlingarna hade båda svenskarna chans på VM- medaljer! Under tecknad var med Börje som följeslagare och hjälpreda . Vi kom direkt från en mindre tävling i Nova Gorica, en liten stad som ligger på gränsen till Italien men tillhör Jugoslavien . Där hade även jag deltagit med min Yamaha 250 TD1C.



Artikelförfattaren glad segrare i Falkenberg

I Italien har det alltid varit svårt för svenskar att få start. Inte många nordiska TT-förare har tävlat i Italien. Italienerna har alltid haft så många egna bra förare att de är restriktiva med vilka de bjuder in.

Kent och Börje var nu välkända i VM-cirkusen och efter träningen till Nations Grand Prix Autodromo Enzo e Dino Ferrari var de hetstoff för journalister. Jag fattade nog inte riktigt före tävlingen hur stort det här "VM-slutspelet" egentligen var för svenskt vidkommande.

På den tiden skrev jag dagbok och ska härmed be att få återge vad som skedde de hektiska dagarna på Imola.

Torsdag den 4 september befann vi oss i Imola. Det drog i hop sig till VM-tävling. Jag skulle alltså vara VM-mekaniker och det visade sig vara ett överraskande jobb. Vi åkte runt några varv med Taunusbussen och fann att Imolabanan motsvarade ryktet. En verklig fartbana.

I depån stod vi centralt parkerade med Jack Findlay på ena sidan och John Dodds på den andra. Det märktes att VM-tävlingar är allvarliga evenemang. Det mekas frenetiskt med motorcyklarna och det är mindre prat mellan förarna.

Börje och Dodds jobbade endast några meter ifrån varandra men växlade knappast ett enda ord på hela helgen. Däremot hade Dodds en hel del ordväxling med sin tyska fästmö. Sent på eftermiddagen spanade vi ofta bort mot infarten till depån. Vi väntade på Kent Anderssons ankomst. Kent hade kört Ulsters Grand Prix den 16 augusti och blivit 2:a efter Kelvin Caruthers men vi trodde att han även



Börje Jansson på Maico



Bosse Granath kollar bakåt på Esso och Bror-Erland Carlsson

hade hunnit med att tävla i Tammerfors i Finland förra helgen .

Kent Andersson anlände under natten. Han kom till vår buss och pratade med oss om så många händelser att det sedan var svårt att somna om.

Under lördagen avslutades träningkörningarna inför Italiens Grand Prix och i 250-klassen överraskade Börje med att vara femma på listan. Kent åtta.

Engelska motorsportskribenter intervjuade Börje. Tog kort , skrev i anteckningsblock och sade "I see" flera gånger. De "smällde av" ett kort även på mig och det blev inte sista gången som jag fick sola mig i glansen från Jansson. Ett par kvällar var vi inne i Imola centrum och såg på folklivet. Det var lagom gångavstånd från depån och det var skönt att komma bort från motorcyklarna en stund. Vi såg på alla vackra italienskor medan vi satt på restaurang och åt spagetti.

Kvällen före tävlingen satt vi utanför Kents buss och hade ett litet samkväm. Kents farbror, kallad "Masken" har rest hit för att heja på brorsonen. Två journalister från Expressen har kommit i dag enbart för Kent och Börjes skull. Björn Gorner och Bertil Broman. Båda är jättetrevliga och intresserade av motorsport. Synd bara att de behövde lyssna för mycket på "Maskens" utläggningar och för lite på fakta från de båda VM-förarna...

På tävlingsdagens morgon fick vi problem

med Maico-125an. Den gick plötsligt orent vid varmkörningen. Jobbade med cykeln in i det sista för att få den att sluta misstända. Alldeles före start ett sista desperat försök och bytte tändspolen utan gott resultat. Börje kom inrullande i bandepån endast efter två varv. "Finito"

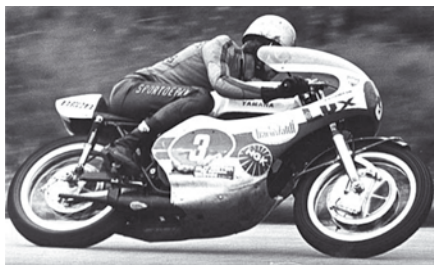
Dave Simmonds vann med sin special-Kawasaki. Kent tvingades också bryta tävlingen i 125cc.

250-klassen blev däremot något helt annat för svenskt vidkommande. Både Kent och



Kent Andersson och Bosse Granath

Börje var redan från första varvet med i täten. Spänningen var på topp redan innan starten. Phil Read och Silvio Grassetti var sena och publiken visslade och ropade efter dem. Men



Börje Jansson Anderstorp 1973 Foto: Torsten Weick

ingen start utan dessa idoler så stämningen hann trissas upp innan alla var på plats på gridden.

Min uppgift under tävlingen bestod i att visa skylt åt Börje från bandepån. De första två varven behövde jag inte visa tavlan alls. Börje låg på femte plats och befann sig vara med i ledarklugnan. Han kunde själv se vilken placering han hade.

På slutet blev det dramatisk! Det var två varv kvar och jag visade just Börje att han hade sju sekunder tillgodo på Santiago Herrero . Ställningen var Phil Read, före Caruthers och Kent Andersson. Sedan följde Börje hårt jagad av spanjoren Herrero på sin luftkylda encylindriga Ossa.

Plötsligt dök det upp ett par av Herreros folk och pekade på min tavla, ruskade på huvudena och slog i armarna. Jag blev alldeles paff och förstod först inte ett dugg vad de menade. De ville att jag sista varvet skulle visa Börje fel tidsmarginal och på det viset få honom att släppa av på tempot så att spanjoren kunde passera och ta mera VM-poäng. Det stod mycket på spel. Herrero hade god chans att ta

hem titeln. Endast en tävling kvar efter denna. Jugoslaviens deltävling i Opatija. Emellertid ändrade jag ingenting och Börje höll tempot och lyckades bli fyra över mållinjen med Herrero som femma.

Svenskarna trea och fyra i 250. Inte var dag sådant händer.

Börje berättade senare att Herreros folk hade pratat med honom redan under träningen om hur viktigt det var för dem att deras förare tog många poäng inför avgörandet i Opatija. Orsaken till att de över huvud taget talade med mig om att lämna plats för Santiago, sade Börje, berodde på att han var skadad i en hand och kunde inte satsa som han brukade i fartsvängarna. Om Herrero varit frisk hade jag normalt inte haft en chans mot honom avslutade den alltid ödmjuka Jansson.

Den dagen var en stor upplevelse för de svenske och inte minst för mig som så oväntat blev inblandad i spelet bakom kulisserna i VM-cirkusen.

Kent och Börje upprepade sina placeringar i 250 vid avslutningen i Opatija veckan efter. Men det är en helt annan historia.

Sindbad vägfaren
Leif Rosell



Santiago Herrero Imatra-69 Foto: Lennart "Frille" Friström

Kända resultat av svenska TT-förare i Italien:

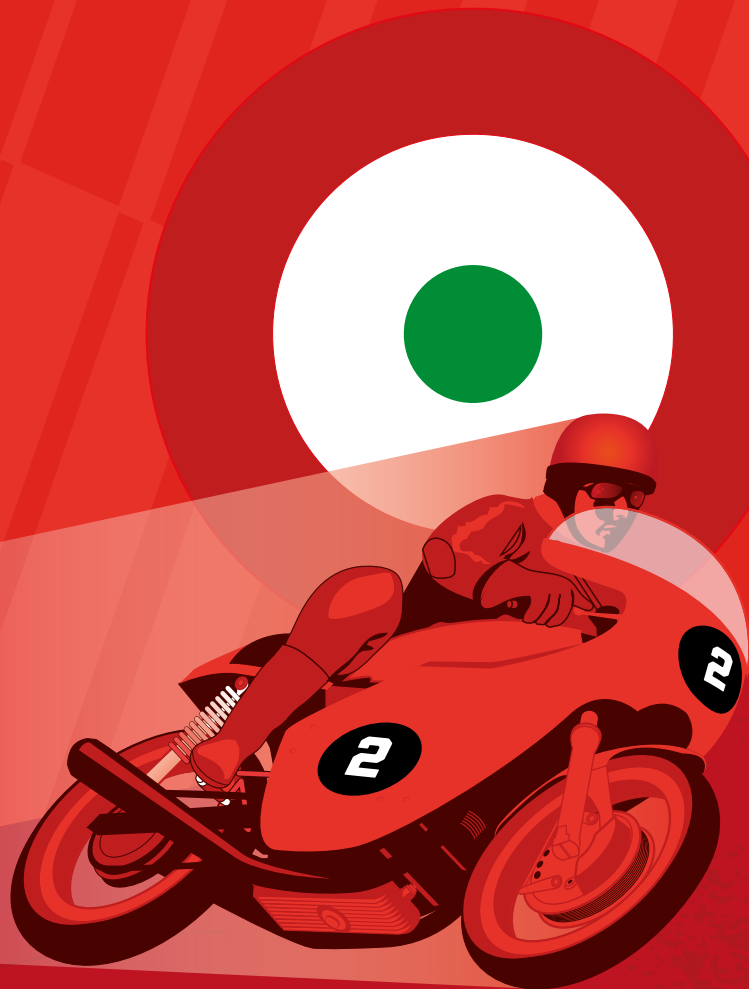
1963	Bror Erland Carlsson	Cecenatico	11a i 500cc
1970	Lasse Johansson	Monza	12a i 50cc
1970	Lasse Johansson	Monza	17de i 125cc
1971	Börje Jansson	Monza	4a i 125cc
1971	Bo Granath	Monza	10a i 250cc
1971	Kent Andersson	Monza	7a i 125cc
1971	Kent Andersson	Monza	12a i 250cc
1971	Curt Ivan Carlsson	Monza	5a i 350cc
1971	Bo Granath	Monza	7a i 350cc
1972	Börje Jansson	Imola	4a i 125cc
1972	Bo Granath	Imola	11a i 350
1972	Börje Jansson	San Remo	2a i 125cc
1972	Börje Jansson	San Remo	6a i 250cc
1973	Kent Andersson	Monza	1a i 125cc
1973	Kent Andersson	Monza	3a i 350cc

MC COLLECTION MUSEUM PRESENTERAR:

tema

ITALIEN

ÖPPNAR 3 OKTOBER 2013



mccollection

MUSEUM - DESIGN KONST TEKNIK

EDSVIK, LANDSNORAVÄGEN 42, 192 51 SOLLENTUNA

www.mc-collection.se

08-35 07 07



EN MONDIAL ÅTERUPPSTÅR

Text: Harald "Nicke" Porry och Jan Pettersson.

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

Nicke berättar:

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

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



Kurt Niklassons Mondial i depån på Skåneloppet

1953

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

Kurt Niklasson hade bättre snurr på sin cykel och vann de flesta tävlingar han ställde upp i under året.

1954

Både Kurt Niklasson och Curt Borgenstam sålde sina cyklar. De bytte ägare ett antal gånger men hamnade så småningom i Rolf Holms ägo. I Hedemora 1958 körde han av banan i Matsbo-kurvan och stukade till cykeln ordentligt. Med hjälp av Torsten Arrgård byggdes en ny ram med svängarmsfjädring bak och en avkortad Royal Enfield-gaffel fram. Torsten sågade av framramen från den oskadade maskinen och tillverkade en ny bakram med svängarm.

Av de bästa motordelarna från båda motorerna byggdes en motor som monterades i den nya ramen. Numera står cykeln tillsammans med Currens övriga cyklar och bilar på Bil- och Teknikhistoriska Samlingarna i Köping. De gamla rambitarorna och framgafflarna blev kvar hos Rolf Holm, även den fina handknackade bakstänkskärmen.

1991

Det året flyttade vi till Tranås och Allan Bonde i Jönköping besöktes rätt ofta. Någon gång sade han att det skulle vara roligt att ha en Mondial. Jag nappade på förslaget och fick utan större problem överta de rambitar och bakstänkskärmen som Rolf Holm hade haft liggande under sin sommarstuga i runt 40 år. Skalet till motorn och några smådelar letades upp. En tank kom från Tyskland. Mondials tank var tydligen en standardtank som flera märkena använde. När Mondial slog sitt första världsrekord 1948 var det alltså tre år sedan krigsslutet. Jag kan tänka mig att det fanns massor av problem vid tillverkningen så man köpte nog där man hittade lämpliga delar.

1996

Hade vi fått nog av Tranås och flyttade tillbaka till 08-regionen. Året därefter hittades ett rostig och korroderat framhjul på en marknad i Imola som inhandlades. När vi skulle lämna marknaden hittade jag ett hjul till men var dum nog att inte köpa även det. Köpte

också en stötstångsmotor, en framgaffel och två hjul från Italien något senare. Rambitarna bestod av styrhuvudet, den tillknycklade bakramen och de två vertikala stagen från sadeln ner till bakkant på vevhuset från den ena maskinen och en oskadad bakram från den andra. Dessa bitar kompletterades



Befintliga delar provmonterade

med en del nya rör och blev till två ramar. En rostskadad framgaffel fick nya ben, en sadel hittades och "det rullade på".

Det finns två ramar med plungerfjädring. Den ena hade ju blivit ordentligt tillkrökt i Hedemora. Jag lade ner mycket jobb på att rika den till 100%, men lyckades nog inte helt.

2005

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

...Nickes annons stod att läsa i MCHK:s annonsblad. Jag ringde direkt och redan nästa dag var jag och min gode vän Agne Carlsson ute hos Nicke och kollade. Det var delar som kunde bli två cyklar. Den fanns en stötstångsmotor samt ett skal till en racermotor, helt tomt, inte en skruv. Lite jobbigt. Nicke berättade att de saknade delarna till racermotorn fanns i en brödburk hos Bil- och Teknikhistoriska Samlingarna i Köping. Men museet är en stiftelse så det gick inte att köpa något därifrån. Efter att ha läst igenom reservdelslistorna insåg jag att det som fanns i Köping var jag nog tvungen att få ta över på något sätt. Det blev mycket funderingar och en natt vaknade jag till och tänkte, jag erbjuder dem min nyrenoverade Svartvarna i utbyte mot reservdelarna. Den är ju i alla fall lite historisk, första svenska efterkrigsmotorcykeln, borde passa på ett museum. Nåväl, jag skickade ett brev till styrelsen och förklarade min belägenhet och

fick ganska snart svar. Stiftelsens styrelse visste vad det gällde för Nicke hade varit i kontakt med dem tidigare. De godkände mitt förslag efter ett extra styrelsemöte. Iväg till Köping med Qvarnan. Av med hojen och ut på landet till Bertil Lindblads residens. Där, på en hylla, stod en gammal brödburk som jag fick. Jag snabbkollade, jo där fanns koppling, växellåda, kammar och ventiler med mera godsaker. Det var vad som behövdes för att göra motorn komplett.



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

Brödburken bärgad

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

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

Medan detta arbete pågick skulle jag skaffa fram en vevstake med lite modernare lager. Stakens längd måste vara den samma som originalet på grund av motorkonstruktionen med kugghjulsdraft av den överliggande kammen. I brödlådan låg en vevstake till en Mondial 125 1956 som gick att göra om så att ett Yamaha staklager passade. Kolven saknades men en ny skaffades från Mahle i Tyskland som tillverkade en efter en originalkolv som jag fått låna av Nils Björk. När så kolv och vevstake fanns kunde vevpartiet balanseras. Cylindern var i bra skick så det räckte med en honing av loppet.



Det färdiga vevpartiet. Balanserat, ny kolv, modifierat vevlager.

Motorn kunde plockas ihop!

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

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



Delvis monterad motor.

av.

Hjul

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

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

Dammgömma?

Så skulle ju den rostiga cykeln se vettig ut också. Lackeringen skötte min kompis Lennart "Lette" Eriksson om. Avgasrör och tratt samt diverse andra delar kromades. Allt skruvades ihop och den provstartades och det lät bra. Mycket nöjd!



Janne med den vackra Mondialen.

PANIK HOS ARRANGÖRERNA

Text: Rickard Bruzelius

Panik hos arrangörerna

Utdrag ur Rickard Bruzelius bok om Skåneloppet. Året var 1953 och arrangörerna hade lyckats med konststycket att få Reg Armstrong på Gilera till tävlingen. Det var nära att det blev fiasko men en trygg skåning gjorde en insats... Det är träning när vi kommer in i historien. Red anm

Armstrong kom plötsligen in i depån med en maskin som inte lät bra. Sen maskinen undersökts av mekanikern konstaterades att en kolv hade smält sönder på grund av att fel olja använts. Nu var goda råd dyra för att rädda tävlingens främsta dragplåster, då det inte fanns en enda kolv att uppbringa i Sverige.



Reg Armstrongs mekaniker Carlos varmkör Gileran innan det är dag för start. Notera plåstret i pannan. Han ramlade av lastbilen då Gileran skulle transporteras till garaget för reparation

Ingen tävling för mig, hörde SMK-gubbarna Armstrong säga när mekanikern tagit hand om dyrgripen.

"En verkstad skulle kunna..." var det någon i högen som sa. Han kunde lika gärna ha or-

dinerat ett Salvekvick. En fabriksmekaniker springer nämligen inte omkring och pratar med kastlösa som vad som rör sig ett championhjärta. Men det där med plåstret hade faktiskt sin betydelse i dramat. Armstrong var ju tidernas dragplåster – men han drog bäst på en fyrpipig. Den allsmåktige meken morrade och visade tänder så fort någon sa "svetslåga". Någon kom med förslaget, att det på fångelsets verkstad i Kristiansstad fanns en fin kille som nog skulle kunna göra något åt den sjuka kolven. Chefsmekanikern funderade, telegraferade ner till Gilerafabriken i Italien och fick klartecken till reparation. Men på det villkoret att endast verkmästare Evert Nilsson, som han hette, fick lägga sin hand på kolven. Verkmästare Nilsson fick bud om fallet vid 19-tiden. Han träffade mekanikern i fångelsets verkstad hållande en frisk kannan i ena handen och den sjuka i andra.

- Gör den sjuka kannan lika frisk som den andra, sa italienaren, och såg ut som om han inte trodde sina öron.

- Jag skall göra ett försök på två villkor, sa Nilsson: För det första, tag av trasorna runt kolvarna. För det andra: Ge hit dem och försvinn. Jag behöver lugn och ro. Italienaren hade mycket svårt att tänka sig att någon annan skulle få tafsa på kolvarna. Men den medföljande tolken lyckades övertyga honom, och kolvarna överlämnades sålunda till Evert Nilsson. Åtta timmar senare klev han in på Frimus och bankade upp chefsmekanikern och Armstrong. Först tittade de på de två kolvarna, därefter vägdes de på en brevväg. Den visade samma vikt. Det visste Evert Nilsson. Han hade nämligen gjort samma sak innan han lämnade verkstaden.

- Si Signore Nilsson, det blir nog bra med den saken. Två varv håller de nog.

Söndagen den 13 september – tävlingsdag

10 nationer flaggor vajade runt banan i den strålände morgonsolen. Polisstyrkan var på plats, publiken började strömma till, köerna vid biljettkassorna blev allt längre. Parkeringsplatserna fylldes, köerna slingrades sig lång väg, poliserna hade det verkliga



Segraren, Reg Armstrong med den helt överlägsna Gileramaskinen

jobbigt. Ryktet spred sig bland publiken att det stora dragplåstret Gileramaskinen hade gått söder på lördagens träning, och att den trasiga delen hade reparerats av en man på fångelsets verkstad. Italienaren höll som bäst på att montera ihop motorn. Hur skulle detta sluta? Skulle man bli lurad på konfekten?

På raksträckan från start- och mållinjen mot Fredriksdal fick publiken rika tillfällen att se hur Armstrongs maskin formligen flög förbi konkurrenternas. Men skulle den svetsade kolven hålla hela loppet igenom? Jodå, han varvade samtliga utom Coleman och gick i mål som ohotad segrare. Hans varvtider var fantastiskt jämna, med en topp tid på sjätte varet av 2.40.3, motsvarade en medel hastighet av nära 150km/t och en topp fart på rakorna gott och väl över 200 km/t.



Som tack för sitt storverk fick verkmästare Evert Nilsson motta denna utmärkelse av SMK Kristianstad och Reg Armstrong

ROADRACING Klass 2B - 50cc

<i>Nr</i>	<i>Namn</i>	<i>Hemort</i>	<i>Klubb</i>	<i>Maskin</i>
7	Ralf Schaum	Petersberg, Tyskland	ADMV	Rascha Simson 1978
8	Martijn Stehouwer	Deurze, Holland	MSS	Tatran 1968
11	Peter Müller	Lucka, Tyskland	DMSB	Kreidler ZM 50 1979
12	Kaspars Brigzne	Riga, Lettland	LAMSF	Riga R15S GP
14	Thomas Müller	Leipzig, Tyskland	DMSB	Kreidler ZM 50 1979
19	Willem Heijkoop	Rotterdam, Holland	KNMV	Kreidler Voskamp 1973
35	Markus Braunger	Friedrichshafen, Tyskland	DMSB	Kreidler van Veen 1975
41	Lukas Lindqvist	Segeltorp	Södertälje K RC	Milani
50	Jon Nordstrøm	Frederiksberg, Danmark	AMC	Minarelli p6 1971
58	Hans-Peter Neumann	Friedrichshafen, Tyskland	DMSB	Kreidler ZM 1978
62	Robert Lavér	Stockholm	Västra MK	Monark GP 1972
64	Rob Jacobs	Linden, Holland	KNMV	Jawa 1972
66	Jan Aman	Svartsjö	MCHK-Racing	Kreidler 1968
73	Henry Riedel	Kinna	Kinna MK	Kreidler 1978
75	Mikael Erdenvik	Asarum	MCHK-Racing	Morini Special
77	Roffe Heljefors	Uppsala	MCHK-Racing	VRM Minarelli 1972
78	Jan Dahlberg	Täby	MCHK-Racing	Fantic/Minarelli 1972
79	Andreas Damm	Mora	MCHK-Racing	Milani Minarelli
82	Ewoud Stehouwer	Assen, Holland	KNMV	Simson 50RS 1977
89	Rikard Käll	Norrköping	MCHK-Racing	Maico 1972
97	Jaap Groot	Andijk, Holland	KNMV	Garelli / Kreidler 1982
99	Ronald Vingerhoed	Böger, Tyskland	KNMV	Kreidler van Veen 1971



André Kupfer (23, 50cc, Minimot EB) tampas med Andreas Damm (64, 50cc, SWR Milani) i utgången av Esset.
Foto: Pargusbild.com

RRTIME
keeps track of time



ROADRACING Klass 1 - Förkrigsklassen -47

<i>Nr</i>	<i>Namn</i>	<i>Hemort</i>	<i>Klubb</i>	<i>Maskin</i>
1	Börje Ivarsson	Sala	Funbo MS	BSA 1943
4	Lars-Gunnar Zels	Möklinta	MCHK-R	Royal Enfield J2 1947
8	Christer Watz	Motala	MCHK-R	Husqvarna 250cc 1932/39
14	Stefan Nilsson	Eskilstuna	MCHK-R	Matchless G80 1947
15	Knud Hansen	Danmark	MCHK-R	Rudge Ulster 1938
18	Benny Watz	Motala	MCHK-R	Husqvarna/Watzqvarna 600 1934
22	Pekka Seppelin	Finland	SSMK	Triumph T100 1946
23	Tommy Bengtsson	Skånes Fagerhult	MCHK-R	HPD Albin-Norton 1947
24	Rolf Granlund	Långshyttan	MCHK-R	Norton Molnar Manx 1962
86	Hans Westelius	Korskrogen	MCHK-R	BSA Hupper XB33 1947

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

<i>Nr</i>	<i>Namn</i>	<i>Hemort</i>	<i>Klubb</i>	<i>Maskin</i>
36	Harri Konttinen	MCHK-Racing	Gävle	Honda
37	Magnus Wihlborg	Gävle MCK	Gävle	Honda CB175 1972
38	Erkki Männistö	MCHK-Racing	Gislaved	Minsk
41	Bo Andersen	MCHK-Racing	Järna	Honda CB175 1972
42	Pär-Anders Magnusson	MCHK-Racing	Tidan	MZ Re 125 1967
43	Bernt Gustavsson	Linköpings MS	Linköping	Bultaco TSS 6Agua 1967
44	Timo Haapoja	SVKMK	Finland	Honda CB175 1972
51	Nils Eriksson	MCHK-Racing	Orrefors	Husqvarna 1966
55	Urban Engström	MCHK-Racing	Sparreholm	Honda CB175 1972

Du vinner med
rätt profil...

Gottorpsgatan 11
582 73 Linköping
013-441 33
z@zid.se



grafisk profil
trycksaker
web
bildecor
skyltar & dekor
profil- & arbetskläder
"give allways"

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

<i>Nr</i>	<i>Namn</i>	<i>Hemort</i>	<i>Klubb</i>	<i>Maskin</i>
1	Seppo Järvinen	Kyrö, Finland	SVKMK	Suzuki T20 1967
6	Ketil Greve	Stavanger, Norge	CRC Norge	Honda 1972
13	Frode Bekvik	Gran, Norge	Solør MCK	Ducati 250 MK3 1971
14	Per-Anders Abrahamsson	Varberg	MCHK-Racing	Aermacchi Replica
32	Knut Iver Skøien	Drammen, Norge	CRC Norge	Ducati Mach 1 1965
33	Timo Haapoja	Finland	SVKMK	Suzuki T20 1967
35	Per Sande	Vallentuna	MCHK-Racing	Moto Bi Corsa 1968
74	Ismo Hakamäki	Finland	SVKMK	Saxon Ducati 1972
99	Ronald Vingerhoed	Tyskland	KNMV	Greeves Silverstone RCS 1964

ROADRACING Klass 11 - RD/LC 250cc Cup

<i>Nr</i>	<i>Namn</i>	<i>Hemort</i>	<i>Klubb</i>	<i>Maskin</i>
101	Erkki Männistö	Gislaved	MCHK-R	Yamaha RD250
104	Raimo Hänninen	Värnamo	MCHK-R	Yamaha RD/LC 1980
111	Ville Männistö	Gislaved	MCHK-R	Yamaha RD250
113	Magnus Glad	Täby	MCHK-R	Yamaha RD250LC 1981
114	Tomas Åkeson	Örebro	MCHK-R	Yamaha RD250 1980
117	Torbjörn Åkeson	Örebro	Kalmar MK	Yamaha RD250
119	Oscar Winberg	Sollentuna	Västra MK	Yamaha RD250 1981

Seppo Järvinen (60, 250cc, Suzuki T20) leder före en klunga i Esset där bl. a. Eilert Lundstedt (16, 250cc, Suzuki T20) ingår. Foto: Pargusbild.com



Michel du Maine (klass 7B, Yamaha 250) i utgången av Esset. Foto: Pargusbild.com



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

Nr	Namn	Hemort	Klubb	Maskin
5	Ove Koch	Hjärnarp	MCHK-R	Honda RSC350 1970
11	Anders Göransson	Örebro	MCHK-R	Honda CL350 1969
12	Hans-Göran Larsson	Bergshamra	MCHK-R	Honda CB350 1972
17	Tomas Karlsson	Halmstad	MCHK-R	Yamaha YR1 1967
21	Pentti Kiviharju	Upplands Väsby	MCHK-R	Honda CB350 1972
24	Jaro Aalto	Finland	SVKMK	Honda CB350 1970
25	Per-Anders Abrahamsson	Varberg	MCHK-R	
32	Kuno Elander	Karlstad	MCHK-R	Honda CB350 1970
33	Tomas Sandström	Rottne	MCHK-R	Aermacchi Ala D'oro -72
37	Magnus Wihlborg	Gävle	Gävle MCK	Honda CB350 1972
39	Lars-Olov Bergman	Kumla	MCHK-R	Honda CB350 1971
47	Ingemar Stig	Vårgårda	MCHK-R	Honda CB350 1970
48	Daniel Corin-Stig	Alingsås	MCHK-R	Honda CB350 1972
85	Magnus Glad	Täby	MCHK-R	Honda CB350 1970
88	Claes Larsson	Falun	MCHK-R	Honda CB350 1970
93	Lennart Hallme	Spånga	FMCK Stockholm	Honda CB350 1969

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

Nr	Namn	Hemort	Klubb	Maskin
51	Lars Andersson	Göteborg	MCHK-R	Yamaha TZ 250D 1977
56	Henry Riedel	Kinna	Kinna MK	MBA Lazzarini 1978
58	Roland Johansson	Vårby	MCHK-R	Yamaha TZ 250F 1979
59	Gunnar Jansson	Segeltorp	MCHK-R	Yamaha Harris TZ 250F -79
60	Martin Fortu	Klippan	MCHK-R	
61	Stefan Sand	Bromma	Västra MK	JGS Morbidelli 1976

Ring oss
när det rör rör!

Rolf Andersson
VVS-Kontroll AB

Uppsala Tel: 070-77 92 700

Sponsrar
Classic Racing

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

<i>Nr</i>	<i>Namn</i>	<i>Hemort</i>	<i>Klubb</i>	<i>Maskin</i>
6	Reijo Hietanen	Finland	SVKMK	Rickman Metisse G50 -70
11	Anders Järnland	Vetlanda	MCHK-R	Honda DHD 1972
12	Carlo Leoncini	Montespertoli, Italien	MCCCastelfiorentino	Paton GP 500
15	Börje Ivarsson	Sala	Funbo MS	BSA B33
17	Lars Sandberg	Svedala	SSEMSE	Matchless Seeley G-50 -70
18	Jan Juul Sørensen	Karise, Danmark	AMK	Royal Enfield 1964
22	Espen André Kristiansen	Norge	Linköpings MS	Honda CB350 F Big bore 1972
24	Rolf Granlund	Långshyttan	MCHK-R	Norton Molnar Manx 1962
32	Tomas Sandström	Rottne	MCHK-R	Matchless Seeley G50 MK2
33	Glenn Hagman	Västervik	Linköpings MS	Honda Drixton CB450 1972
37	Jan Nährström	Strängnäs	MCHK-R	Honda CB500 1972
40	Tor Henning Molstad	Gaupen, Norge	Solør MCK	Matchless Seeley G-50 -71
43	Jouni Lehtimäki	Tampere, Finland	Kamoke	Honda CB 500 1972
50	Peter Scharf	Västervik	MCHK-R	Honda CB 500
54	Örjan Sjöström	Huddinge	MCHK-R	Honda Rob North CB500F 1972
58	Timo Kokkonen	Finland	SVKMK	BSA Seeley MK3 1967
66	Bo Poulsen	Allerød, Danmark	Danmarks MK	Matchless G50
69	Björn Gunnarsson	Kode	Falkenbergs MK	Matchless Seeley G-50 -69
71	Timo Savenius	Finland	SVKMK	Seeley Molnar G-50 1970
75	Ari Tiainen	Savonlinna, Finland	SMK	Norton Petty Manx 1970
88	Harri Lattunen	Finland	SVKMK	Honda CB 500 1971
95	Anders Karlsson	Borlänge	MCHK-R	Honda CB450 1971
96	Jan Brouwer	Sinderen, Holland	KNMV	BSA Gold Star 1971

RRTIME
keeps track of time



VibroMek AB

**Vibrationsmätning Balansering Maskinanalys
Laseruppriktning Lagerkonditionskontroll**

Tel 013-74032 Mobil 070-566 34 15

www.vibromek.se

ROADRACING Klass 7CF2 1980-1987

Nr	Namn	Hemort	Klubb	Maskin
1	Sverre Saxegaard	Norge	CRC Norge	Honda CBR600
6	Jimmy Stålbros	Karlstad	MCHK-Racing	Honda CBR600 1989
7	Ove Kristoffersson	Åsenhöga	Anderstorp RC	Yamaha Bakker 1986
9	Göran Ambjörnsson	Hammarö	MCHK-Racing	Honda CBR600
11	Ulf Krih	By Kyrkby	Folkare MK	Honda, CBR400RR 1987
16	Kristian Petersson		Kalmar MK	Honda CBR
18	Daniel Corin-Stig	Alingsås	MCHK-Racing	Honda RS125R 1990
19	Lars Adolfsson	Kalmar	MCHK-Racing	
26	Henrik Roos	Grimsås	Feringe HR ASS	Suzuki GSXR 1100 1987
29	Erik Jagdum	Hafrsfjord, Norge	Stavanger RR	Yamaha RD350 1986
34	Linus Lidalen	Bromma	MCHK-Racing	Honda CBR 600 1989
37	Magnus Wihlborg	Gävle	Gävle MCK	Honda RS125R 1990
43	Bernt Gustavsson	Linköping	Linköpings MS	ESW Rotax 250 1983
60	Gert Mikkelsen	Undrumsdal, Norge	CRC Norge	Honda CBR 600 1987
62	Micael Sandell	Sturefors	Linköpings MS	Honda CBR 600 1988
63	Oddbjørn Austad	Nærbø, Norge	Stavanger RR	Honda CBR 600 1987
65	Leif Hedström	Västerås	MCHK-Racing	Honda CBR 600 1988
78	Ingemar Stig	Värgårda	MCHK-Racing	Honda RS125R 1991
82	Roland Johansson	Vårby	MCHK-Racing	ESW Rotax 250 MKII 1987
95	Thomas Reichert	Västerås	MCHK-Racing	Honda CBR 600 1987
99	Svein Kragtorp	Hemnes	Borg MC	Honda CBR 600 1987
134	Esben Dallerup	Langå, Danmark	Randers MS	Honda CBR 600 1987

P&B
MC-DELAR

TRIUMPH

Norton

YAMAHA

Skäfhultsvägen 3
443 74 Sjövik
Tel: 0302- 438 77
Fax: 0302-430 41

www.p-b.nu

Välkommen!

VERKSTAD
FÖR ENGELSKA MOTORCYKLAR



ROADRACING 250 GP Supportklass till 7CF2

<i>Nr</i>	<i>Namn</i>	<i>Hemort</i>	<i>Klubb</i>	<i>Maskin</i>
80	Oscar Winberg	Sollentuna	Västra MK	Yamaha TZ250 2001
87	Torbjörn Åkeson	Örebro	Kalmar MK	Aprilia RS
92	Olav Aunemo	Norge	Solør MCK	Yamaha TZ250 2001
182	Gunnar Jansson	Segeltorp	MCHK-Racing	ESW Rotax 1987

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

<i>Nr</i>	<i>Namn</i>	<i>Hemort</i>	<i>Klubb</i>	<i>Maskin</i>
1	Sverre Saxegaard	Norge	CRC Norge	BSA R3 1969
4	Jouko Nieminen	Finland	PirMM	Honda 750
5	Per Holmström	Upplands Väsby	MCHK-Racing	Seeley Norton MK 3 1970
16	Kent Jörnevall	Mölnlycke	MCHK-Racing	Ducati Imola 1972
44	Robert Jenssen	Heimdal, Norge	Solør MCK	Triumph Rob North Trident -72
51	Geir Jacobsen	Tolvsrød, Norge	CRC Norge	Seeley-Triumph 1972
55	Lennart Segerqvist	Vittinge	MCHK-Racing	Triumph Rob North Trident -72
56	Bo-Göran Haals	Riddarhyttan	MCHK-Racing	Yamaha XS650 1972
62	Lars Poulsen	Danmark	AMK	Norton Commando 1972
65	Mikkel Storsveen	Brumunddal, Norge	Solør MCK	Honda CB750 1970
68	Mats Hall	Limhamn	MCHK-Racing	Triumph Rickman 1972
69	Leif Kristiansen	Norge	Solør MCK	Honda CB750 1972
75	Knut Iver Skøien	Drammen, Norge	CRC Norge	BMW R75/5 1971
99	Morten Storsveen	Hamar, Norge	Solør MCK	Honda CR750 Replica 1972

Vi gör vågen som väger bågen!



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

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

Nr	Namn	Hemort	Klubb	Maskin
1	Seppo Järvinen	Kyrö, Finland	SVKMK	JLM Rotax 1978
3	Sven Erik Johansen	Oslo, Norge	Oslo MK	Yamaha TZ500H 1981
7	Erik Joner	Oslo, Norge	Borg MC	Moto Guzzi Le Mans 1979
11	Einar Andersen	Sola, Norge	Riska MCK	Ducati Pantah 1979
12	Ove Kristoffersson	Åsenhöga	Anderstorp RC	Suzuki RG500 1979
13	Claes Gruvald	Frövi	MCHK-Racing	Ducati Pantah 1979
14	Claus Schram	Hinnerup, Danmark	Danmarks MK	Suzuki RG500 1979
15	Knut Holte	Norge	CRC Norge	Moto Guzzi Le Mans 1979
17	Leif Israelsson	Åkersberga	MCHK-Racing	Laverda Formula 500 1979
18	Bo Strandell	Munka-Ljungby	MCHK-Racing	Ducati Pantah 560 1979
20	Urban Sundin	Årsunda	AMF Årsunda	Suzuki T500 1974
21	Anders Fridman	Västerås	MCHK-Racing	Ducati Harris TT1
23	Håkon Thorstensen	Klepp Stasjon, Norge	NCRC	P & M 1978
24	Per Katzenmaier	Gran, Norge	Solør MCK	Ducati Pantah 1979
25	Poul Erik Pedersen	Danmark	AMK	Yamaha TZ 350F 1979
28	Enrico Montebovi	Skövde	Ducati Klubben	
41	Henrik Dromph Nielsen	Klagstorp	MCHK-Racing	Suzuki GS 1000S 1979
47	Lars Ekstein	Jonsered	MCHK-Racing	Yamaha TZ 350 1977
55	Lars Hagson	Eskilstuna	MCHK-Racing	Rob North MRE
58	Peter Karlsson	Kalmar	Kalmar MK	Yamaha TZ 350 1980
63	Inge Odqvist	Hillared	MCHK-Racing	
69	Martin Fortu	Klippan	MCHK-Racing	Yamaha YZ350F
113	Jens Nørgaard Christensen	Danmark	AMK	Suzuki T500 1967

Anders Mansén (klass 7A, Ducati Pantah) accelererer ut på start- och målrakan. Foto: Pargusbild.com



FLYTT- ANDERS

*We move furnitures
all over Europe*

0142-208 66

013-14 41 43

www.flytt-anders.se

Tre böcker

om motorcyklar, människor och racing

- En om Skåneloppet 1952-1961
 - En om Bröderna Daltons framfart på racingbanorna på 60- och 70-talet
 - En fotobok med exklusiva bilder på exklusiva motorcyklar från Sveriges snyggaste museum
- Du hittar dom i tematältet



Skåneloppet • Sveriges Grand Prix • 1952 - 1961
Richard Bruzelius



Dalton racing

- till och från

av Ben Gisson



Om du vill
läsa mer om
Dalton racing
och om du vill
beställa din
bok, kontakta
Sveriges
Motorcykelmuseum



ICONS OF MOTORCYCLE DESIGN

THE MC COLLECTION

RESAN GENOM ITALIEN 1973

Text: Ingemar "Dalton" Bengtsson

Resan genom Italien 1973

Utdrag ur Ingemar Bengtssons bok *Dalton racing - till och från*.

Ingemar finns på plats i Årsracets tematält där han säljer sin intressanta bok. Reds anm.

Det var långt till nästa race ända bort i Jugoslavien om två veckor, men vi skulle ju ändå igenom Italien och tänkte därför

se VM-tävlingen på Monza nästkommande helg. Med detta beslut kröp vi in i våra bussar och sov gott. Mercan hade se senaste dagarna varit trög i starten. "Gusten" misstänkte att startmotorn stal ström, men sortin från Nogaro klarade den av. Kanske bästa att åka in till stan och gå till banken och bärga startpengen resonerade vi. Måndagar betyder mycket stängt i Frankrike fick vi lära oss, till de som inte hade öppet hus räknades Credit Agricole Nogaro. Nå, det finns väl någon öppen utmed vägen trodde vi och styrde ut i den vackra franska landsbygden. Det fanns ingen öppen bank den dagen, vi fortsatte nästan hela natten också och strax innan Monaco drog "Gusten" ut stoppreglaget för lite sömn. Nästa dag åkte vi genom Monte Carlo och så hur man rustade för det kommande F-loppet på staden gator. Strax anlände "Dalton"-teamet till tullstationerna i Menton, det skulle bli en prövning. Helt i sin ordning stämplade vi våra Carnet ur Frankrike och åkte fram till den italienska posteringen

och visade upp dem. Här nere åker bara turister fick vi veta, lastbilar och godstransporter ska dit upp så tjänstemannen och pekade på en station några hundra meter högre upp vid stora vägen. Okey inget problem vi åker dit. Där inne vid disken i ett stort tjänsterum stod han, en sliskig typ, civilklädd i en elegant grå kostym. Redan i dörren så vi hur han hånlog och riktigt längtade efter att sätta tänderna i de här långhåriga slarvigt klädda hippityperna som trodde att man kunde köra in i hans land bara så där. Vi la farm våra papper, tydliga handlingar som talade om på alla språk att man fritt får föra dessa maskiner genom Europas länder. Finet växte, det kostar pengar också



Gusten och Charlie

lät han oss förstå. Inga argument räckte och hur lätt är det, vi arga med litet ordförråd, han bara italienska och illvillig. Vi försökte förklara att vi ska bara skulle köra rakt igenom till Jugoslavien, han gick fram till en stor väggkarta och drog fingret runt Italien över Schweiz och Österrike och visade mera tänder. Jag knöt händerna i fickorna, sådana typer är det värsta jag vet och tyvärr kan jag inte dölja det heller.

Gick fram två steg och sa på svenska

"Du ska faen inte ha nära pengar" och så la jag till när vi gick, "förresten har vi inga heller". Vi hade totalt glömt bort våra checkar i Credit Agricole och nu var det för sent. Faen vad Du tog i sa "Gusten", vad gör vi nu kapten.

Ah, vi kör ner till fähundarna vid stranden igen och säger att vi är campare, jag kunde inte tänka rationellt i krig. Det var ju urdumt, dels hade vi ju redan varit där och så klart hade "SliskePelle" ringt och varnat. Ändå gled vi ner och med oskyldig min pekade jag på gardinerna i fönstren och sa camping. Som genom ett trollslag kom fyra tullpolis

utrusande och fingrade på sina vapen, en hade handklovar och skramlade med framför näsan på oss. Jag vet inte hur försvinn låter på italienska, men så tydde vi ordföddet, fick i backen och susade runt kuren. Jag knöt näven åt den övre stationen, kände att han den finklädde stod där med en kikare. Vi befann oss nu i ingenmansland, men ändå Frankrike, parkerade på en sidogata och lät adrenalinet

sjunka undan. Köpte en liten lokal karta och planerade för fortsättningen, köra runt var uteslutet. Kartan visade ett antal små serpentinvägar upp i ett bergmassiv som kallades Cole di Tende med ett antal gränsövergångar, där borde man kunna ta sig in. Nu fick den gamla Mercan bekänna färg, maken till serpenter hade inte skådats tidigare, långa sträckor på ettans växel, tungt var vårt lass. Den lömske där nere hade nog inte glömt oss så första och andra övergångsmöjligheten ratade vi, nästa såg för stor ut, men den fjärde tog vi. Med en tur som endast tillfaller dårar finner vi här en liten enmanspostering, gubben i kuren tog passen och nickade vänligt när han fick veta

att campare hade letat sig ända hit upp. Det hade blivit sen kväll men efter att ha kommit igenom en tunnel som såg ut att vara byggd på 1500-talet kom vi till en liten bergsby med en öppen restaurang. Den pastarätten och en liten kanna rödvin kommer jag ihåg ännu. Det rådde lite Lady och Lufsen-stämning där vi satt och önskade att den elake hade kunnat se oss. Körde ut ur byn och tog första, men inte bästa parkering, den låg betydligt lägre än vägen men vi var för trötta och nöjda för att bry oss och somnade genast.

Nästa dag efter vår avnjutna frukost såg vi fram mot att komma till Monza, ett ställe för oss som San Siro för ett fotbollsfan. Mercan startade inte, trojänaren den grönemaljerade dubbelprimusen fanns fortfarande i arsenalen, den pumpades, tändes och fördes in under träget. Det var kallt här uppe i bergen så vi tänkte att en förvärmning är det som behövs. Under väntetiden satt vi och pratade skit om den välklädde från i går och så spekulerade om helgens race. "The Flying Finn", förra årets 250cc-världsmästare, ledde nu VM i både 250cc och 500cc-klassen. Skulle MV Augusta Med Agostini och Read tillåta att bli frånåkt igen på denna klassiska hemmaplan. Vi mindes den magiska startproceduren från Paul Ricard, MV-stjärnorna mot Saarinen och Kanaya på den nya fyr cylindriga Yamahacyklarna. Kanske 20.000 på läktarna som höll andan och det var dödyst när flaggan föll. Skulle vi få uppleva det igen, kanske, men först måste vi ta oss dig. Förvärmningen hjälpte inte. "Gusten" var den som begrep sig på, vi får ta i så det smakar blod, sa han, och så hjälper jag till med startmotorn och ettans växel i. Det smakades blod, men vi fick upp "klumpen" på vägen och där ställde vi den tvärs över så ingen kom förbi utan att hjälpa till. Turligt kom en liten lastbil först och drog igång oss. Framme i Monza träffade vi på det stora gänget igen, dit råkandes förståt Kent och Börje, men "Esso" Gunnarsson, Bo Granath och Kurt-Ivan Carlsson hade också start här. Med våra meriter var det inte ens lönt att tjata, men kompisarna försåg oss med depåbiljetter och vi slog oss ihop med skotten Charlie Dobson, som också var snyltgäst. Vi slog upp ett litet läger i den gröna delen av depån ner mot banans baksida. Atomsfären var speciell på Monza, allt andades racing. Fina motormuseer och historien satt liksom i väggarna. Träningarna avverkades och söndagen den 20 maj infann sig med vackert väder, spänning låg i luften. Ingen anade tragedin



Ingemar Dalton för goda råd av Gusten...

som låg endast några timmar bort. Jarno, en mycket enkel grabb med en ovalig förmåga att framföra en potent racermaskin, kände sig besvärad av den enorma uppmärksamheten han tilldrog sig och hade smugit sig in till bästa vännen Börje Jansson, där även "Gusten" och jag satt. Det blev så att de första och enda ord jag växlade med Jarno Saarinen var då, ett par timmar för hans död. Han sa, jag tror jag slutar med det här och kör Motocross i stället. Annars började det bra med Kents vinst i 125cc-klassen och sedan blev han

3:a i 350cc-klassen. I samma klass var jag ute i bandepån och hjälpte Kurt-Ivan och visade skyltar och servade och fick därför en verklig inblick i kommande händelser. I slutet av loppet kom Valter Villa in med en oljedrypande Benelli fyra som säker inte var lätthanterlig. Han stannade endast några meter framför mig, kanske visste han inte att han låg på poängplats. Benelli-teamet klappade honom i ryggen och manade på en fortsättning. Han åkte ut igen. Kanske dessa sista varv blev ödesdigra för nästa klass 250cc. Vid den tiden åkte kanske halva startfältet dubbelt 250cc och 350cc och alla var säkert medvetna om förhållandet på banan. Man vädjade om sanering, men tävlingsledningen var stenhård, tidsprogrammet skulle hållas och 250cc-klassen pressades att åka ut. "Gusten" och jag var ute och såg starten och sprang sedan ner till baksidan av banan där vi hade vårt läger. Det dröjde ovanligt länge, men så kom Dieter Braun och Mario Lega och några till, vi begrep direkt att något förskräckligt hänt. Chas Mortimer hade sin husvagn strax intill oss, han kom in och drog av sig hjälmen och grät öppet. Facit blev att Saarinen och Pasolini omkom, flera andra förare skadades, däribland Börje Jansson. Tävlingarna avbröts omedelbart och spekulationerna satte igång, det varen dyster eftermiddag. Ännu dystrare var det dagen efter när alla förstått omfattningen av olyckan. Polisen hade låst in ett 20-tal motorcyklar och annan utrustning som varit inblandade i olyckan, i ett garage. Nu gick ett par tekniker där och såg viktiga u, en av dem råkade välta Pasolinis hjälm och blod rann ut på golvet. Vi ville komma härifrån. Det fick vi hjälp med av Charlie Dobson som hade en bättre Mercabuss och drog igång oss. "Esso" Gunnarsson stannade kvar, han hade för avsikt att flyga med Börje hem.

Ingemar "Dalton" Bengtsson

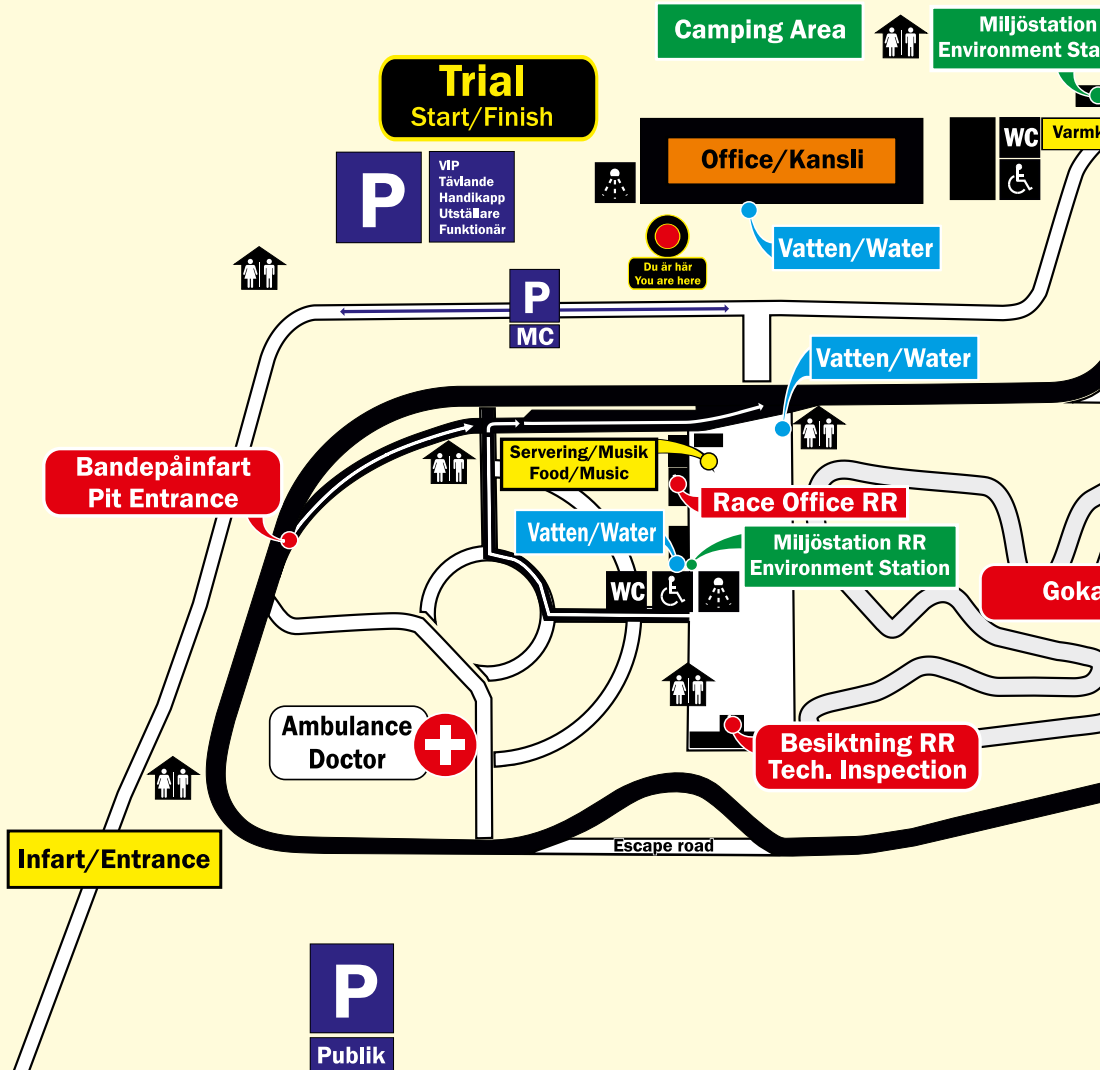


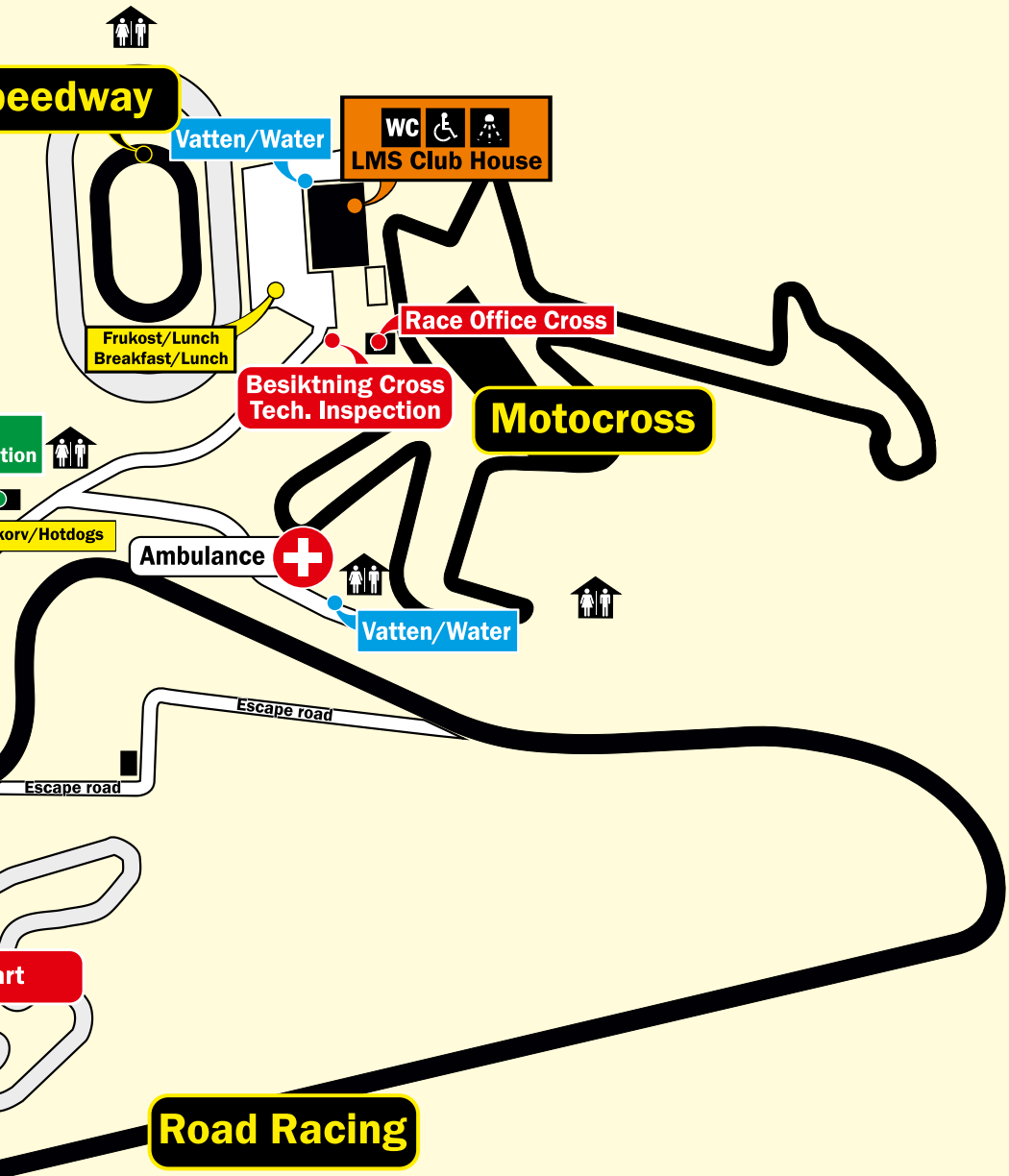
Välkommen till/Very welcome to

LINKÖPINGS MOTORSTADION



Sp





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.



MCHK-FUNKTIONÄR

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



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



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



Foto: Tankeverkstan

12 SuperMonos genom Esset på 47-årsracet

SUPERMONO

Fem olika segrare i årets SuperMonoCup utlovar spännande race på 48-årsracet.

Hittills i år har Kjell Landgren, undertecknad, Stefan Karlsson, Krister Sehlstedt och Tor Henning Molstad tagit första-platser. Kan det vara dags för en sjätte segrare? Theng Wanwatthana är en rysligt snabb norrman på en höghjulning. En annan nästan lika snabb höghjulingsrytare är Jan Olov Pettersson. Det räcker inte med att ha bra placeringar det gäller också att inte bryta några race för då tappar man direkt placeringar i sammandraget. Att förutspå en vinnare är inte det lättaste.

Vad är SuperMono, reglerna är ganska enkla motorn skall vara encylindrig fyrtakt max 800cc. Resten är fritt.

Välkommen att gå runt i depån, kika på tex Micke Gustavssons minimono vikt 95 kg eller Harri Kontinens Muz från 97 ser ut som en 600cc, för att nämna ytterligheter. Snyggaste hojen är dock i mitt tycke är Stefan Sands.

Liten manual i att starta en SuperMono-karriär: Surra med förarna, kolla hojarna, bli inspirerad, åk hem och bygg en egen supermono. Sedan är det bara att komma och rejsa med oss, ok licens är bra att ha också...

Väl mött

Micke Andersson, ordförande i Nordic SuperMono Assosiation



Foto: Pargusbild.com

1	Micke Andersson	121
2	Theng Wanwatthars	89
3	Kjell Landgren	79
4	Stefan Karlsson	79
5	J-O Pettersson	78
6	Stefan Sand	74
7	Mikael Gustafsson	63
8	Harri Kontinen	49
9	Christer Sehlstedt	41
10	K-G Olsson	41
11	Tor Henning Molstad	36
12	Martin Frandsen	26
13	Håkan Ahlstedt	23
14	Johanna Innerfors	22
15	Mats Clementz	16
16	Roar Stenberg	14
17	Arne Enarsson	14
18	Ari Tianen	11
19	Anders Härmälä	9
20	Helle Anadahl	8
21	Torbjörn Åkeresson	8
22	Hans Gustavsson	4

Nordic SuperMono Association



 **DUNLOP**

ISR
BRAKES - SWEDEN

vassklipparn.se

 **verktystallet**

ROADRACING Klass 9 - SuperMono Cup

Nr	Namn	Hemort	Klubb	Maskin
3	Christer Sehlstedt	Vallentuna	MCHK-Racing	KTM Piima
6	Stefan Sand	Bromma	Västra MK	JGS KTM Morani 540
12	Glenn Hagman	Västervik	Linköpings MS	MHD KTM 520 2003
14	Theng Wanwatthana	Slitu, Norge	Borg MCK	KTM 690 Duke
18	Roar Stenberg	Fredrikstad, Norge	Borg MC	KTM 690 Duke R 2013
21	Kentth Henriksson	Karlstad	Karlskoga MF	Tigcraft Yamaha 444 2003
24	Mikael Andersson	Gävle	MCHK-Racing	Muz Grc 770 2000
34	Kjell Landgren	Bjuv	MCHK-Racing	BMW 725 2000
40	Tor Henning Molstad	Gaupaen, Norge	Solør MCK	Harris Rotax 760 1998
42	Harri Konttinen	Gävle	MCHK-Racing	MUZ
43	Jouni Lehtimäki	Tampere, Finland	Kamoke	Honda CRF
55	Karl-Gunnar Olsson	Heby	Karlskoga MF	KTM, Duke R 690 2011
65	Mikael Gustavsson	Falun	MCHK-Racing	KTM RC56-R Tigcraft 2008
68	Håkan Ahlstedt	Göteborg	Falkenbergs MK	KTM 690 SMC 2008
69	Björn Gunnarsson	Kode	Falkenbergs MK	Matchless Seeley G50 1969
77	Jan Olov Pettersson	Kolsva	Karlskoga MF	KTM 690 SMR 2008
79	Simon Sjöström	Brotthby	MCHK-Racing	Moriwaki MD 250H 2009



Mekning i depån Foto: Alan Bridge

Skåneloppet 1954, Kuno Johansson
på BSA Gold Star



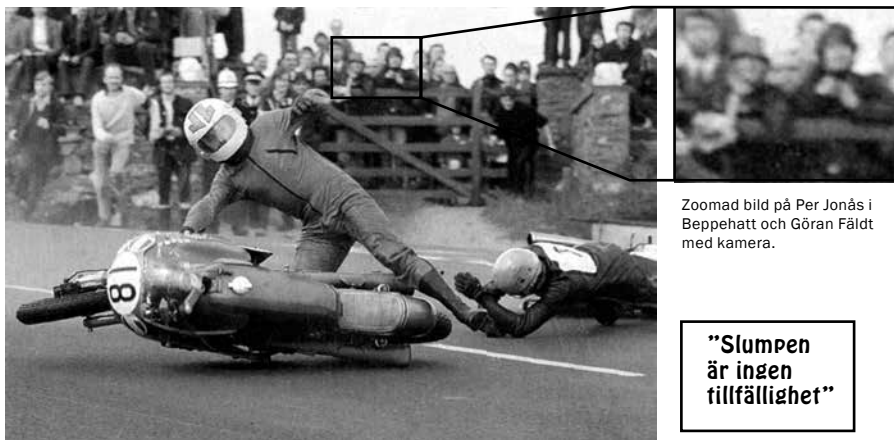
BILDERNA FRÅN SIGNPOST CORNER SOM "HITTADE VARANDRA" EFTER 25 ÅR

Text: Håkan Norberg

Göran Fäldt och Per Jonås reste till Isle of Man 1971. När de beskådade "produktionsklassen" kraschade Mick Grant och Keith Heckel mitt framför ögonen på de svenska entusiasterna. Göran var snabb med kameran och fångade vurpan med några bilder.

25 år senare i juli 1996, stövlade Göran in i en nyöppnad tidningsaffär hemma i Motala där han hittar en tidning som verkar intressant, ett nummer av engelska Classic Bike. I tidningen finns en artikel om Mick Grant. I artikeln finns en kraschbild som fick minnena från den långt tidigare IoM-resan att poppa upp. Vid närmare betraktelse kunde han se sig själv och reskamraten Per Jonås i bakgrunden på bilden i engelska CB. När Göran tog fram sitt album kunde han konstatera att han själv tagit en bild från andra hållet bara sekunder efter.

Kanske finns det något matematiskt snille som kan räkna ut vad oddsen är för att denna händelse ska kunna inträffa...



Zoomad bild på Per Jonås i Beppehatt och Göran Fäldt med kamera.

"Slumpen är ingen tillfällighet"

Bilden ovan är saxad ur Engelska Classic Bike, juni numret 1996. Notera mannen med ljusa tröjan och polisen med vita hjälmen.



Göran Fäldts bild tagen någon sekund senare från andra hållet... Keith Heckel gör kullerbytta medan Mick Grant har glidit ett stycke vidare i "sällskap" med sin Norton.



Supermonoreglerna ger utrymme för udda fighter.

#17 Sandberg på Seeley G50-70 före #55 Ahlstedt på KTM 690-08 och Ohlsson på KTM 690-11

Foto: Alan Bridger

 **Kawasaki**

 **KTM**



 **HONDA**



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

<i>Nr</i>	<i>Namn</i>	<i>Hemort</i>	<i>Klubb</i>	<i>Maskin</i>
2	Johnny Nordberg	Ekerö	Västra MK	Yamaha FZR1000 1987
18	Lars Adolfsson	Kalmar	MCHK-Racing	
25	Jouko Nieminen	Finland	PirMM	Yamaha
27	Mike Spile	Hillerød, Danmark	AMK	Ducati TT1 1987
31	Håkan Rudenvik	Täby	Linköpings MS	Suzuki GSXR 750 1987
33	Carlo Leoncini	Montespertoli, Italien	MCCastelfiorentino	Ducati TT1 750
35	Peder Hamberg	Eskilstuna	MCHK-Racing	
44	Anders Fridman	Västerås	MCHK-Racing	
45	Leif Kristiansen	Norge	Solør MCK	Honda VFR 750F 1987
46	Kurt Brevik	Norge	CRC Norge	Yamaha, FZR, 1987, 1000
47	Björn Nordensten	Vimmerby	Linköpings MS	Suzuki GSXR 750 1988
49	Anders Nyberg	Karlstad	MCHK-Racing	Moto Guzzi Le Mans 1985
50	Mats Winberg	Sollentuna	Västra MK	ISR Suzuki GSXR 750 1987
54	Claus Andersen	Christiansfeld, Danmark	DMU	Yamaha FZR1000
64	Oddbjørn Austad	Nærbø, Norge	Stavanger RR	Suzuki GSXR 1100 1986
66	Ronnie Skårner	Emmaboda	MCHK-Racing	Yamaha FZR1000 1987
74	Stefan Teurnberg	Hallstavik	Rospiggarna SK	Yamaha FZ750 1985
84	Fredrik Gylder	Tungelsta	MCHK-Racing	Suzuki GSXR 1100 1985
94	Peter Söderberg	Köping	MCHK-Racing	Yamaha FZR1000 1987
96	Oddgeir Mikkellrud	Norge	Solør MCK	Suzuki GSXR 1100 1987
122	Jussi Luoma	Finland	MSMK	JL Meccanica Guzzi

RRTIME
keeps track of time



ROADRACING MCS Klass 8A Höghjulingar >16" -1972

Nr	Namn/Anmälare	Passagerare	Hemort	Klubb	Maskin
2	Tomas Johansson	Frida Johansson	Sparreholm	MCHK-R	BMW 750 -67

ROADRACING MCS Klass 8B Låghjulingar <16" -1972

Nr	Namn/Anmälare	Passagerare	Hemort	Klubb	Maskin
1	Kjell Strömberg	Jonas Fosser	Skepplanda	MCHK-R	HS Weslake 900 -72
10	Johan Lundqvist	Sören Eriksson	Horndal	MCHK-R	Honda 750 -72
11	Markus Andersson	Kent Strid	Stockholm	MCHK-R	BMW 1000 -72
13	Knud Hansen	Gunnar Svendsen	Köping	SMHK	Windle Triumph -72
21	Bjarne Karlsson	Börje Ivarsson	Dingle	MCHK-R	Yamaha XS -72
22	Hans-Göran Larsson	Helena Larsson	Bergshamra	MCHK-R	Honda 836 -72
24	Karl-Henry Pragsten	Niklas Pragsten	Järfälla	Västra MK	BEPE BMW 1000 -72
69	Jan Linder	Viktor Johansson	Bergshamra	MCHK-R	BMW 1000 -72

ROADRACING MCS Klass 8C 73-79

Nr	Namn/Anmälare	Passagerare	Hemort	Klubb	Maskin
89	Håkan Englund	Henrik Laurel	Reftele	ARC	Windle Suzuki

ROADRACING MCS Klass 8D 80-87

Nr	Namn/Anmälare	Passagerare	Hemort	Klubb	Maskin
42	Lars Jansson	Karin Jansson	Ransta	MCHK-R	Suzuki
43	Gert Andersson	Philip Dombrowsky	Ryd	MCHK-R	Ireson Suzuki
44	Stig Sixtensson	Erik Gundersen	Kvänum	MC Alingsås	Ireson Suzuki
53	Tomas Magnusson	Rasmus Dombrowsky	Arvika	Team Westom MC	LCR Suzuki

ÖPPEN PARAD Klass 10

<i>Nr</i>	<i>Namn</i>	<i>Hemort</i>	<i>Klubb</i>	<i>Maskin</i>
3	Helge Hallin	Alingsås	MCHK-Racing	Matchless G50 1961
16	Andy Alexander	Bishops Cleeve, England	ACU	G50 Metisse 1968
17	Raimo Näsänen	Nådendal, Finland	SVKMK	Yamaha TZ350G
21	Tore Jan Aarvold	Moss, Norge	CRC Norge	Ducati Pantah 1981
35	Hans-Bertil Rosell	Östersund	MCHK-Racing	Honda CB450
39	Björn Näss	Fjellhammar, Norge	CRC Norge	Honda Replica TAB 350 -71
43	Tony Sjöberg	Trollhättan	MCHK-Racing	Honda RSC 350 1970
46	Eeva Sippo	Tumba	MCHK-Racing	Honda CB125 1971
50	Ragnar Eriksen	Enebakneset, Norge	CRC Norge	Honda CBXL250 1972
61	Roger Westerberg	Göteborg	MCHK-Racing	BSA A65 Lightning
71	Manfred Klingelhöfer	Rossdorf Gudemhausen, Tyskland	DMSB	Montesa Impala 250
85	Magnus Glad	Täby	MCHK-Racing	Glad-Honda CB500 1972
136	Olli Salonen	Tampere, Finland	TamMC	Bimota YB4 1987
178	Heikki Enberg	Forssa, Finland	SVKMK	ESO
204	Jan-Erik Östrnäs	Göteborg	MCHK-Racing	Vincent Grey Flash 500

Christian Christiansen paraderar genom Bergskurvan (Parad, Rudge Ulster 500cc). Foto: Pargusbild.com





PROFFS PÅ MC-KLÄDER

Välkommen till ett stort utbud med personlig service och bra priser
300 meter från motorstadion

Vår nätbutik har blivit succé, lägg adressen på minnet

www.nifamc.se

Vårgårdsvägen 29, Linköping
Öppettider: Måndag-Fredag 10.00-18.00, Lördag 10.00-13.00
Tel. 013-16 14 11 info@nifamc.se



Artikelförfattaren i Spångakverkstan. Notera mångfalden av "motorgodis". Bilden upplåten av Pejser.se

KONSTEN ATT ÖVERTYGA EN ITALIENARE

Artikelförfattare: Nisse Wedin Bilder tillhandahållna av Nisse Wedin

Jag byggde 10 st Motocross-cyklar 1961 som såldes i Sverige. Idén kom från Arne Lövendal som var boss i Upplands Väsby Motorklubb. Arne var en drivande man, han sålde de här tio hojarna trots att

de var dubbelt så dyra som de Engelska.

Hedlundscrossarnas framfart uppmärksammades ute på kontinenten, vem bygger de här? jo en liten firma utanför Stockholm



Tibblins motorcykel vid provkörningen på Järvafället



En övertygad Emilio lastar för resan mot varmare nejder.

som heter Hedlunds Motor i Spånga. Det blev ytterligare 6 st hela hojar till 1962 med en del små förändringar, största skillnaden var sänkt sadelhöjd.

En italienare vid namn Emilio Ostorero skrev ett brev och ville beställa en hel hoj, jo sa jag det går bra.

När hojen var färdig skickade jag ett brev till Emilio, han tog sitt släp och kom upp till ett snöigt Sverige.

Jag hade tur med språkhjälpen.

En man som hette Conrad Basler kunde de flesta språk som talades på kontinenten och han bodde inte långt bort.

Emilio gick igenom hela hojen noga som fan och slutade inspektionen med att framföra starka tvivel på att motorn hade samma potens som Roffe Tibblins maskin. Jo sa jag, det är precis samma grejor i din motor, men han lät sig inte övertygas. Vad göra? Jo ett telefonsamtal till Roffe och han var turligt nog hemma på skrotgården. Han lovade att möta upp på Järvafältet utanför Sollentuna. Roffe kom med sin hoj och vi lastade av Emilios. Båda maskinerna startades och Roffe rev först av en sväng med sin egen VM-motorcykel och tog sedan samma tur med Emilios. Tibblins kommentar efter provkörningen: "du kan ta min för den här går lika bra"

Det avgjorde saken, nu skulle affären göras upp. Emilio hade dubbla underställ, fullproppade med italienska Lire som han fäst med säkerhetsnålar. Det blev en hel konsumkasse full. Emilio åkte sedan till Italien (något magrare) med öppet släp utan något skydd



Rolf Tibblin Imola GP-vinnare 1962 på Husqvarna 500

på hojen. Resultatmässigt kan jag inte uttala mig om hur det gick för honom, men han har fortfarande hojen kvar.

Spångaverkstaden var belägen i ett hyreshus och på andra sidan gatan låg Handelsbanken, där jobbade min syster. Det blev en liten promenad med "konsumkassen" och sen blev det hennes jobb att fixa Svenska pengar av alla Lire, det tog ett par dagar...

Morsning från
Nisse Hedlund

SAXTORP – I BILDER



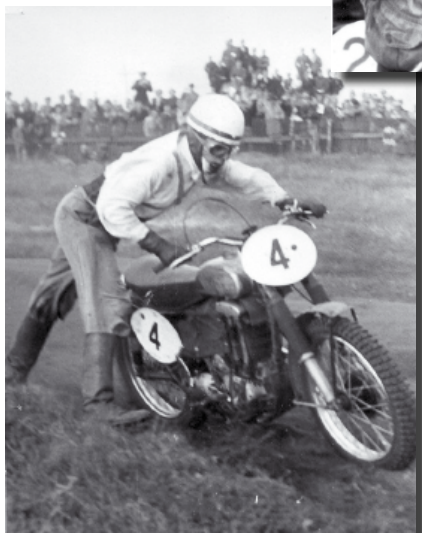
Donnay Lucien B FN



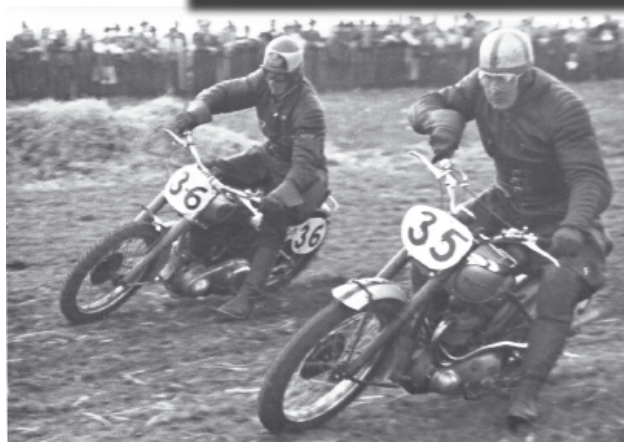
Jeff Smith GB BSA C 15



Jeff Smith GB



René Beaten B Sarolea



35 Långasjö och 36 Lennart Svensson



Herbert Persson Malmö Puch



Kuno Johansson 23/5-54



Gunnar Olsson och Anna-Lisa Hedberg Hedemora 12/7-47. Gunnar var den första vinnaren på Saxtorp 8/9-46



Flygbild över Saxtorp



Raymond Sigvardsson



Gustav Johansson Halmstad BSA



Geoff Ward GB AJ'S 29/8-53



Erik Eriksson Långasjö 24/8 56

MOTOCROSS - Klass 1 4T tillverkade före -60

Nr	Namn/Anmälare	Land	Klubb	Maskin
74	Ebbe Jørgensen	Danmark	Fms	Matchells
78	Olav Birkemose	Danmark	C&T	Royal Enfield
78	Ulf Eriksson	Sverige	Dcc	Hedlund 500 -59
99	Christer Karlsson	Sverige	C&T	Triumph 500 -53
114	Sven-Erik Karlsson	Sverige	Töreboda mk	Matchless 500 -59
121	Torben Pedersen	Danmark	Bmck	Tribsa
132	Ville Rintala	Finland	Classic motocross finland	Matchless
306	Joachim Nilsson	Sverige	C&T	Ariel Hs 500 -55
520	Helmut Blahusch	Sverige	C&T	Matchless -57
530	Carl-Erik Engström	Sverige	C&T	Triumph

Foto: Stefan Martinsson



MOTOCROSS - Klass 2

Mc med separat växellåda tillverkade före -65 - Ove Lundell Trophy

Nr	OLT	Namn/Anmälare	Land	Klubb	Maskin
49	50+	Mogens Jensen	Danmark	FMS	Jawa Soh
54	50+	Torbjörn Sterner	Sverige	Skara mk	Soh/ Matchless
60	50+	Alpo Viitanen	Finland	EMK Finland	Eso-Metisse
69	50+	Tommy Karlsson	Sverige	SMK Dala Falun	Soh/Jawa 600
79	50+	Lars Eriksson	Sverige	C&T	Matchless Métisse 500Cc
132	50+	Ville Rintala	Finland	Classic motocross	Matchless Metisse
181	50+	Lars Wallin	Sverige	AMF Årsunda	Soh Royal Enfield
312	50+	Lennart Eriksson	Sverige	AMF ÅRSUNDA	Royal Enfield Soh
490	50+	Boje Christiansen	Sverige	C&T	Jawa Metisse
1	60+	Heikki Nurminen	Finland	Smk motala	Jawa Metisse
1	60+	Göran Josefsson	Sverige	Heinolan MK	Eso- Wasp
5	60+	Jo Roelofs	Holland	Holland	Eso
6	60+	Bendt Preus	Danmark	Fredriksborg Amts	Jawa Metisse
8	60+	Bent Eldahl	Danmark	MC Svendborg	Triumph
9	60+	Kenthy Håkansson	Sverige	C&T	Soh Hedlund
10	60+	Kari Salonen	Finland	TuMk	Husqvarna 500 Cc
11	60+	Jukka Monto	Finland	Finland	Husqvarna 500 -64
12	60+	Jan Isgren	Sverige	C&T	Hedlund
17	60+	Kyösti Hartikainen	Finland	Hymk	Jawa Soh 600
33	60+	Klaus Völkner	Tyskland	MC Barth	Eso 500 -.1962
52	60+	Carsten Kühl	Danmark	RMS	Hedlund
52	60+	Bengt Persson	Sverige	C&T	Soh Matchless 500 -64
63	60+	Berno Fält	Sverige	Ilstop MK	Wasp Jawa
71	60+	Cai Larsen	Danmark	Svendborg motorklub	Matchless Metisse
81	60+	Nico Gloudemans	Belgien	Pre 70	Jawa
91	60+	Sölve Linderson	Sverige	Vimmerby Ms	Eso/Wasp-64
94	60+	Håkan Erlandsson	Sverige	Kungsbacka MA	Litometisse 540Cc
104	60+	Skot Bro Sørensen	Danmark	Hedelands motorklub	Jawa-Soh
114	60+	Oost Oostra	Belgien	Dutch Pré 70	
198	60+	Roland Gustafsson	Sverige	Arlanda MC	Ajs- Metisse
257	60+	Bengt Bengtsson	Sverige	Varberg MK	Soh Jawa 600Cc
44	max 49	Peder Ramsøe	Norge	Moss MC Klubb	
127	max 49	Tom Hansen	Danmark	MC Svendborg	Ariel Hs
319	max 49	Kenneth Flink	Sverige	Smk dala falun	
414	max 49	Lars Hedenskog	Sverige	Göta MS	Soh-Hedlund 600



KONICA MINOLTA

MOTOCROSS - Klass 3A

125cc Tillverkade Före -74

Nr	Namn/Anmälare	Land	Klubb	Maskin
8	Johan Skoglund	Sverige	Huskvarna MK	Husqvarna 125 -74
94	Håkan Erlandsson	Sverige	Kungsbacka MA	Monark 125 1969
137	Kenneth Ahlström	Sverige	SMK Dala	Maico
150	Ove Pompen Persson	Sverige	Smk Dala Falun	Honda Elsinore 125
151	Giancarlo Cervato	Italien	Astico	Moto Villa 1980
199	Dan Axelsson	Sverige	Cross trailveteranerna	Husqvarna 118
251	Göran Carlsson	Sverige	Varbergs MK	
337	Bengt Lagerblad	Sverige	MK Falcon	Simonini 125 -74
411	Anders Israelsson	Sverige	SMK Dala Falun	Hva 125
615	Per - Olov Printz	Sverige	Sätters mk	Husqvarna 125

MOTOCROSS - Klass 3A:1

50cc tillverkade före -84

Nr	Namn/Anmälare	Land	Klubb	Maskin
1	Massimo Tollo	Italien	Gaerne	Aim 78
2	Peter Hagström	Sverige	Amf Södertälje	Simonini
4	Viktor Joensuu	Sverige	Vmk	Ancillotti 50 -76
9	Peter Löwgren	Sverige	Mk Stencrossarna	Simonini Sf1 -78
14	Anne Breemer	Holland	Ab Racing Team	He-Ja Sachs -80
20	Geert Breemer	Holland	Ab Tacing Team	Batavus Sachs
23	Christer Cöster	Sverige	Smk Östgöta	Aim
24	Kari Karjalainen	Sverige	Haninge Mk	Crm Aim
26	Linus Joensuu	Sverige	Vmk	Simonini 50 -79
27	Johan Kistemaker	Holland	Ab Racing Team	Vhs Kreidler 50 -79
32	Tomas Cöster	Sverige	Smk Östgöta	Ancillotti
38	Peter Andersson	Sverige	C&T Veteranerna	Aim 77
48	Roberto Corti	Italien	Broncino	Aspes 79
64	Richard Van Drooge	Holland	Ab Racing Team	50Cc -80
66	Stefan Hjort	Sverige	C/T Veteraner	Moto Aim 50Cc -79
67	Peter Sjöö	Sverige	Cross O Trail	Simonini Sf 1
69	Alfredo Talin	Italien	Astico	Aim 77
72	Mikael S Pedersen	Danmark	Års Motocross Klub	Aprilia Mx 50
85	Magnus Johansson	Sverige	C O T	Simonini
98	Conny Johansson	Sverige	Älvbygdens Mk	Simonini 50
112	Urban Hagman	Sverige	Arlanda Mc	Puch
115	Brian Thomsen	Danmark	Hjms	Swm
129	Per Sadolin Pedersen	Danmark	Almk	Hrd 50 Red Power
130	Massimo Pesce	Italien	Bulldog Stella	Tgm 80
200	Dennis Lindberg	Sverige	Vmk	Simonini 50Cc -79
202	Joakim Lundfeldt	Sverige	Hallsbergs Mk	Simonini Sf1
203	Peter Lundfeldt	Sverige	Hallsbergs Mk	
257	Roberto Marchesini	Italien	Parma	Tgm 76
337	Bengt Lagerblad	Sverige	Mk Falcon	Simonini 50 Sf1
356	Stefano Morini	Italien	Ama	Gori 77
361	Roberto Cancelli	Italien	Am Colli Fiorentini	Aim 79
364	Adrian Stanislaus	Sverige	Kinds-Mk	Moto Aim 79
731	Pontus Hagström	Sverige	Amf	Simonini
774	Dino Perioli Gommino	Italien	Baglioni	Tm 79

MOTOCROSS - Klass 3B

250cc tillverkade före -70, Ruben Milds Minnespokal

Nr	Namn/Anmälare	Land	Klubb	Maskin
73	Conny Månsson	Sverige	C&T	Cz-250-69
76	Sonny Nyhlén	Sverige	C&T	Cz 250
194	Stig Andersson	Sverige	Alingsås MCK	Husqvarna
231	Tommy Johansson	Sverige	Alingsås MCK	Bultaco
302	Lars Ingvarsson	Sverige	Malungs MK	Hva 250

MOTOCROSS - Klass 4

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

Nr	Namn/Anmälare	Land	Klubb	Maskin	Klass
1	Massimo Tollo	Italien	Gaerne	Bsa	Open
12	Martin Ramsøe	Norge	Moss MC klubb		Open
14	Aage Nickelsen	Danmark	Aarhus Motor Klub	Bsa Metisse	60+
16	Rolf Rovik	Norge	Elgane	Bsa B50 Mx	50+
40	Jacob Arkema	Holland	KNMV	Bsa B44	60+
45	Kuno Larsson	Sverige	Ilstorps MK	Honda XI 250	Open
48	Per Christensen	Danmark	Danmark	Bsa Victor -67	60+
51	Kurt Villadsen	Danmark	AMK	Bsa Rickman	50+
55	Børge Vad	Danmark	Hadsund motor klub	Bsa	60+
60	Jörgen Ahlström	Sverige	MK Stenkrossarna	Bsa Victor B44	60+
73	Herman Van Broekhoven	Belgien	Club Dutch pre 70	Ducati 250 Cc 62	60+
74	Ebbe Jørgensen	Danmark	FMS	Bsa 441	60+
79	Henning Andersen	Danmark	Dansk classic cross	Bsa Metisse 440	60+
112	Flemming Vad	Danmark	Hadsund Motorklub	Bsa B50	Open
136	Jens Nygaard	Danmark	LMC	Bsa Rickman 441	50+
144	Brian Timm	Danmark	Dansk Classiccross	Rickman B50	Open
165	Minna Vadsager	Danmark	LMC	Bsa Victor 441	Open
174	Mette Timm	Danmark	Dansk Classiccross	Rickman B44	Open
224	Rolf Bernhardsson	Sverige	SMK Örebro	Bsa Victor B40	60+
500	Jukka Ahola	Finland	MP-Taito	Bsa B50 -73	60+
601	Anders Schultz	Sverige	SMK Dala	Bsa 500-70	50+
610	Ulf Envall	Sverige	MSK Hammaren	Cheney Bsa	50+

MOTOCROSS - Klass 5A

250cc, 2-takt tillverkade före -74

Nr	Namn/Anmälare	Land	Klubb	Maskin
65	Lasse Rantanen	Finland	Heinolan Mk	Maico 250 -73
98	Conny Johansson	Sverige	Älvbygdens Mk	Honda Elsinore 74
105	Kim Envall	Sverige	Msk Hammaren	Husqvarna 250
137	Kenneth Ahlström	Sverige	Smk Dala	Kawasaki
144	Martin Axelsson	Sverige	Fmck Borås	Husqvarna
199	Dan Axelsson	Sverige	C&T	Husqvarna 250
321	Timo Hanski	Finland	Imk	Husqvarna Cr 250
622	Timo Järvinen	Finland	Tammc	Cz

MOTOCROSS - Klass 5B

500cc, 2-takt tillverkade före -74

Nr	Namn/Anmälare	Land	Klubb	Maskin
1	Leif Sundin	Sverige	Smk Dala	Yz360 -74
24	Per Eliasson	Sverige	Ma Lerum	Husqvarna Cr 450 -73
27	Christer Jansson	Sverige	Säter Mk	Maico Mc400 1974
31	Peter Hansson	Sverige	Tibro Mk	Husqvarna 400 72
65	Rolf Mårtensson	Sverige	Tomelilla Mk	Cz 380
69	Leo Uro	Finland	Finland	Cz 380
72	Kenneth Hjalmarsson	Sverige	Cross O Trailveteranerna	Cz-380-69
150	Ove Pompen Persson	Sverige	Smk Dala Falun	Husqvarna 400Cc
173	Johan Dahlin	Sverige	Gmk	Husqvarna 400 Cr 1971
218	Hans Astorsson	Sverige	Ullareds Mk	Cz 380 -65
224	Pietro Mistrorigo	Italien	Smk Örebro	Maico 400 1974
224	Rolf Bernhardsson	Sverige	Freeracing	Husqvarna 400 1972
251	Göran Carlsson	Sverige	Varbergs Mk	Cz380
369	Torbjörn Johansson	Sverige	Gammalkils Mk	Husqvarna 450 -72
374	Kjell Engstrand	Sverige	Nord Syd	Husqvarna
466	Sten-Inge Johansson	Sverige	Töreboda Mk	

MOTOCROSS - Klass 6

Luftkyld mc, fjädring utan länkar - förare under 50 år,

European Classic Twin Shock Championship Cup, CETSC

Nr	Namn/Anmälare	Land	Klubb	Maskin
1	Jan W Nielsen	Danmark	Mcs	Husqvarna 500 4Takt
4	Pär Larsson	Sverige	Mx Stockholm	Husqvarna 250 83
7	Johan Andersson	Sverige	Lidköpings Mck	Yamaha
13	Clas Johansson	Sverige	Vimmerby Ms	Husqvarna 430 -83
27	Luc Meynendonckx	Belgien	Dutchwinshock	Puch Frigerio 370
29	Janus Van Kasteren	Holland	Dutch Twin Shock	Knmv
42	Ulf Löfgren	Sverige	Uppsala Mk	
50	Stefan Andersson	Sverige	Försvarmakten	Husqvarna 430
54	Giorgio De Paoli	Italien	Astico	Astico
65	Lasse Rantanen	Finland	Heinolan Mk	Maico 490 -81
67	Kenneth Karlsson	Sverige	Nora Mx Klubb	Simonini 125 Mustang
68	Joakim Hedström	Sverige	Kinds Mk	Husqvarna 500 Cr
79	Jean Paul Claessen	Belgien	Dutchwinshock	Kawasaki Kx 250
83	Martti Laaksonen	Finland	Mäntsmk	Husqvarna Cr 250
93	Klaus Durup	Danmark	Hedelands Motorklub	Husqvarna 250Cc
108	Ville Toft Møller	Danmark	Hems	Husqvarna
111	Rolf Von Steinhausen	Sverige	Haninge Mk	Yamaha Yz 465
112	Kamiel De Brue	Belgien	Umc	Puch 250 1975
112	Urban Hagman	Sverige	Arlanda Mc	Maico 490
121	Jan Fredriksson	Sverige	Smk Trollhättan	Husqvarna 430 Cr -83
124	Anders Jansson	Sverige	Försvarmakten	Husqvarna 430Auto -83
129	Per Sadolin Pedersen	Danmark	Almk	Husqvarna 250 1983
138	Finn Christoffersen	Danmark	Hjms	
143	Tomas Johansson	Sverige	C&T	Montesa 414
182	Klas-Håkan Johansson	Sverige	Smk Eksjö	Hva250 -83
189	Roger Andersson	Sverige	Kinds Mk	Suzuki Rm 250
195	Mats Humble	Sverige	Smk Dala Falun	Hva 430-83
206	Kent Roos	Sverige	Smålandsstenars Mk	Husqvarna 250Cc -83
231	Tommy Johansson	Sverige	Alingsås Mck	Bultaco
242	Stefan Bengtsson	Sverige	Varbergs Mk	Yamaha 465 1981
253	Roger Karlsson	Sverige	Smkgävle	Hva250
315	Karl-Axel Jansson	Sverige	Östhammars Mk	Hva 500 84A
357	Leif Karlsson	Sverige	C&T	Hva 430 1983
368	Gert Jönsson	Sverige	C&T	
399	Ingvar Karlsson	Sverige	Varbergs Mk	Husqvarna 430 83
400	Ronny Tufvesson	Sverige	Varbergs Mk	Montesa
437	Peter Lindqvist	Sverige	Hallsbergs Mk	Yamaha
490	Boje Christiansen	Sverige	C&T	Maico
573	Claes Elmgren	Sverige	Fmck Borås	Husqvarna 430 -83
711	Rolf Johansson	Sverige	C&T	Hva 250 -82
1:e res. 712	Per Karlsson	Sverige	Smk Östgöta	Hva 250
2:e reserv 397	Johan Milling	Sverige	Smk Dala	Hva Cr 250 -82
3:e reserv 45	Dan Norberg	Sverige	Smk Dala	Yamaha 125 81

MOTOCROSS - Klass 6

Luftkyld mc, fjädring utan länkar - förare över 50 år,

European Classic Twin Shock Championship Cup, CETSC

Nr	Namn/Anmälare	Land	Klubb	Maskin
1	Tino Eissner	Tyskland	Team Vmx	
2	Casper Olsen	Danmark	Mcs	Maica 490
11	Anders Jonasson-Beltin	Sverige	Lidköpings Mck	Maico 440 -81
12	Peter Östergren	Sverige	Uppsala Mck	Husqvarna 500
15	Anders Sydborg	Sverige	Linköpings Ms	Yamaha Yz465-81
19	Michael Engelbrektsson	Sverige	Bmk Uddevalla	Husqvarna 250 Cr -83
21	Jimmy Bäckström	Sverige	Nynäshamns Mck	Husqvarna 430 Wr 1983
39	Andreas Beltin	Sverige	Lidköpings Mck	Maico 440 -81
42	Michael Bertilsson	Sverige	Linköpings Ms	Honda 350-79
64	Johan Norlin	Sverige	Göta Ms	Husqvarna 420 Auto
71	Roger Berglund	Sverige	Tranås Ms	Husqvarna/Maico
88	Jörgen Larsson	Sverige	Smk Gävle	Ktm 250
90	John Molén	Sverige	Rasbo Mk	Husqvarna 500 84
92	Jimmie Larsson	Sverige	Mx Stockholm	Husqvarna 430 82
97	Chris Verlinden	Belgien	Dutchwinshok	
100	Ulf Wall	Sverige	Getinge Mk	Maico
115	Brian Thomsen	Danmark	Hjms	Suzuki Rm 125 1980
120	Magnus Johansson	Sverige	Borlänge Mk	Husqvarna Cr 250 -81
133	Johnny Thomsen	Danmark	Hjms	Husqvarna 430 1983
150	Kenneth S Pedersen	Danmark	Almk	Husqvarna 125Cc 1983
151	Mikael S Pedersen	Danmark	Års Motocross Klub	Honda Cr 125Cc 1979
179	Patrik Nielsen	Sverige	Nyköpings Motorsällskap	
180	Mads Hald	Danmark	Dcc	
183	Roinnie Stormly	Danmark	Danmark	Suzuki Rm 400 -79
188	Michael Andersson	Sverige	Linköpings Ms	Maico
221	Andreas Axelsson	Sverige	Cross Trailveteranerna	Husqvarna 250
251	Göran Carlsson	Sverige	Varbergs Mk	
303	Christian Tufvesson	Sverige	Varbergs Mk	
303	Christian Tufvesson	Sverige	Varbergs Mk	Simonini 250
465	Peter Fredlund	Sverige	Smk Hofors	Yamaha It465
711	Bjorn Verdoodt	Belgien	Dutch Classic	
865	Jonas Norrman	Sverige	Nmck	Husqvarna Cr500

Foto: Stefan Martinsson



MOTOCROSS - Klass 7 Tillverkade före 1990

Nr	Namn/Anmälare	Land	Klubb	Maskin
3	Peter Isaksson	Sverige	Falköpings Mk	Suzuki
7	Johan Andersson	Sverige	Lidköpings Mck	Yamaha
8	Johan Skoglund	Sverige	Huskvarna Mk	Suzuki Rm 125 -86
9	Peter Löwgren	Sverige	Mk Stencrossarna	
11	Jimmy Bäckström	Sverige	Nynäshamns Mck	Honda 125 1986
13	Jonas Wickström	Sverige	Smk Dala	Cagiva 250
15	Anders Sydborg	Sverige	Linköpings Ms	Honda Cr250R-90
16	Rolf Rovik	Norge	Elgana	Yamaha Tt600 1984
21	Teddy Fränberg	Sverige	Smk Värnamo	
28	Kristoffer Bööl	Sverige	Smk Motala	Yamaha
31	Peter Hansson	Sverige	Tibro Mk	Husqvarna 250 85
43	Lars Envall	Sverige	Msk Hammaren	Husqvarna
51	Jan Voelkner	Tyskland	Msc Barth	Honda Cr 480
54	Torbjörn Sterner	Sverige	Skara Mk	Yamaha Tt600
61	Peter "Maddog" Axelsson	Sverige	Folkare Mk	Yamaha Yz250-89
64	Johan Norlin	Sverige	Göta Ms	Husaberg 501
70	Andreas Lundgren	Sverige	C&T	Hva 400
81	Roger Andersson	Sverige	Töreboda Mk	Dpa-Suzuki
83	Mikael Berthag	Sverige	Getinge Mk	Maico 490
84	Mats Vårdstedt	Sverige	Linköpings Ms	Honda Cr250R -84
87	Jimmy Larsson	Sverige	Smk Gävle	
88	Jörgen Larsson	Sverige	Smk Gävle	Honda 250
91	Kenneth Bodingh	Sverige	Kortedala Mk	
99	Heiko Koch	Tyskland	Msc Barth	Honda Cr 500
112	Flemming Vad	Danmark	Hadsund Motorklub	Honda 500
188	Michael Andersson	Sverige	Linköpings Ms	Kawasaki
202	George Lynch	Sverige	Smk Vingaker	Maico 490
225	Conny Hansson	Sverige	C&T	Husaberg 501
261	Torbjörn Lundgren	Sverige	C&T	Hva 510
334	Jan-Erik Åkerstrand	Sverige	Ömk	Suzuki Rm 250 1990
352	Mattias Bengtsson	Sverige	Kinds Mk	Honda Cr250
411	Anders Israelsson	Sverige	Smk Dala Falun	Yamaha 125
414	Lars Hedenskog	Sverige	Göta Ms	Kawasaki Kx 500
429	Lennart Gustafsson	Sverige	Smk Motala	Yamaha Yz 250 1990
465	Peter Fredlund	Sverige	Smk Hofors	Suzuki 250
601	Anders Schultz	Sverige	Smk Dala	Hva 510-87
610	Ulf Envall	Sverige	Msk Hammaren	Husqvarna 4T
738	Svante Eriksson	Sverige	Smk Motala	Suzuki 125/250
748	Jonas Ericsson	Sverige	Smk Motala Mc Klubb	Suzuki
800	John Stambeck	Sverige	Vadstena	Honda 500
1:e reserv 666	Tobias Ols	Sverige	Smk Dala	Cagiva
2 res104	Jerry Wickman	Sverige	Mk Falcon	Yamaha

MOTOCROSS Sidovagn med Nordiska Mästerskapen

Nr	Namn/Anmälare	Land	Klubb	Maskin
7	Ib Hansen	Danmark	Ksm	Wasp/Norton
17	Ralph Lindgren	Sverige	Mk Orion	Hedlund / Wasp
19	Tobias Thräm	Tyskland	Hoope Park	
28	Harlad Pelzer	Tyskland	Heos Germany	Heos
42	Heiko Meyer	Tyskland	Hoope Park	
71	Manfred Ziemann	Tyskland	Adac Berlin	Wasp Yamaha
77	Josef Petak	Tjeckien	Amk Kramolin	Eml-Kawasaki
101	Väinö Hiltunen	Finland	Classic MC Finland	Eml/Yamaha 650
102	Erkki Salo	Finland	Finland	Eml / Folan
148	Tom "Dulin" Leret	Norge	Nmk A-H	
184	Owe Sjätt	Sverige	Linköping Ms	Yamaha 880Cc
232	Kjell Öselin	Sverige	C&T	Norton/Wasp 850 Cc
259	Frank Larsen	Danmark	Ksm	Yamaha Wasp
281	Bernt Johansson	Sverige	Bmk Uddevalla	Eml/Yamaha
378	Nicke Gustavsson	Sverige	Nyköping Ms	Eml Kawasaki 735
379	Jonny Nilsson	Sverige	Nms	Yamaha Wasp 650Cc -85
440	Loa Andersson	Sverige	Östhammars Mk	Hedlund
507	Olav Daläsen	Norge	Moss Mc-Klubb, Norge	Heos/Bmw 998
563	Ole Martin Haakonsen	Norge	Lier Mc-Klubb, Norge	Eml/Motoguzzi
669	Tomas Axelsson	Sverige	Nynäshamns Mck	Eml Jumbo



GM står för Giuseppe Marzotto från Italien, en före detta framgångsrik speedwayförare. Marzotto började med rundbana 1974, tidigare hade han kört MotoCross. I Olle "Varg-Olle" Nygrens speedwayskola lärde han sig grunderna i Speedway. På grund av hans tidigare erfarenhet från MotoCross så kunde han mycket snabbt lära sig konsten att sladda och var redan ett år senare italiensk mästare. Han vann denna titel totalt fem gånger i karriären. Marzotto kom från en rik familj, hans far ägde en stor bondgård i Italien. Han irriterade sig på att det var så svårt att få tag på reservdelar till sina Weslake-maskiner i Italien. Så han slog sig ihop med konstruktören Giuliano Galiazzo och utvecklade en egen motor. 1979 presenterades den första prototypen på Milanos motorcykelutställning. Genombrottet för GM-motorn kom 1983 när Christian Brandt vann EM på Gräs-bana med GM-motor, trimmad av Otto Lantenhammer. Kort därefter blev Egon Müller individuell Speedway-världsmästare. Efter det så fick GM-motorn en strykande åtgång och såldes till nästan alla toppförare som hade minst en italiensk motor i sin maskinpark. Erik Gundersen vann det första mästerskapet i Herxheim med en GM-motor. Karl Maier fortsatte att ge GM segrar under åren 1987 och 88. och sedan följde en rad av framgångar för GM-motoreorna.



Giuseppe

Kännetecknade denna typ av GM motor:

Med ett enkelt överföringsdrev så minskade varvshastigheten till halva motorvarvtalet. Den överliggande kamaxeln (SOHC) drivs av fyra ventiler med så kallade gaffelvipparmar. Diametern av insugningsventilerna var 33,5 mm och avgasventilerna var 29mm. Motorn utvecklades som en kort- och långslagig variant. På den kortslagiga var förhållandet borring/slag 86 x 86 mm och på den långslagiga 84 x 89 mm. Tändningen sker genom brytarkontakt och tändningsbox. Största fördelen med denna motor var den låga vikten på endast 26 kg.



Kännetecknande för GM-motor med stående cylinder

SPEEDWAY Rundbana

<i>Nr</i>	<i>Namn</i>	<i>Hemort</i>	<i>Maskin</i>
16	Roy Abrahamsson	Lilla Edet	GM -91 el Jawa -90
25	Björn Anders Johansen	Askim	Weslake -80
29	Rolf Imerslund	Skiptvet	Jawa 500 -82
36	Nisse Nilsson	Nyköping	Jawa 890 -75
41	Gunnar Lund	Skutskär	Jawa -70
45	Erik Zetterstrand	Vrena	Jawa 897 -85/ sidvagn 895 -78
47	Rolf Fridh	Östersund	Jawa 895 -80
48	Risto Flink	Kutajärvi	Jawa 897 -88
53	Alf Svensson	Varberg	Jawa
59	Harry Lahti	Helsingby	Jawa 897 -85, 890 -68
60	Kaarlo "Kalle" Salonen	Kellokoski	Jawa DT500 894 -77
63	Egon Jensen	Skavinge	Jawa -90
66	Bengt Danielsson	Frillesås	Jap-Grönli
69	Kjell Syrén	Linköping	Jawa -85
76	Mika Helin	Loimaa	Jawa 897 -87
82	Dick Rosvall	Sjöbo	Jawa 895 -85
86	Michael Johansson	Säter	Jawa 897 -85
90	Ulf Bergman	Gävle	Jawa -70
112	Rolf Olav Nyhus	Åros Røjken	Jawa
116	Åke Halvarsson	Bollnäs	GM -91 el Jawa -90
125	Johnny Nilsson	Eslöv	Jawa 895 -85
133	Bjarne Sörenby	Toböl	Jawa
202	Greger Hanson	Hallstavik	Jawa 890 -72
236	Ingemar Svensson	Kumla	Jawa 898 -90
242	Tor Eriksen	Hoböl	Jap
245	Berndt Carlsson	Olofström	Jawa -87
280	Leif Nilsson	Åkersberga	Weslake -79
310	Örjan Axelsson	Linköping	Jawa 898 -89
334	Lars Olander	Höiö	Weslake 80 -80

TRIAL

Text & Foto: Lars Gerestad

Trial är en unik mc-sport, där konsten är att behärska motorcykeln till fullo. Förens utmaning är att ta sig igenom ett sektionsavsnitt utan att ta stöd med fötterna. När förarna ska köra i sektionen, får man först gå den till fots och försöka memorera det spår som man bedömer bli det bästa för att sedan kunna köra prickfritt genom sektionen. Trial är ett engelskt ord som betyder både rättegång och försök. Ett ord som passar väl in här – i sektionen blir körningen nämligen bedömd av en domare (rättegång) och föraren har bara ett försök på sig att köra genom sektionen. Trial körs i alla åldrar och av både tjejer och killar i varierad terräng såväl ute som inomhus. I klassisk trial kör förarna på äldre trialmotorcyklar efter ett speciellt klass system. I de flesta fall är förarna minst lika gamla eller äldre än sina motorcyklar, men glädjande ser vi också en del yngre förare som även dom gillar att grensla lite äldre trialcyklar. Klass systemet framgår när ni tar en titt i startlistan.

Prickar utdelas i varje sektion enligt följande:

Ingen fotning	0 prick
Fotning en gång	1 prick
Fotning två gånger	2 prick
Fotning fler än två gånger (åker sparkcykel)	3 prick
Kullkörning, stopp, bruten banmarkering	5 prick

Endast grövsta felet i varje sektion belastas. Således kan en förare erhålla högst 5 prickar i varje del. Förare som kört hela banan med lägst antal prickar döms som segrare.

Observera att i trial får man inte prickar, utan dom tar man alldeles själv !



Mika Janson lyfter elegant framhjulet på sin sidventilade Norfield.

Affe Lövquists vandringspris

2002	Benke Johansson	Sjögestad
2003	Jukka Penttilä Mika Jansson	Finland Saltsjö-Boo
2004	Esa-Pekka Haimila Erki Petäjä	Finland Finland
2005	Pekka Palojärvi	Finland
2006	Pekka Palojärvi	Finland
2007	Matti Palojärvi	Finland
2008	Åke Axelsson	Mönsterås
2009	Markku Karvonen	Finland
2010	Andreas Karlsson	Motala
2011	Tony Gerestad	Linghem
2012	Bengt-Göte Flood	Karlskoga

ÅRETS ITALIENSKA TEMA

Fantic är ett italienskt trial mc märke som blev mycket populärt även här i Sverige. 1968 startade bolaget att producera motorcyklar och 1972 började exporten av trial motorcyklar till England. Fantic tog hem hela tre WM i trial åren 1985, -86 och -88, samtliga gånger med Thierry Michaud som förare. Dom "röda djävlar" tog också sju totalseg-rar i Scottish six days trial. Naturligtvis bidrog vinsterna till en enorm popula-ritet och den höll i sig en bra bit in på 90-talet med dom då nya och första monofjädrade Fantic trialcyklarna. I årets startfält kommer vi att få se några av dessa fina Fantic i full aktion.

Startfältet i årets Classsic Trial - består som ni nog förstår - till större delen av goa gamla gubbar. Många med alle-handa krämpor - här finns förare med bara ett öga, nya höftkulor, prostata-besvär, astmatisk hosta, opererade knän, ledgångsreumatism, löständer, diskbräck, för högt blodtryck, spikade handleder, alltför stora magar, eller bara käpp och rullator - men ta mig faan - köra trial det kan dom!

Dom här åkglada gamla gubbarna hittar du vid start och målplatsen för Trial som är belägen bakom LMS kanslihus. Banan sträcker sig mot slänten vid speedway-banan och upp i skogen bakom cross-banan och vidare till några riktigt steniga sektioner på andra sidan roaddracingban-an. I år har banläggarna byggt upp några "nya" sektioner av gamla sektioner som inte används på många år. Naturligtvis finns dom klassiska sektionerna som "Affes pool", "Roten", "Långa lerdiket" och "Dödshoppet" med bland årets sek-tioner. Som brukligt tävlar alla om Affe Löfquists åtråvärda vandringspris, där den förare som har totalt minst antal prickar oavsett klass tar hem årets inteckning.

Linköpings MS och MCHK hälsar er alla varmt välkomna till Linköpings Motorstadion och årets klassiska Trial i samband med 48 års racet. Vi önskar förarna lycka till, och publiken en trevlig helg i naturen kring motorstadion.

Välkomna till riktig trialnostalgi.
Lars Gerestad LMS



Anders Fransson på sin vackra Royal Enfield.



Fantic 200cc från 1989 här ett ex med fyrtaktsmotor.

TRIAL

Nr	Namn	Ålder	Land	Maskin	cc	År
Pre-65 4-str. Pre Unit N/C A						
1	Anders Eriksson	51	S	Matchless	500	-55
2	Tom Sjöman	64	SF	Norton	500	-52
Pre-65 4-stroke Unit N/C A						
5	Gunnar Rohed	60	S	Triumph Cub	230	-64
6	Villy Kyndensen	55	DK	Bsa C15	250	-64
7	Juhani Himmanen	58	SF	BSA B40	343	-65
8	Jan-Erik Mellberg	62	S	BSA B40	350	-64
9	Hans Hökert	66	SF	BSA B40	440	-65
10	Kjeld Gerken	56	DK	Triumph TR	250	
11	Hannu Alaja	66	SF	Bsa C15	250	-63
12	Kurt Ahlgren	56	S	Bsa C15	250	-59
Pre-85,2-stroke Nordic/cup A						
15	TonyArbeus	52	S	Yamaha TY	250	-76
16	Michael Andersen	47	DK	Yamaha TY	250	-75
17	Aage Schmidt	56	DK	MZ	150	-83
18	Jarle Stensbye		N	Montesa	348	-79
19	Hans Jörn Beck	55	DK	Fantic	125	-78
20	Benke Johansson	46	S	Montesa	349	-80
21	Leif Nielsen	57	DK	Montesa	330	-85
22	N. Björnskov Schmidt	23	DK	Yamaha TY	175	
23	David Fischer	33	D	Montesa Cota	200	-79
24	Magnus Petersson	47	S	Montesa	348	-79
25	Michael Bremer	?	D	Anmälan ???		
Pre-85,4-stroke Nordic/cup A						
26	Steffen Lasch	65	D	Honda Seeley	200	-85
27	Bernd Maschmann	55	D	Honda TLR	200	-83
28	Adrian Lasch	42	D	Honda TLR	250	-84
29	Yngve Johansson	57	S	Honda	250	-79
30	Harri Heinekainen	49	SF	Honda TLR	200	-85
31	Lars Jahn	73	SF	Honda TLR	250	-84
32	Magnus Fagerström	48	S	Fantic	175	-79
33	Lennart Gancarz	48	S	Honda TLR	250	-85
Open - modern bikes B						
40	Klara Eriksson	19	S	Gas Gas	280	2002
Greybeard over 60 any bike B						
42	Danne Westlund	79	S	Yamaha	250	
43	Erkki Ranta	65	SF	Bultaco	250	-78
44	Holger Schönknecht	55	D	BSA	500	-50
45	Heikki Seppälä	67	SF	BSA C11	250	-52
Pre-65 4-stroke Pre Uni B						
47	Peter Mönster	43	DK	Royal Endfield	350	-60
48	Björn Heurlén	64	S	AJS	500	-53
Pre-65 4-stroke Unit B						
49	Billy Syrén	73	S	Bsa B40	350	-64
50	Ole Christoffersen	59	DK	Coppi		

51	Bernt Johansson	79	S	BSA C15	250	-64
52	Kai von Plato	60	SF	Triumph	200	-61
53	Esa-Pekka Haimila	67	SF	Triumph	199	-60
54	Jan Boander		S	BSA	250	-63
55	Erik Schjerner	67	DK	Triumph Cub	199	-57
69	Tomas Willer	47	DK	Triumph Cub	200	

Pre-65 2-stroke B

56	Carl-E. Eriksson		S	James	224	-57
57	Tony Gerestad	37	S	Jawa	250	-62
58	Bengt-Göte Flood	69	S	Bultaco	250	-65
59	Marku Karvonen	62	SF	Bultaco Mercurio	244	-64

Pre-85 4-stroke B

60	Bo Jönsson	64	S	CCM Trial	350	-78
61	Ingvar Engman	72	S	Honda TLR	250	-85
62	Per Erik Syverstad	65	N	Honda TLR	250	-85
63	Pettri Leppänen	49	SF	Honda TLR	250	-85
64	Peter Lundgren	45	S	Honda TLR	250	-85

Pre-85 2-stroke B

70	Mikko von Plato	10	SF	Helkama Raisu	50	
71	Jan-Ove Lipponen	54	S	Cagiva Tr 3.50	350	-80
72	Lasse Säberg	47	S	Montesa	348	-85
74	Arne Petter Morstad	62	N	Bultaco	350	-76
75	Joakim Sjögren	34	S	Honda TLM	50	-78
76	Rolf Berven	56	N	Bultaco 325	326	-84
77	Jaako Ulmanen	64	SF	Yamaha	250	-76
78	Jim Lindahl	46	S	Honda TLM	50	-84
79	Bertil Jönsson	50	S	Yamaha	250	-85
80	Erkki Petäjä	59	SF	Bultaco	350	-78
81	Robby Rettig	48	D	Montesa Cota	307	-78
82	Helge Gustavsson	52	S	Yamaha TY	250	-77
83	Jan Stensgaard	58	S	Yamaha TY	250	-80
84	Christer Kernell	59	S	Suzuki Beamish	250	-73

Air Cooled Mono B

88	Lars Gerestad	65	S	Fantic	200	-89
----	---------------	----	---	--------	-----	-----

Newcomers any bike C

90	Kari Karjalainen	67	SF	Honda TLR	200	-83
91	Hans Karlsson	61	S	Apollo Comp.	118	-50
92	Mats "Ossa" Nyberg	56	S	Ossa M.A.R	350	-76

Trialklasser

- I samtliga klasser är A respektive B benämning på svårighetsgrad. A = svår, B = medel, C=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.

Nummerskyltar:

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



Besök vår
hemsida



Nu finns vi i
Kolsva

Besök vår blogg
NONSHINE



Foto: Pargusbild.com

www.spinnin-wheel.se

08-530 300 15