

Välkommen till  
**45-Års Racet**



Classic Racing 6-8 augusti 2010



**SVEMO**  
SMÅRÅS MOTOR- och SVANÖTTORREBILKONT

**CLASSICBIKE**



**MCM**

Pro:imp  
**AVON**  
TYRES

Foto: Bengt Johannesson



**LINKÖPINGS MOTORSTADION**

# INNEHÅLL

Inledning/Funktionärer.....	3
Tidsschema.....	4
Klassindelning RR.....	6
Flaggsignaler.....	9
Artikel "Rolf Gülich".....	10
RR Klass 50cc.....	14
RR Klass 47 Förkrigsklassen.....	15
RR Klass 175cc.....	15
Artikel "BSA 100 år".....	16
RR Klass 250cc.....	20
RR Klass 7B Forgotten Era.....	20
RR Klass RD/LC 250cc.....	20
RR Klass 350cc.....	21
Artikel "BSA inom Roadracing".....	22
RR Klass 500cc.....	26
RR Klass 7C Formula 2 1980-1987.....	27
RR Klass 750cc.....	28
RR Klass 7A Forgotten Era 1000cc.....	30
Områdeskarta.....	32
Artikel "HVA Windmill Trophy 2010".....	34
Artikel "En fantastisk renovering".....	35
Funktionärsinformation.....	38
Artikel "SuperMono".....	40
RR Klass SuperMono.....	41
RR Klass 7C Formula 1 1980-1987.....	42
RR Klass Sidvagnar 8A, Låghjulingar.....	43
RR Klass Sidvagnar 8B, Höghjulingar.....	43
RR Klass Sidvagnar 8C, 1973-1983, Kortskorpor.....	43
Artikel "Nicke Porry".....	46
RR Klass Öppen Parad.....	47
Artikel "BSA inom Motocross".....	48
Motocross Klass 1 före -60.....	50
Motocross Klass 2 "Ove Lundell Trophy".....	50
Motocross Klass 3A 125cc före -74.....	52
Motocross Klass 3A:1 50cc före -84.....	52
Motocross Klass 3B 250cc före -70.....	52
"Ruben Milds minnespokal".....	53
Motocross Klass 5A 250cc 2T före -74.....	53
Motocross Klass 4 500cc 4T blockmotor.....	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 -88.....	56
Motocross Klass Sidvagn Nordiska Mästerskapen.....	57
Artikel "Speedway - Så här började det".....	58
Rundbana startlista.....	59
Artikel "BSA inom Trial".....	60
Affe Löfquist Trial Cup VP.....	61
Trial startlista.....	62

# MOTORCYKELVÄNNER

Motorcykelhistoriska Klubben fyller i år 45 år. Det är kanske inte ett så stort jubileumstillfälle men det är också 30 år sedan klubben genomförde sitt första jubileum på Linköpings Motorstadion – ett mycket gott samarbete med Linköpings Motorsällskap som kommit att bestå under alla år. Från och med 1987 övergick jubileerna till årsrace och har därefter blivit nordeuropas största samling av classic roadracing, speedway, trial och motocross. Med nästan 700 aktiva förare till start är Linköpings Motorstadion ett aktat arrangemang i hela Europa. Detta är det sjätte MCHK-jubileet samtidigt som SVEMO fyller 75 år och LMS 85 år, alltså flera goda skäl för motorcyklister av alla åldrar att komma samman och fira.

Här bjuds Nordiskt mästerskap i classic roadracing av LMS/MCHK-racing, motocross med Ove Lundell Trophy av LMS/Cross och Trialveteranerna, speedway av MCHK Rundbana och nordisk trial av LMS/MCHK Trial. Utbudet på motorcyklar är således imponerande. Vi har överallt öppna depåer så att publiken har möjlighet att på nära håll titta på maskinerna och tala med förarna. MCHK och Linköpings Motorsällskap önskar alla varmt välkomna med övertygelsen om att vi skall få ett spännande och olycksfritt veckoslut. Vår målsättning är att deltagarna och publiken skall trivas och njuta av ett välarrangerat evenemang. En vältrimmad och serviceinriktad funktionärsstab borgan för detta.



Björn Weissmann  
Ordförande MCHK



Kjell Karlsson  
Ordförande LMS

## Funktionärer/Officials

Organisationsansvarig LMS	Leif Nilsson	LMS
Org.ansv. MCHK-R/Pressansv.	Lennart Olander	MCHK-R
Organisationsansvarig MCHK	Björn Weissmann	MCHK
Domare RR	Volmar Mårtensson	ARC
Tävlingsledare RR	Göran Aldén	LMS
Bitr. Tävlingsledare RR	Lotta Kjellgren	LMS
Bitr. Tävlingsledare RR	Johan Pettersson	LMS
Bitr. Tävlingsledare RR	Benny Mårtensson	MCHK-R
Tävlingssekreterare RR	Elisabeth Axelsson	MCHK-R
Besiktningschef RR	Rolf Andersson	MCHK-R
Funktionärschef RR	Alexandra Ringkvist	LMS
Speaker RR	Thomas "Triumph" Hilse	MCHK-R
Speaker RR	Per "Norton" Holmström	MCHK-R
Depåansvarig	Ronnie Söderholm	MCHK-R
Tidtagning/Resultat RR	RR-time	Linköping
Domare Motocross	Bengt "Mulle" Edh	Huskvarna
Tävlingsledare Motocross	Magnus Jonsson	LMS
Bitr. Tävlingsledare Motocross	Mårten Danielsson	LMS
Bitr. Tävlingsledare Motocross	Jonny Larsson	LMS
Sekretariat Motocross	Lisbeth Wernersson	LMS
Speaker Motocross	Jan Busk	Falun
Ansvarig MCHK Rundbana	Carl Axel Johansson	MCHK
Ansvarig Speedway	Carina Fors	LMS
Speaker Speedway	Per Johansson	Norrköping
Trialansvarig MCHK	Björn Heurlén	SMK Motala
Trialansvarig LMS	Lars Gerestad	LMS
Sekretariat Trial	Bo Ekenger	LMS
Speaker/prisutdelare Trial	Björn Weissmann	MCHK
Motormännen Patrullbilar	Alf Löfquist	LMS
Programredaktör	Håkan Norberg	LMS

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

# TIDSSCHEMA

## FREDAG/FRIDAY

### Roadracing & Parade

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

Live music: Pork from Cork ca 21.00-24.00

### Speedway

Träning/Practice:  
13.00-17.00

## LÖRDAG/SATURDAY

### Roadracing & Parade

#### Tidsträning/Qualification 2

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

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

Live music:  
Björn Hernborg & Niklas Jansson  
ca 21.00-24.00

### Motocross

#### Träning/Practice:

Class 2 (OLT)	09.00-09.15
Class 1 + 3A:50cc	09.20-09.40
Class 3B + 4 + 5A + 5B	09.45-10.05
Class 6 -50 TSC	10.10-10.35
Class 2 (OLT)	10.35-10.50
Klass 6 +50 TSC + 7	10.55-11.20
Klass SC	11.20-11.40

#### Förmöte/Riders briefing:

10 min. after practice is over at Race Office

Race 1	Första/First start:
Class I	12.30
Class 2 (OLT)	
Class 3A:125cc + 50cc	
Class 3B:250cc + 5A:250cc	
Class 4 + 5B:500cc	
Class 6 -50 TSC	
Class 6 50+ TSC + 7	
Class Sidecars	

Race 2	Första/First start:
Class I	15.30
Class 2 (OLT)	
Class 3A:125cc + 50cc	
Class 3B:250cc + 5A:250cc	
Class 4 + 5B:500cc	
Class 6 -50 TSC	
Class 6 50+ TSC + 7	
Class Sidecars	klart ca 17:45

### Speedway

Träning/Practice  
09.00-12.00

Regularitetsrace  
(avslutas med Parad)  
15.00-17.00

Prisutdelning/  
Prizegiving ceremony:  
ca 17:15

### Trial

Besiktning, stickprov  
Före kl. 09.30

Träning/Practice:  
09.00 - 09.30

Tävling:  
10.00

## SÖNDAG/SUNDAY

### Roadracing & Parade

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

47 + 2 + 2B	09.00
3 + 7B + 11	09.15
4 + 5	09.30
6 + 7A + 7CF2	09.45
7CF1 + 9	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	12.10 12
Lunch	12.35 - 13.35
500cc	13.35 12
750cc	14.00 12
7A	14.25 12
SuperMono	14.50 12
7C F1	15.15 12
Sidecars	15.40 12
Open Parade	16.05 15 min

### Motocross

#### Träning/Practice:

Class 1 + 3A:50cc	09.00-09.15
Class 2 (OLT)	09.15-09.30
Class 3B + 4 + 5A + 5B	09.30-09.45
Class 6 -50 TSC	09.45-10.00
Class 6 +50 TSC + 7	10.00-10.15
Class SC	10.15-10.30

Race 1	Första/First start:
Class I	11.45
Class 2 (OLT)	
Class 3A:125cc + 50cc	
Class 3B:250cc + 5A:250cc	
Class 4 + 5B:500cc	
Class 6 -50 TSC	
Class 6 50+ TSC + 7	
Class Sidecars	
Rövarheat	
(Rövarheatet består av de 5 bästa i klasserna 1, 2, 3A:125cc + 50cc, 3B, 4, 5A och 5B. Totalt 35 st.)	

### Speedway

Poängkörning  
11.00-13:00

Prisutdelning/  
Prizegiving ceremony:  
ca 13:15

### Trial

Träning/Practice:  
09.00 - 09.30

Tävling:  
10.00

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



TRIUMPH Norton HSA

## VERKSTAD

FÖR ENGELSKA  
MOTORCYKLAR



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

# KLASSINDELNING ROADRACING

Vad kallas klassen	Årtal t.o.m		Övre cc-gräns	Tävlingsnr.		Kommentar
	4-takt	2-takt		Bottenfärg	Sifferfärg	
50cc	Äkta racer -82 Replika -72		50cc	Svart	Vit	
Förkrigsklassen -47	-47	-47	Ingen begr.	Följer motorstorlek ( cc )		Förkrigsklassen och 175cc -72 kör tillsammans
175cc	-72	-67	175cc	Svart	Vit	
250cc	-72	-67	250cc	Grön	Vit	250cc -72 och RD/LC (vattenkyld utan YPVS) kör tillsammans
Yamaha RD/LC 250cc Supportklass			250cc	Grön	Vit	
350cc	-72	-67	350cc	Blå	Vit	350cc -72 och Forgotten era 250cc -79 kör tillsammans
Forgotten era 250cc 7B	-79	-79	250cc	Grön	Vit	
500cc	-72	Ej tillåtet	500cc	Gul	Svart	
750cc	-72	-67	750cc	Vit	Svart	
Forgotten era 1000cc 7A	-79	-79	1000cc	Följer motorstorlek ( cc )		
SuperMono (hette tidigare SoS)	Ej begr.	Ej tillåtet	800cc	Svart	Gul	Moderna motorcyklar (Supportklass) 1 cylinder 4-takt
7C Formula 1, 1980-87	-87	-87	2-takt 401-1100cc 4-takt 601-1100cc			
7C Formula 2, 1980-87	-87	-87	2-takt <400cc, 4-takt <600cc och genuina 250-racer			
Sidvagnar MCS 8A "Låghjulingar"	-72	-72	1000cc	Vit	Svart	MCS 8A, MCS 8B och MCS 8C kör tillsammans. Höghjulingar är äldre typ av sidvagnsracer.
Sidvagnar MCS 8B "Höghjulingar"	-72	-72	750cc	Vit	Svart	
Sidvagnar MCS 8C "Kortskorpor"	1973-83	-83	1000cc	Vit	Svart	MCS 8C "Kortskorpor" är den nyaste sidvagnsklassen i Classic.
Öppen parad	-83	-83				Ej tävling. Förarna startar från depå.

Startförfarandet i samtliga tävlingsklasser är kopplingsstart med motorerna igång.



www.mchk-racing.org



Christer Hjertner (63, Bultaco TSS -64) öser på efter chikanen före Hasse Gustafson (34, Yamaha TD1C -66) och Ragnar Eriksen (60, Honda CBXC -72). Foto: Bengt Johannesson


**VI GÖR VÅGEN SOM VÄGER BÅGEN**

**TILLQUIST** Teknik och kunskap - till din fördel

# FLAGGSIGNALER

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


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


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


 **Svart flagga + förarens tävlingsnummer (vita siffror)**  
Förare med angivet nummer ska åka in i depån inom 3 varv. Det behöver inte betyda brutet lopp utan det kan vara något som behöver åtgärdas eller varnas för.


 **Gul flagga med röda ränder**  
Främmande material (t. ex. olja) som kan orsaka halka. Kan även visas vid hastigt nedfallande regn.

 **Svart flagga med orange cirkel + förarens tävlingsnummer**  
Förare med angivet nummer ska åka av banan snarast där lämplig plats finnes.

 **Röd flagga**  
Stopp av tävling eller träning. Visas på order av tävlingsledare.

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

 **Svart/vit-rutig flagga**  
Målflagga.

 **Gul flagga som rörs**  
Hinder i omedelbar närhet. Föraren måste vara beredd på att stanna. All omkörning förbjuden.


 **Vit flagga som rörs**  
Tjänstefordon (vanligen ambulans) i omedelbar närhet.

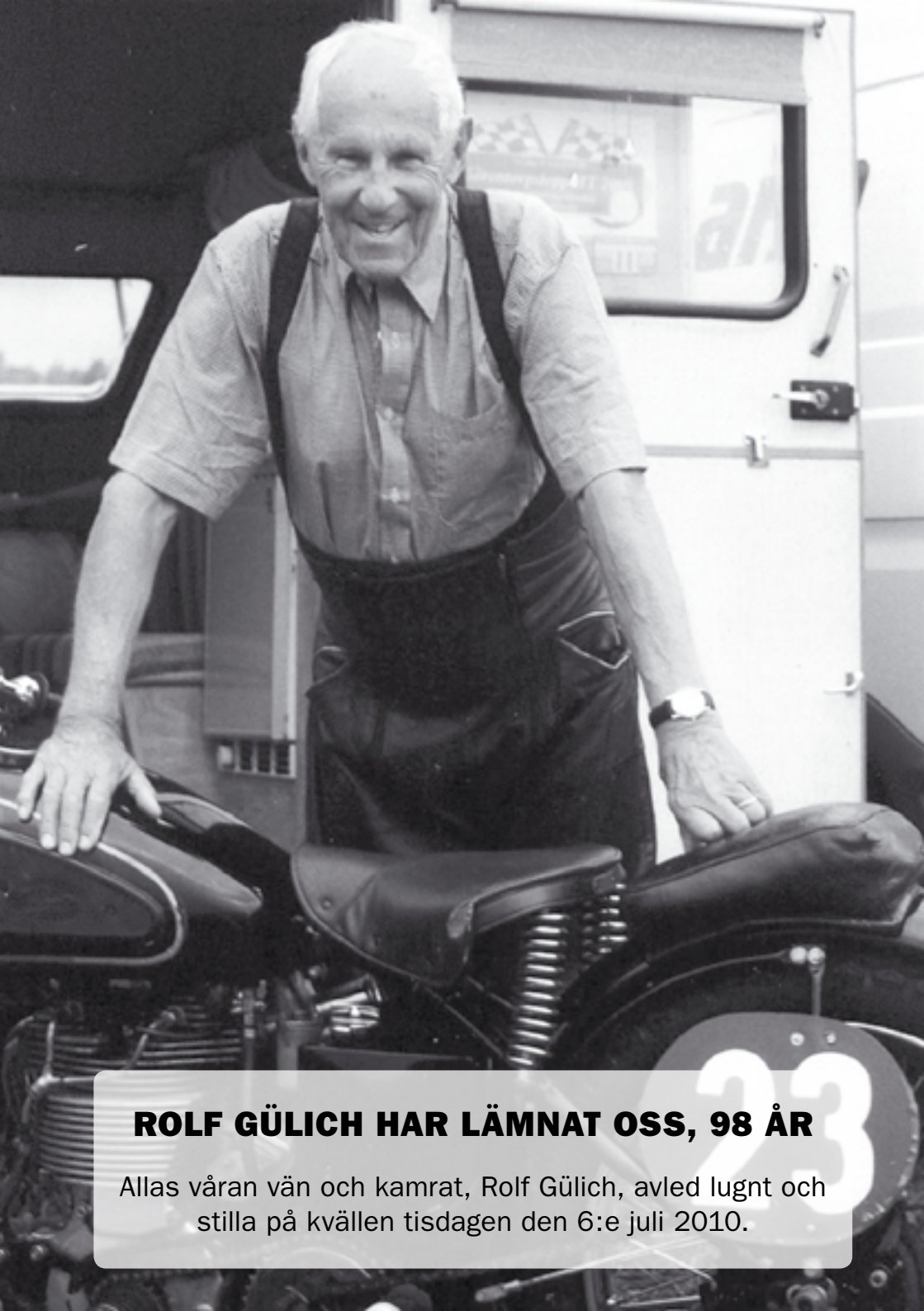


Foto: Bengt Johannesson

**RRTIME**  
keeps track of time



Foto: Bengt Johannesson



## **ROLF GÜLICH HAR LÄMNAT OSS, 98 ÅR**

Allas våran vän och kamrat, Rolf Gülich, avled lugnt och stilla på kvällen tisdagen den 6:e juli 2010.

Det är med stor sorg och saknad jag minns Rolf. Jag lärde känna honom när jag kom med i Classic Racingverksamheten 1989. Jag visste ju redan vem han var, han var ju en legend inom svensk och även internationell motorsport. Jag och Monica fick genast en mycket bra kontakt med Rolf vilken har hållit i sig under alla år.

Rolf var en mycket öppen, positiv och en verklig gentleman. Vi hade en hel del kontakt på telefon under åren och jag fick rätt ofta brev från honom och som han alltid avslutade med "Din vän Rolf". Jag måste nog erkänna att jag kände mig väldigt hedrad av den avslutningen på breven.

Rolf hade en stor portion humor. Jag minns den gången på Linköping när jag kom gående i depån och Rolf satt vid serveringen och ropade på mig. Han talade om att han hade fått svart flagg. Jag frågade honom varför han hade fått det. Jag glömmer aldrig svaret jag fick: "Jag kom ut i fel klass, det var ju 500cc som körde men jag trodde det var parad, och jag tyckte väl att gubbjävlarna körde så jäkla fort".

Jag saknar Dig och våra samtal på banorna Rolf.

Lennart / Ordf. MCHK-Racing

Läs nedan om Rolf's sagolika levnadshistoria som skrevs när han fyllde 95 år.

### **VÄRLDENS MESTA TT-FÖRARE 95 ÅR 1 FEBRUARI 2007 - VARAV 80 PÅ RACERBANAN!**

För en del människor kan livet sluta med en lång fångelsevistelse. För Rolf Gülich började livet med en längre fångelsevistelse. Hans far var nämligen fängelsedirektör på anstalten som låg i Citadellet i Landskrona. Där såg han dagens ljus den 1 februari 1912. Familjen hade tjänstebostad ovanpå anstaltens expedition.

Redan vid 11 års ålder hade uppväxten i fångelsemiljön lockat honom att olovandes ta faderns cykel med en Esse påhängsmotor. Den lyckades han starta men inte stanna! Det problemet löste han genom att köra upp för den branta vallen som omgav Citadellet. En fartdåre var född!

Den 17 september 1926 debuterade han i en backtävling vid Sundby Tegelbruk. Han hade lyckats få låna en Bayliss-Thomas 147cc som inte krävde körkort. 14 år gammal vann han sin klass överlägset. Han var den ende startande i klassen!

Karriären var inledd och genom familjevänner och ägaren till EBE-verken i Åmål lyckades han köpa en EBE-motorcykel. Trots pappa Karl-Emils motstånd anmälde han sig till en rundbanetävling på Landskrona idrottsplats. Han vann sina två heat och sin klass. Pappan som var tävlingsdomare blev naturligtvis stolt och ändrade inställning till sonens hobby.

Han blev fabriksförare för EBE-verken under några år, körde för Rex och Monark och vann 1929 sin första Novemberkåsan på Monark – 17 år gammal. 1930-talet var det mest framgångsrika med bl a två segrar i Europas Grand Prix i Saxtorp och som medlem i Scuderia Husqvarna tillsammans med Ragge Sundqvist och Martin Strömberg deltog han framgångsrikt i många internationella tävlingar i hela Europa.

Han har testat hos Ferrari som Formel 1-förare men hade inte råd att acceptera anbudet och andra världskriget stoppade en karriär som fabriksförare åt Mercedes. 20 år gammal tog han flygcertifikat efter endast fyra timmars undervisning och läste senare till ingenjör vid Teknisk i Malmö.

I 37 år var han flygingenjör vid bl a F 4 i Östersund, F 6 i Karlsborg, Flygförvaltningen i Stockholm och F 21 i Luleå. Han kom sedan till A8 i Boden, I 15 i Borås och slutade den militära karriären på Lv 6 i Kviberg. Han har avverkat 56 säsonger som skidlärare och färdledare i fjällen - åt bl a kungafamiljen, 26 år som lagledare för Monarks sixdays-lag, 10 år som hamnkapten i båtklubben och 80 år som TT-förare!



På Velocette

Bekantskapskretsen är oöverskådligt stor och till hans bekanta hörde Prins Bertil, Prinsessan Margareta och nästan alla de tidigare sekulens stora racerförare och flygare. Många läkare på olika akutavdelningar tillhör också denna skara. Efter en tävling på Avusbanan 1936 träffade han och Ragge Sundqvist Adolf Hitler, även om han inte var en önskvärd bekant.

På den olämpliga Kvibergbanan vrupade han i 140 km/t, tumlade

utför en slänt och fick sprickor i höftbenet, bäckenet och ett brutet mellanhandsben. Efter en vecka på kirurgen och ytterligare en på, som han säger, "återvinningsavdelningen" hade 89-åringen läkt ihop lika snabbt som en tonåring.

Vid SörentorpsloppeTT härom året körde Rolf först sönder sin Velocette men till nästa heat fick han låna en BMW R 75 och körde rutinerat vidare. Därefter kastade han sig över en Be-Pe/BMW sidvagnsmaskin och avverkade dagens snabbaste varv - 35 år efter att han senast kört ett sidvagns-ekipage!

Att år 2007 fylla 95 år, trots en livsfarlig verksamhet, och vara i fysisk toppform är få förunnat. Efter en starroperation behöver han inga glasögon. Att dessutom ha ett



På BMW R 75

emellanåt eller smuttar på en konjak. Och så skall man inte glömma att det finns kvinnor. Jag minns också vad mamma Vera ofta sa: "Vi kommer alla att dö om vi får leva och ha hälsan!"



På Be-Pe sidvagn med Stanley Hedlund

Rolf Gülich skulle på flera sätt platsa i Guinness Rekordbok. Den 12-13 maj 2007 var han i sadeln igen på Linköpings Motorstadion!

Tillsammans med många andra tar Sveriges största folkrörelse – motorsporten – av sig hjälmen/kepsen och bugar vördnadsfullt för världens äldste aktiva och mesta TT-förare!

innehållsrikt och kristallklart minne gör Rolf alldeles unik! Man behöver inte vara läkare för att inse att han var ett medicinskt fenomen.

När denna levnadshistoria skrevs fick han även frågan: Hur kan Du vara i sådan form vid 95?

- "Jag försöker umgås med glada och positiva människor, försöker undvika surpappor. Tar en liten whisky

## ROADRACING 50cc

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Maskin	Klubb
3	Robert Lavér	Stockholm	Monark GP -72	Västra MK
9	Karel Rathousky	Hradec Kralove, CZech	AHRA -72	CZ
11	Rolf Heljefors	Uppsala	VRM Minarelli -72	MCHK-R
30	Rikard Käll	Norrköping	Maico 50cc RR -71	MCHK-R
31	Leif Smedh	Avesta	Puch Moeri -72	MCHK-R
39	Piet Huybers	Eindhoven, Holland	Pasotti Minarelli -72	KNMV
44	Andreas Damm	Mora	Milani RR -71	MCHK-R
50	Jon Nordström	Köpenhamn N, DK	Emot Minarelli -71	DMU
66	Robert Lindquist	Segertorp	Milani Competizione -72	MCHK-R
68	Mikael Kyander	Rönninge	Monark -73	MCHK-R
75	Lars Persson	Kinna	Kreider GP50R -78	Kinna MK
80	Leif Källberg	Säter	Suzuki TS50J -71	MCHK-R
90	Harald Schlosser	Eppertshausen, Tyskland	Kreidler van Veen Repl. -79	DMSB
111	Peter Müller	Lucka, Tyskland	ZM Kreidler -78	DMSB

## ROADRACING Klass 47 - Förkrigsklassen

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Maskin	Klubb
1	Börje Ivarsson	Sala	BSA M33 -47	Sun MS
4	Tobias Lindqvist	Sundsvall	Monark -Albin -43	Midälva Classic MCC
5	Bo Svelander	Söråker	Ajsbin -46	Midälva Classic MCC
6	Svante Lindqvist	Sundsvall	Norbin -43	Midälva Classic MCC
7	Roland Orsmark	Lerberget	Ariel TT -46	MCHK-R
8	Tomas Larsson	Hedemora	Albin -43	SMK Hedemora
11	Karl-Erik Larsson	Mariefred	Matchless G80 -47	MCHK-R
13	Paul Viken Bakke	Oslo, N	BSA REB33 -47	NMF
14	Stefan Nilsson	Eskilstuna	Matchless -47	MCHK-R
15	Lars-Gunnar Zels	Möklinta	Royal Enfield W0350 -47	MCHK-R
16	Peter Forsling	Rättvik	Triumph GP -47	MCHK-R
18	Christer Watz	Motala	HVA 600repl -32-34	MCHK-R
19	Ulf Jönsson	Bergforsen	BSA -47	Norra RRS
20	Roger Nordmark		BSA ZB -47	Funbo MS
22	Charles Ingberg	Stockholm	Triumph GP -47	MCHK-R
23	Tommy Bengtsson	Skånes Fagerhult	HPD Albin-Norton -47	MCHK-R
26	Michael Beckmann	Hamburg, D	Norton ES2 -47	DMSB
27	Frank Schwarz	Hamburg, D	Norton ES2 -47	DMSB
28	Urban Sundin	Årsunda	Monark M42	AMF Årsunda
46	Peter Melchert	Ostenfeld, D	Rudge Spezial -30	DMSB
50	Lena Jönsson	Bergforsen	AJS 18CTT -47	Norra RRS
51	Knud Hansen	Viborg, DK	Rudge Ulster -38	DMU
99	Thomas Lundberg	Skara	Ariel	MCHK-R
111	Rolf Granlund	Långshyttan	BSA XB 33 500 -47	MCHK-R
222	Hans Westelius	Korskrogen	BSA B33 -47	MCHK-R



Tre i bredd genom Esset! H Nielborg (144, CZech Eigenbouw -72) leder knappt före Bengt Lagerblad (15, Delta -74) och Jan Bok (10, Kreidler -72). Foto: Bengt Johansson

## ROADRACING 175cc - t.o.m. 1972

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Maskin	Klubb
31	Leif Smedh	Avesta	Bultaco TSS 125 -67	MCHK-R
32	Erkki Männistö	Gislaved	Minsk -67	MCHK-R
37	Magnus Wihlborg	Gävle	Honda CB175 -72	Gefle MCK
42	Valerijs Borodins	Riga, Lettland	Kovrovec -68	LaMSF
45	Harri Konttinen	Gävle	Honda CB -72	MCHK-R
55	Urban Engström	Sparreholm	Honda CB -72	MCHK-R
61	Bernt Gustavsson	Linköping	Bultaco TSS -67	Linköpings MS
65	Pär-Anders Magnusson	Tidan	MZ RE125 -67	MCHK-R
80	Thomas Grandell	Huddinge	Puch 125M -67	MCHK-R
117	Bo Rönnow Andersen	Järna	Honda CB175 -70	DMU
131	Timo Haapoja	Seinäjäki, FI	Honda CB175 -72	SML
151	Nils Eriksson	Orrefors	HVA Huski -66	MCHK-R

**RRTIME**  
keeps track of time





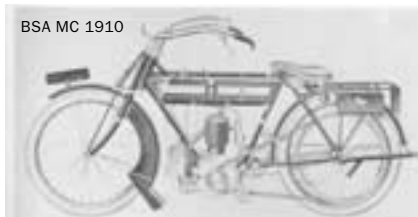
# BSA 100 ÅR 1910 – 2010

Av: Johan Johansson, Svenska BSA Klubben.



Det är etthundra år sedan BSA började serieproducera motorcyklar, men BSA har en historia som är långt mycket äldre än så som vapenindustri och har många likheter med Husqvarna, fler än man kan tro faktiskt. BSA var vid höjden av sin bana inte bara världens största motorcykeltillverkare utan också den största industrikoncernen i Storbritannien. Man tillverkade nästa allt, från vapen, specialstål, maskiner, verktyg, bilar, bussar, taxibilar, tanks, radioapparater, verktyg, m.m. till motorcyklar.

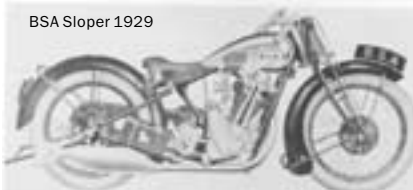
BSA:s första serieproducerade motorcykel premiärvisades på den första Olympia Show i London, oktober 1910. Det var en encylindrig 500cc med direktdrift via rem.



BSA hade som övergripande policy att inte aktivt delta i tävlingsverksamhet. På fabriken arbetade man hårt med att öka produktionen i stället för att bry sig om 'obetydligheter' som racing. Kunden ville ha en touringmaskin och kunna åka till och från jobbet på sin motorcykel. Trots det förekom en del satsningar som man kan läsa mer om i artikeln "BSA inom Roadracing" på sid 22.

**1927** var året då BSA antog ett enkelt faktum som slogan – **En av fyra MC är en BSA!**

**1929** För att skilja standard Sloper-modellerna från högtrimmade sådana sattes en liten röd stjärna på vevhuset på de trimmade. Det anses att detta är ursprunget för många kommande modellers namn med stjärna i tex Blue Star, Silver Star, Empire Star, Gold Star, Shooting Star och Royal Star för att nämna några.



**1937** – Många helt nya modeller introducerades detta år. Valentine (Val) Page var ny designer hos BSA, tidigare hade han varit hos Ariel, det var det encylindriga programmet som fick det utförande som kom att användas ända fram till 1960-talets början. Den 30 juni 1937 körde Wal Handley med en Empire Star på Brooklands och lyckades hålla en snitthastighet på över 100 miles/timme. För detta tilldelades man en guldstjärna vilket gav BSA namnet till en ny modell som introducerades kommande år.

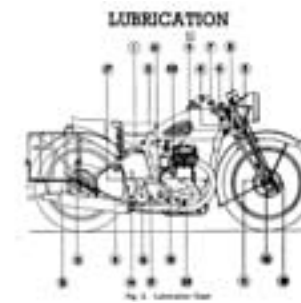
## FAKTARUTA ANDRA VÄRLDSKRIGET



Redan 1935 märkte man på BSA att Tyskland rustade för krig efter bland annat ett besök på utställningarna i Leipzig 1935. Efter första världskriget hade BSA inga order från krigsmakten utan vapentillverkningen låg i princip nere. Man ansåg att det var så uppenbart att Tyskland rustade för krig så man tog den ekonomiska risken att börja tillverka vapen och motorcyklar för krigsmakten och när kriget deklarerades hade man på BSA gått på övertid i tre år med sjudagarsvecka för att "rusta upp" för storskalig krigsproduktion. Man kunde omedelbart leverera 690 motorcyklar och fick en initial order på 8.000 motorcyklar när kriget bröt ut. Under andra världskriget kom BSA att leverera enorma mängder motorcyklar, vapen och ammunition. Några exempel: 126.334 BSA M20 motorcyklar, 468.098 Browningkanoner som satt på bland andra flygplanen Hurricane och Spitfire, mer än 5 miljarder skott för olika vapen (1.650 st/min under hela kriget dag och natt). Man hade 28.000 anställda och 25.000 maski-

**1938** – BSA Gold Star, för första gången ser vi detta namn som kom att bli synonymt med en av BSA:s mest eftertraktade modeller. Det var den specialtrimmade versionen av 500cc toppventilaren M24 som fick namnet efter guldstjärnan som hade utdelats på Brooklands året innan. Maskinen hade en motor helt i aluminium, växellåda i elektron och en ram byggd av lättare tunnväggiga rör. Levererades bänktastade med intyg från fabriken.

**1949** – Den stora nyheten för året var återkomsten av BSA Gold Star, det var i form av B32GS och B34GS som modellerna hette. De hade



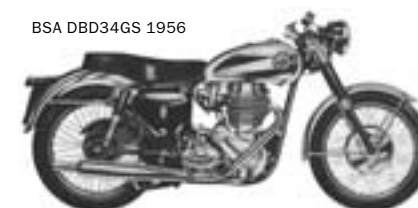
ner i 67 fabriker. Man gjorde Lee Enfieldgevär, BSA Machine Guns, cyklar och ihopfällbara cyklar för fallskärmstrupper och mycket, mycket mer. Inom metallurgisk forskning utvecklade man metoder för hårdförkromning så krom kunde fästa på de flesta metaller inklusive aluminium. Detta kom att lösa problem med slitage på bland annat Browningkanonerna, vipparmarna i Rolls Royce Merlin-motorerna m.m. Den som vill läsa om detta kan försöka få tag i boken "The Other Battle" av Donovan M. Ward som BSA gav ut 1946 och som berättar historien om BSA:s insatser under andra världskriget.

BSA G14 1939



motorer med högre trimningsgrad och byggda helt i aluminium, med plunger-ram som standard. En massa olika tillbehör gjorde modellen lämplig som Trial, Scramble eller TT-Racing där man siktade på den populära Clubman's TT.

BSA DBD34GS 1956



**1959** – En ny serie moderna enstånkor introducerades. Det var den första så kallade 'Unit Construction' modellen av BSA C15, en 250cc encylindrig toppventilare med motor och 4-växlad växellåda ihopbyggda till en enhet med alternator och batteritändning. En enkel och lätt ram kompletterade det hela. Det hela var början på en ny generation mindre och lättare byggda maskiner som kom att bli framgångsrika i tävlingssammanhang och export till framförallt USA. Det var en Edward Turner konstruktion som redan fanns i dotterbolaget Triumph som Triumph Cub, som utvecklades vidare till BSA:s nya C-modeller.

**1960** – C15 modellerna kom nu i en mängd variationer som C15S (Scramble – Cross) och C15T (Trial), med anpassade (högt dragna) avgassystem och passade hjul och däck.



BSA A10RGS 1963

**1962** – Kanske är detta året då BSA:s genom tidernas finaste maskin introducerades. BSA A10 Rocket Gold Star – smaka på orden... I princip tog man chassiet från BSA DBD34 Gold Star och monterade in en BSA A10 Super Rocketmotor (650cc) som gav 52 hk. Korsningen gav en maskin med Gold Stars utseende men med den potenta Twinnen med dess mjukare gång vilket var en betydligt bättre maskin för lite längre åkning samt snabbare i allt - i varje fall ute på vägen. Den är enligt många den yttersta toppen på vad BSA tillverkade både i stil och kvalitet. BSA B32 Gold Star utgär under året.

**1963** – BSA B34 Gold Star är med för sista året. Man uppger att det beror på att Lucas lägger ner tillverkningen av magneter men troligare skäl är de höga produktionskostnaderna och ålderstigen konstruktion. Gold Star ersätts nu helt av de nya 'Unit Construction'-modellerna.

**1965** – Detta är året då de encylindriga modellerna får brytarspetsarna placerade på kamaxeln i registerkåpan. En ny modell ser ljuset också, det är 441cc BSA B44 Victor Grand Prix, som baserades på BSA:s framgångar inom motocross-VM. Kraftigare konstruktion av motor och växellåda gav crossåkarna en nästan lika bra maskin som VM-föraren Jeff Smith hade.

**1966** – Ny är B44 Victor Enduro som hade en något snällare motor än crossmodellen samt ljus. 500cc twin för offroad är nya A50 Wasp. Bland 650cc twinnarna hittar vi nu för offroad-åkaren A65 Hornet.



**1968** – Årets stora nyhet är den nya 750cc trecylindriga toppventilaren BSA A75 Rocket 3, en omdiskuterad och designad motorcykel. BSA har vänt sig till Storbritanniens främsta industridesigners hos Ogle Design, som egentligen aldrig tidigare gjort en motorcykel. A75 Rocket 3 får ett särpräglat utseende som vi idag ser som ett arv av 1960-talet. BSA ägde ju även Triumph och Rocket 3:s systemmodell Triumph Trident som den kom att heta hade en liknande men lite stelare och inte lika sportig design som BSA:n. Trots att mycket av modellernas motordelar är utbytbara så hade de olika rammar, chassiedelar och olika motorblock. BSA:s motor hade cylindrarna vinklade 15 grader framåt medan blocket på Triumph:en hade cylindrarna rakt upp.

**1971** – Nya friska tag. BSA och Triumph's alla modeller får helt ny chassiedesign. Motorerna lämnas i princip orörda. På engelska kallas modellerna "Oil in frame" - oljeramen på svenska, en smart och fiffig lösning med ett kraft-



BSA A75 1972

igt övre ramrör som också var oljetank. Detta införs på samtliga BSA och Triumph-modeller tillsammans med en ny framgaffel av "Ceranityp" och tjusiga koniska nav med inbyggda bromsar. Ganska snygga och idag populära bland race-åkarna då särskilt baknavet påminner om de klassiska Norton Manx bakhjulet, men lite tveksamma i bromsverkan.

Modellerna som presenteras är den 250cc encylindriga BSA B25 SS Gold Star, B25T Victor Trial, 500cc encylindriga B50T Victor, B50SS Gold Star och B50MX (motocross).

**1972** – I ett desperat försök att renodla modellerna för 1972 så finns bara följande modeller till försäljning; BSA B50 SS Gold Star, BSA B50 T Victor, BSA B50 MX, BSA A65 Thunderbolt, BSA A65 Lightning och BSA A75 Rocket 3. Först ut på säsongen var dock en specialmodell, det var en 750cc version av A65:an som tillverkades i 202 exemplar bara för att få kallas serietillverkad. Maskinen hette BSA A70 Lightning och var en långslagig version av A65:an, den såldes bara i USA. Syftet var att få fram en 750cc twinmotor som sedan kunde användas i Dirt Track Racing i USA.

**1973** – Trots att tillverkningen av BSA egentligen hade upphört vid konkursen så hade man order på BSA-maskiner som skulle levereras. Bland annat tillverkas BSA B50MX men endast för export till USA.

#### FAKTARUTA

- 1861** – Birmingham Small Arms Company Limited bildas för att tillverka gevär med hjälp av maskiner.
- 1910** – BSA:s första helt egna motorcykel. Biltillverkaren Daimler köps och blir en del av koncernen.
- 1930** – BSA köper The Lancaster Motor Company.
- 1943** – Sunbeam Ltd och New Hudson Ltd köps av BSA.
- 1944** – Ariel Motors Ltd köps av BSA.
- 1951** – Triumph Motorcycles köps av BSA.
- 1953** – BSA Motor Cycles Ltd bildas. Cyklar tillverkas under BSA Cycles Ltd.
- 1969** – BSA/Triumph stod för 80% av exporten i Englands motorcykelindustri.
- 1973** – BSA upphör som motorcykelmärke.

**2010** – Vi firar minnet av världens bästa mc-märke – BSA!

Vill du veta mer om BSA-klubbar runt om i världen kan du hitta detta på internet på [www.bsaoc.org](http://www.bsaoc.org). Härifrån hittar du länkar till BSA-klubbar och särskilda sidor om enskilda BSA-modeller m.m.

## ROADRACING 250cc - t.o.m. 1972

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Maskin	Klubb
10	Torsten Jonsson	Tungelsta	Ducati -67	MCHK-R
17	Anders Lundberg	Rottne	Suzuki TR250 -67	Växjö MS
30	Per-Anders Abrahamsson	Varberg	Aermacchi Repl -61	MCHK-R
34	Linus Lidalen	Bromma	Honda XL250 -72	MCHK-R
44	Lars Andersson	Perstorp	Suzuki T20 -67	MCHK-R
45	John Ellwood	Täby	Yamaha YDSZ-R -64	MCHK-R
46	Ralf Lisell	Broby	Kawasaki A1R-repl. -67	MCHK-R
57	Torben Stig Nielsen	Köpenhamn, DK	Ducati Singel -70	DMU
60	Ragnar Eriksen	Enebakneset, NO	Honda CBXC -72	NMF
61	Nils Eriksson	Orrefors	Suzuki T20 -66	MCHK-R
62	Per Sande	Vallentuna	Moto Bi Corsa -68	MCHK-R
65	Peder Bergåker	Kungälv	Husqvarna 250 TT	MCHK-R
66	Alf Töien	Löken, NO	Honda 250	NMF
69	Mikael Eriksson	Vallentuna	Ducati Mk3 -72	MCHK-R
80	Thomas Grandell	Huddinge	Suzuki TGR20 -67	MCHK-R
92	Eilert Lundstedt	Molkom	Suzuki T20 -67	KMC Karlstad
166	Arne Ström	Västra Frölunda	NSU Sportmax Repl. -54	MCHK-R

## ROADRACING RD/LC 250cc Cup

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Maskin	Klubb
10	Torsten Jonsson	Tungelsta	Ducati -67	MCHK-R
17	Anders Lundberg	Rottne	Suzuki TR250 -67	Växjö MS
30	Per-Anders Abrahamsson	Varberg	Aermacchi Repl -61	MCHK-R
34	Linus Lidalen	Bromma	Honda XL250 -72	MCHK-R
44	Lars Andersson	Perstorp	Suzuki T20 -67	MCHK-R
45	John Ellwood	Täby	Yamaha YDSZ-R -64	MCHK-R
46	Ralf Lisell	Broby	Kawasaki A1R-repl. -67	MCHK-R
57	Torben Stig Nielsen	Köpenhamn, DK	Ducati Singel -70	DMU
60	Ragnar Eriksen	Enebakneset, NO	Honda CBXC -72	NMF
61	Nils Eriksson	Orrefors	Suzuki T20 -66	MCHK-R
62	Per Sande	Vallentuna	Moto Bi Corsa -68	MCHK-R
65	Peder Bergåker	Kungälv	Husqvarna 250 TT	MCHK-R
66	Alf Töien	Löken, NO	Honda 250	NMF
69	Mikael Eriksson	Vallentuna	Ducati Mk3 -72	MCHK-R
80	Thomas Grandell	Huddinge	Suzuki TGR20 -67	MCHK-R
92	Eilert Lundstedt	Molkom	Suzuki T20 -67	KMC Karlstad
166	Arne Ström	Västra Frölunda	NSU Sportmax Repl. -54	MCHK-R

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

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Maskin	Klubb
31	Leif Smedh	Avesta	Yamaha TZ250D -77	MCHK-R
51	Seppo 'Cecotto' Järvinen	Kyrö, FI	JLM Yamaha	SML
53	Carl Fredriksen	Taastrup, DK	Yamaha TZ250 -79	DMU
54	Anders Lagerqvist	Gävle	Yamaha TZ250 -78	SMK Gävle
64	Göran Fäldt	Motala	Yamaha -71	Linköpings MS
73	Michael Rose	Droningmølle, DK	Yamaha TZ250 -72	DMU
75	Jan Åman	Svartsjö	Yamaha TZ250 -79	MCHK-R
83	Gunnar 'Knota' Jansson	Segeltorp	Yamaha TZ250 -79	MCHK-R
161	Stefan 'Smen' Sand	Bromma	JGS Morbidelli -76	Västra MK
180	Roland Johansson	Vårby	Yamaha TZ250 -79	MCHK-R

## ROADRACING 350cc - t.o.m. 1972

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Maskin	Klubb
5	Ove Koch	Hjärnarp	Honda RSC350 -70	Hyllinge MS
8	Anders Järnland	Vetlanda	Honda 350FR -72	MCHK-R
9	Hans 'Torpado' Lagerqvist	Djurhamn	Ducati Superleggera -68	MCHK-R
14	Robert Lavér	Stockholm	Aermacchi Ala d'Oro -68	Västra MK
18	Anders Göransson	Örebro	Honda CL350 -69	MCHK-R
21	Pentti Kiviharju	Upplands Väsby	Honda CB350 K4 -72	MCHK-R
23	Odd Öiseth	Barkåker, NO	Morini Strada	NMF
30	Hans-Göran Larsson	Bromma	Honda CB350 -72	MCHK-R
32	Kuno Elander	Karlstad	Honda Superhawk -64	MCHK-R
42	Micke Andersson	Gävle	Honda CB35 -69	MCHK-R
45	Ulf Starby	Värnamo	Drixton Honda -70	Anderstorp RC
47	Ingemar Stig	Vårgårda	Honda CB350 DCS -70	MCHK-R
48	Daniel Corin-Stig	Alingsås	Honda CB350 -70	MCHK-R
55	Lennart Hallme	Spånga	Honda CB350 -69	FMCK Stockholm
57	Tomas Sandström	Rottne	Aermacchi -72	MCHK-R
58	Anders Pettersson	Märsta	Honda -70	MCHK-R
67	Torbjörn Gundersen	Elverum, NO	Honda CB350 -70	NMF
69	Peo Carlsson	Kalmar	Ducati -70	Linköpings MS
70	Leif Arne Hellenen	Holum, NO	Honda	NMF
71	Tomas 'Bellö' Karlsson	Halmstad	Yamaha YR1 -67	MCHK-R
88	Claes Larsson	Falun	Honda CB350 -70	MCHK-R
99	Svein Kragtorp	Hemnes, NO	Honda CB350	NMF

BEVIKS.SE

ÖSTERGÖTLANDS STÖRSTA  
MC-VARUHUS!

Öppettider: Vardagar 10.00 - 18.00 Lördagar 10.00 - 13.00

62 år i branschen!

Auktoriserad verkstad

Nya och begagnade MC - 200 i lager

Stor butik med tillbehör och reservdelar

Varmt välkommen!

ATV · SPORT · STREET · ENDURO · CUSTOM · OFFROAD · TOURING · MOTOCROSS · SUPERSPORT · SUPERMOTARD

Butik · verkstad · försäkring · finansiering Länkelevägen 1 581 05 Linköping 013 - 36 25 08

# BSA INOM ROADRACING

Av: Johan Johansson, Svenska BSA Klubben.

Vi gör här en snabb tillbakablick i BSA:s racinghistoria. Redan 1912 visade BSA bilder på en TT-modell i det årets utbud. Den skiljde sig från den standard 3½ HP-modellen genom ett kortare mer nedlagt styre. Dock ställde ingen BSA upp på 1912 års TT (The TT – Tourist Trophy som startades 1907 på Isle of Man) som nu var en väl etablerad tävling.

Våren 1913 ställde man upp på Brooklands. Chansen att en nykomling skulle göra bra ifrån sig var liten men Kenneth Holden kom först i mål med sin 3½ HP till allas förvåning. BSA vann alltså sitt första race över många rutinerade förare med en snitthastighet på 100,5 km/t. Man vann även detta år en tillförlitlighetstävling mellan London – Edinburgh – London, utan några som helst problem med 'PA' Applebee i sadeln.

Sporrade av sina framgångar tog BSA fram maskiner med en massa specialfinesser. En ny ram, en tvågallons bensintank med inbyggd halvgallons oljetank. Oljepumpen hade en tvåvägskran som kunde smörja motorn eller den tvåväxlade växellådan som manövrerades via en spak på tanken. Transmissionen var med kedjor och hade en rykutjämnare på vevaxeln. Den hade ingen koppling men var utrustad med bromsar på båda hjulen. Bakbromsen kunde manövreras med pedaler på båda sidor om motorn och framhjulet bromsades med hjälp av handtag och vire. Ett justerbart huvudmunstycke och en ovanlig typ av ventiljustering, som gjorde det möjligt att justera ventilspelet för hand, var också några av detaljerna. Av sju startande BSA på 1913 års Isle of Man TT gick bara två över mållinjen efter två dagars tävlande. Bästa BSA var R. Carey på 17 plats med en snitthastighet på 61,4 km/t. Vann gjorde Tim Woods på en Scott med ett snitt på 77,2

km/t. Bland andra vinster detta år märks en Guldmedalj på Scottish Six Days Trials.

Inför 1914 års TT på Isle of Man preparerades 12 maskiner av standardtyp, tre kördes av fabriksförare för BSA och fem av privatförare. Även om man inte fick några toppnoteringar detta år så var resultatet betydligt jämnare än året innan. Bara två av maskinerna fick bryta vilket var en god sporre för BSA.



BSA-racer från 1914-års BSA-katalog

## FAKTARUTA BSA:S RACINGFÄRGER

Av ACU (Auto Cycle Union) tilldelades BSA färgen gul att användas på hjälmen om sådan användes. Eftersom man hade mörkgröna tankar på denna tiden så kom det sig att BSA i dessa sammanhang använde grön och gul färg för att betona det "raciga" i det hela.

Inför 1921 års TT på Isle of Man sattes ett nytt fabrikssteam ihop. Till detta hade man utvecklat en ny racer med en motor som lutade framåt. Det mest unika med denna motor var konstruktionen av vipparmarna som inte hade någon lagring utan låg på vad man kallade en 'knivegg'. Trots att man hade haft några år på sig att ta fram dessa nya maskiner som visat sig vara snabba så kom



ingen av de 'grön/gula' i mål. Och BSA:s in-tresse för racingen kom att ligga på sparlåga några år framöver.

Den 30 juni 1937 körde Wal Handley med en Empire Star på Brooklands och lyckades hålla en snitthastighet på över 100 miles/timme. För detta tilldelades man en guldstjärna vilket gav BSA namnet till en ny modell som introducerades kommande år.

BSA Gold Star, för första gången (1938) ser vi detta namn som kom att bli synonymt med en av BSA:s mest eftertraktade modeller. Det var den specialtrimmade versionen av 500cc toppventilaren M24 som fick namnet efter den guldstjärnan som hade utdelats på Brooklands året innan. Maskinen hade en motor helt i aluminium, växellåda i elektron och en ram byggd av lätta tunnväggiga rör. Levererades bänkttestade med effektintyg från fabriken. Modellen levererades också under 1939 men snart kom man att ställa om till krigsproduktion, andra världskriget gjorde att fokus hos den engelska industrin var inställd på helt andra saker, för BSA:s del var det i huvudsak vapen och ammunition men också ett stort antal motorcyklar främst av modell M20 (sidventilare) kom att tillverkas under kriget.

Inte förrän 1949 hade man återhämtat sig så pass att det kändes rätt att fortsätta det som startats strax innan krigets utbrott. Den största nyheten för året var återkomsten av BSA Gold Star, det var i form av ZB32GS (350cc) och ZB34GS (500cc) som modellerna hette. De hade motorer med högre trimningsgrad och byggda helt i aluminium, med plungerram som standard. En massa olika tillbehör gjorde modellen lämplig som Trial, Scramble eller Racing där man siktade på den populära Clubman's TT.

BSA Gold Star kom att dominera BSA:s utbud av tävlingsmaskiner under många år. Maskinerna utvecklades snabbt och nya förbättrade modeller kom snart ut på marknaden. Modellenamnen för den initierade där man i huvudsak tittar på motorn kom att bli

BB34GS1953 (svingarmsram från detta år), CB34GS 1954, DB34GS 1955 och 1958 kom den slutgiltiga modellen och idag den mest eftertraktade DBD34GS. Denna fanns med till 1963 då det var det sista året modellen listades i BSA:s kataloger. Man uppger att det beror på att Lucas lägger ner tillverkningsingen av magneter, men troligare beror det på för höga tillverkningskostnader och ålderstigen konstruktion. Gold Star ersätts nu helt av de nya 'Unit Construction'-modellerna.



Fig. 11. A BSA rider who should not adopt a less comfortable attitude such as this or a "sit-up-and-let" attitude.

En rolig bild från engelsk handbok om vad man bör och ej bör göra som mc-förare... (1953).

Inom internationell Racing var BSA Gold Star aldrig bland det mest berömda eller framgångsrika maskinerna, men det var hos privatförarna som BSA Gold Star var en duglig och kapabel maskin, den var svårslagen på landsväg och kortdistansbanor och kunde dessutom köpas till ett rimligt pris. BSA Gold Star var så framgångsrika inom klubbbracingen i England att den under 1950-talet så populära Clubmans TT-klassen (1947–1956) till slut lades ned för att Gold Star var allt för dominerande. Många av senare tids mest berömda engelska förare började sin karriär på en BSA Gold Star Clubman.

En del specialbyggen baserade på både BSA Gold Star och BSA A10 (650cc Twin) gjorde avtryck under 1950-talet, främst på Daytona i USA, men det var egentligen inte förrän i slutet av 1960-talet som BSA kom att utmärka sig inom racingen igen och då genom de vackra och skönsjungande trecylindriga 750cc.



BSA Gold Star Racer från BSA:s satsning på Daytona 1954. Denna kördes av Tommy McDermott. Trots att svingarmsfjädring var standard byggdes dessa ändå om till stelben. BSA placerade sig på Daytona 200 mile Race den 7 mars 1954 på de fem första platserna med 4 st BSA Shooting Star (500cc twin) och denna 500cc stänka kom trea, alla med stel bakram.  
Foto: Morgan Johansson, www.britbike.com



Anders Fridman har kört BSA Rocket 3 med Rob Northram i många år. Här leder han före två Tridenter...  
Foto Bengt Johannesson



Gösta Johansson kör sin BSA Gold Star, 500cc OHV single, 1956 som finns utställd här på 45-års racet idag.  
Foto. JJ. www.bsafiles.se

BSA Rocket 3 som tillsammans med systermodellen Triumph Trident kom att hålla den kommande japanska dominansen i schack för några år främst inom långdistansloppen på Daytona, Isle of Man och Barcelona.

En udda och märklig 'come back' för BSA Gold Star stod engelsmännen Mead & Tomkinson för i början på 1970-talet. De tävlade framgångsrikt med en BSA B50 Gold Star i Roadracing och långdistanslopp. Alltså den encylindriga 500cc blockmotor som framför allt var känd som BSA:s sista motocross-maskin.

Bantam Racing är i det närmaste ett okänt begrepp här i Sverige. Det är namnet på den klass där man relativt fritt får bygga om en BSA Bantam. Det är en 125cc tvåtaktsmotorcykel som togs fram efter 2:a världskriget baserad på DKW RT125. Modellen blev en enorm framgång i England, den tillverkades mellan 1947–1971. Våldigt många som började köra motorcykel före slutet av 1970-talet har någon gång ägt en BSA Bantam. Bantam var ett billigt och enkelt fordon som inte alls var designat för racing men här

och där började man rejsa med maskinerna och runt 1960 bildades BRC – Bantam Racing Club. Reglerna är enkla; två klasser med liknande reglemente, Formula 125 och Formula 175. Bantam vevhus med tre växlar, originalram och ekerhjul. Sen är det ganska fritt att trimma som man vill. Klubben var aktiv långt in på 1980-talet men är nu en del av VMCC.

Inom sidovagnsracing har BSA gett både BMW och Norton en match med bland

annat Chris Vincents BSA A65 baserade sidovagnsmaskiner som han tävlande med 1962–1972.

Idag är BSA Gold Star en legend som fortfarande kan göra bra ifrån sig, och här på 45-årsracet får du kanske chansen att se och höra några tillsammans med någon trecylindrig BSA Rocket 3. I klassen före 1947 har någravälpreparerade BSAB33:or (BSA:s standard 500cc) vunnit klassen år efter år vilket visar att – BSA är 'Still Going Strong'!

STRUCTURE!

# TRACKtimer

SOFTWARE FOR RACING

- LOGBOOK
- SETUP
- PARTS HANDLING
- ORDER HANDLING
- RAD/AD CALCULATOR

DOWNLOAD FREE TRIAL AT:  
[WWW.TRACKTIMER.COM](http://WWW.TRACKTIMER.COM)

# VibroMek AB

Vibrationsmätning Balansering Maskinanalys  
Laseruppriktning Lagerkonditionskontroll

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

www.vibromek.se

## ROADRACING 500cc - t.o.m. 1972

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Maskin	Klubb
3	Andy Alexander	Bishops Cleeve, GB	Triumph Rickman Metisse-70	ACU
4	Tor Henning Molstad	Gaupen, NO	Matchless G50	NMF
5	Kjell Landgren	Bjuv	Honda CB500F -72	MCHK-R
6	Oddbjörn Austad	Naerbö, NO	Honda CR450 Repl.	NMF
7	Lars Sandberg	Svedala	Seeley G50 -70	Hyllinge MS
9	Geir Jacobsen	Sem, NO	Seeley NRE -72	NMF
32	Håkan Månsson	Kallinge	Ducati 450 -70	SvDucatiklubben
33	Glenn Hagman	Västervik	Honda Drixton -72	Linköpings MS
36	Peter Melchert	Ostenfeld, Tyskland	Seeley BSA MK3 -69	DMSB
41	Klas Eriksson	Årsta	Honda Drixton -72	Kalmar MK
44	Leif Hederström	Västerås	Ducati Seeley Desmo-70	MCHK-R
46	Jens D Jensen	Örsted, DK	Seeley G50 -65	DMU
50	Peter Scharf	Västervik	Honda 500 four -72	MCHK-R
52	Anders Järnland	Vetlanda	Honda 500DHD -72	MCHK-R
55	Lars Hagson	Eskilstuna	Norton NorBSA -57	MCHK-R
57	Torben Stig Nielsen	Köbenhavn, DK	BSA Goldstar -68	DMU
63	Mikael Eriksson	Vallentuna	Norton Domiracer -63	MCHK-R
66	Jens D Andersen	Örsted, DK	Seeley Nourish -72	DMU
73	Svante Lindqvist	Sundsvall	Metisse/Jawa -73	Midälva Classic MCC
74	Tobias Lindqvist	Sundsvall	Norton ESO -59	Midälva Classic MCC
77	Thomas Hällman	Hedemora	Aermacchi HD -69	MCHK-R
80	Thomas Grandell	Huddinge	Honda TGR -68	MCHK-R
90	Peer Bakke	Kongsberg, NO	BSA 500TT -58	NMF
98	Jan Nährström	Strängnäs	Honda CB500 -72	MCHK-R
99	Jan Brouwer	Sinderen, Holland	BSA Seeley Goldstar -71	KNMV
100	Petervan Giersbergen	Silvolde, Holland	Ducati Mk3 -68	KNMV
133	Bo Poulsen	Alleröd, DK	Matchless G50	DMU
148	Owe Fagerlund Leret	Flateby, NO	CZ -69	NMF

## ROADRACING Klass 7CF2 1980-1987

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Maskin	Klubb
5	Jimmy Stålbros	Karlstad	Honda CBR600 -87	MCHK-R
8	Ove Kristoffersson	Åsenhöga	Yamaha Bakker 350 -86	Anderstorp RC
14	Göran Ambjörnsson	Hammarö	Honda CBR600 -87	MCHK-R
29	Erik Jagdum	Hafsjord, NO	Yamaha RD350 -86	NMF
37	Magnus Wihlborg	Gävle	Honda RS125R -90	Gefle MCK
40	Ralf Lisell	Broby	Honda CBR600F -88	MCHK-R
41	Klas Eriksson	Årsta	Honda RS250R -87	Kalmar MK
55	Odd Öiseth	Barkåker, NO	Yamaha	NMF
59	Enrico Montebovi	Skövde	Ducati Pantah -81	Sv Ducatiklubben
61	Bernt Gustavsson	Linköping	ESW Rotax -83	Linköpings MS
65	Leif Hederström	Västerås	Honda CBR600 -88	MCHK-R
82	Roland Johansson	Vårby	ESW Rotax -87	MCHK-R
85	Magnus Glad	Stockholm	Yamaha RD350LC	MCHK-R
86	Daniel Corin-Stig	Alingsås	Honda RS125R	MCHK-R
99	Svein Kragtorp	Hemnes, NO	Honda 600	NMF

**RRTIME**  
keeps track of time



Ring oss när det rör rört

Rolf Andersson

VUS-Kontroll AB

Uppsala Tel: 070-77 92 700

Sponsrar 500-klassen!



Johnny Nordberg (Yamaha FZR1000 -87) leder före Anders Helgerud (5, Honda CBR600-87) i chikanen.  
Foto: Bengt Johannesson

## ROADRACING 750cc - t.o.m. 1972

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Maskin	Klubb
4	Jouko Nieminen	Tampere, FI	Honda CB750 -72	SML
10	Leif Kristiansen	Aurskog, NO	Honda R 750 -72	NMF
18	Per Holmström	Upplands Väsby	Seeley Mk3 -70	MCHK-R
23	Anders Fridman	Västerås	BSA Rob North	MCHK-R
23	Geir Jacobsen	Sem, NO	Seeley Triumph	NMF
36	Peter Ehrensträhle	Skogstorp	Honda CB750 -72	MCHK-R
45	Börje Hall	Limhamn	Norton Commando -72	Hyllinge MS
55	Lennart Segerqvist	Vittinge	Triumph Morani Trident	MCHK-R
62	Lars Poulsen	Varslöse, DK	Norton Commando -72	DMU
66	Torbjörn Johansson	Eskilstuna	Honda CB750 -72	MCHK-R
68	Mats Hall	Limhamn	Triumph Rickman	Hyllinge MS
			Bonneville -72	
75	Knut Iver Sköien	Drammen, NO	BMW R75/5 -71	NMF
134	Esben Dallerup	Langå, DK	Norton Dominator -68	DMU

# FLYTT- ANDERS

Välkommen till  
**WIKTOR&S**  
Vi har kläder för



arbete  
fritid och  
jakt mm.

Nygatan 29. Linköping  
013-12 31 65



**BLOMSTER  
TORGET**



**KONICA MINOLTA**

*We move furnitures  
all over Europe*

**0142-208 66**

**013-14 41 43**

[www.flytt-anders.se](http://www.flytt-anders.se)

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

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Maskin	Klubb
4	Ove Kristoffersson	Åsenhöga	Suzuki RG500 -79	Anderstorp RC
12	Hans-Jürgen Kordovsky	Hörsholm, DK	Triumph Weslake -70	DMU
15	Erik Joner	Oslo, NO	Moto Guzzi	NMF
17	Håkon Thorstensen	Klepp Stasjon, NO	Egli Laverda -68	NMF
27	Urban Sundin	Årsunda	Suzuki T500 -74	AMF Årsunda
37	Jörn O Jöntvedt	Oslo, NO	Motoguzzi	NMF
38	Ulf Johansson	Falkenberg	Motoguzzi Le Mans 1 -76	MCHK-R
41	Henrik Nielsen	Klagstorp	Motoguzzi LM2 -79	Hyllinge MS
42	Jarl Selmark	Löken, NO	Martin GS1000	NMF
47	Lars Ekstein	Jonsered	Yamaha TZ350 -77	MCHK-R
48	Arild Myhr	Hjelmås, NO	Suzuki RG500	NMF
51	Seppo 'Cecotto' Järvinen	Kyrö, FI	JLM Rotax	SML
53	Thomas Johansson	Sparreholm	BMW -77	MCHK-R
54	Einar Andersen	Sola, NO	Ducati -79	NMF
55	Lars Hagson	Eskilstuna	Rob North -75	MCHK-R
57	Torben Stig Nielsen	Köpenhamn, DK	Ducati Pantah -78	DMU
58	Peter Karlsson	Kalmar	Yamaha TZ350G	MCHK-R
63	Inge Odqvist	Hillared	Honda RCB Replicca -79	MCHK-R
65	Reidar Voll	Sola, NO	Kawasaki -76	NMF
67	Bo Paulsen	Ängelholm	Honda CB500 -72	MCHK-R
68	Eero Lahti	Helsingborg	Honda CB 500F -72	MCHK-R
78	Rolf Johansen	Sande, NO	Guzzi V7-sport -73	NMF
88	Anders Mansén	Mariehamn, Åland	Ducati 750	Sv Ducatiklubben
93	Henrik René Olesen	Saltum, DK	Motoguzzi Le Mans -76	DMU

Teuvo "Tepi" Lämsivuori, tvåa i 500cc-VM 1976, gasar ut på start- och målakan på Sviestadbanan med sin Suzuki RG500.  
Foto: Bengt Johannesson



Cormac Conroy (71, Ryan BSA 750) leder genom chikanen före Brian Pedersen (469, BSA Rocket 3 -72) och Patrick Banfield (52, Triumph Rob North -72). Foto: Bengt Johannesson

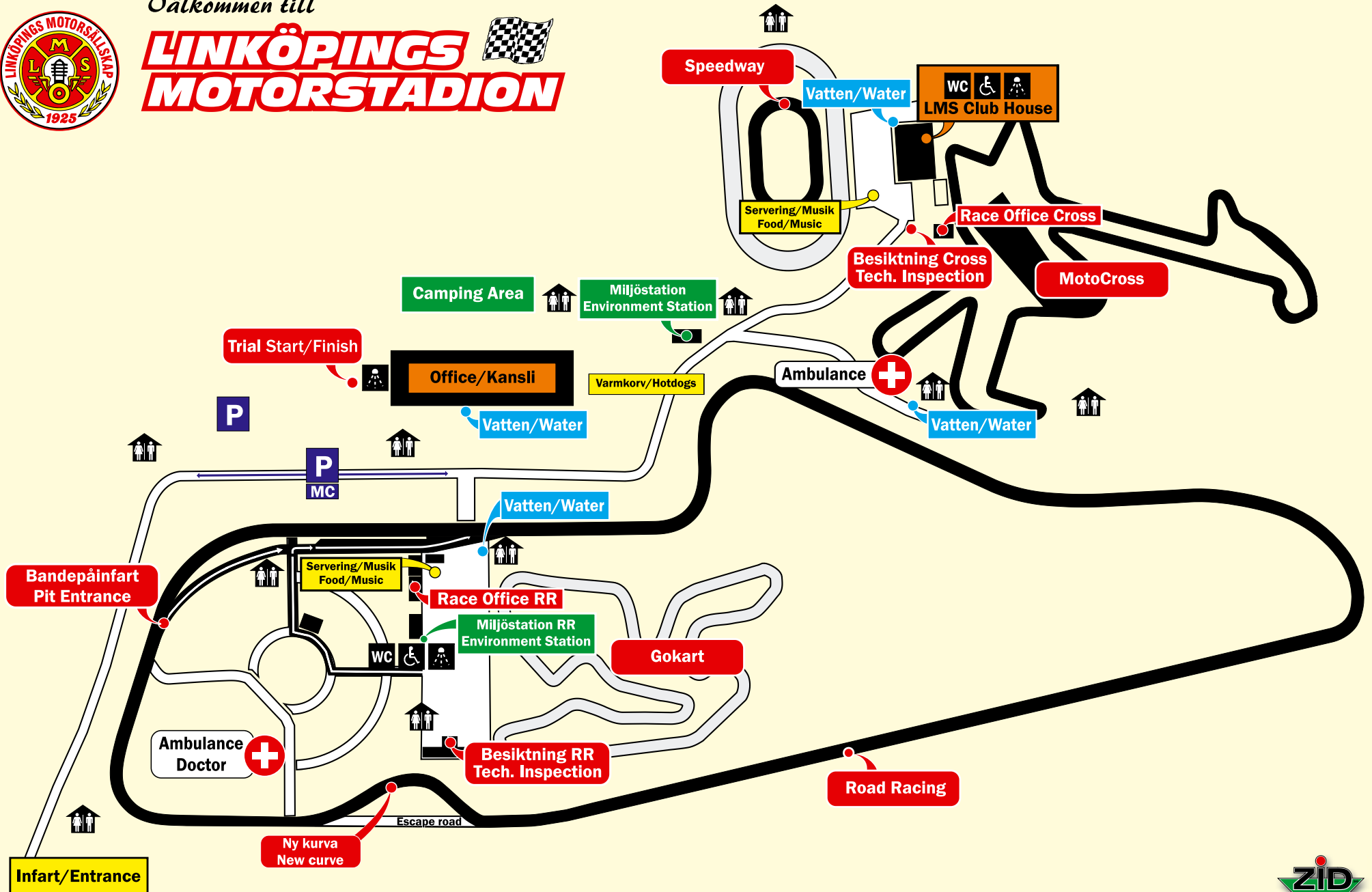






Välkommen till

# LINKÖPINGS MOTORSTADION



# WINDMILL TROPHY 2010

Vi hälsar ett gäng mycket seriösa Husqvarnaåkare välkomna. De är här för att visa upp sina HVA-klenoder för 45-årsracets publik och deltagare.

/Red.

Windmill Trophy är ett europamästerskap för veteranmotorcyklar. Tävlingsmomentet är tillförlitlighet och körning med en förbestämd medelhastighet. Totalt körs ca 250 km under två dagar och inför dag två görs ett kallstartsprov. Då skall maskinen startas och köras en sträcka på en maxtid av 60 sekunder. Detta kan vara väl så spektakulärt och spännande med ca 100 år gamla motorcyklar.

Startfältet består av 160-200 maskiner från upp till tio länder, varje land kan delta med ett A-nationslag samt ett B-nationslag. Motorcyklarna indelas i sex åldersklasser mellan ca 1900-1940. Den vinnande nationen får motta den åtråvärda trofén i form av en silvermölla, och får uppdraget att nästa gång arrangera tävlingen. Tävlingarna arrangerades första gången i Holland 1964, mest segerrika har Holland, Tyskland och England varit.

Vid den senaste tävlingen i Penzberg Tyskland 2008 deltog Sverige med 13 ekipage under

ledning av eldsjelen och teamchefen Erland Lagerkvist från Husqvarnamotorcyklar. Svenska gjorde en imponerande prestation och hade ett antal pokaler med sig hem. Tyskland segrade med båda sina nationslag.

Till 2010 års tävling den 28-29 augusti i Hengelo Holland gör Sverige en storsatsning med hela 25 ekipage på startlinjen. På nytt är det Erland Lagerkvist Husqvarnamotorcyklar som leder projektet, tillsammans med Motorcykelhistoriska klubben, Mc-veteranerna och Husqvarna Fabriksmuseum. Under 45-årsracet på Linköpings Motorstadion kommer ett antal av Windmillmaskinerna att visas upp. De är alla unika med sina små tillverkningsserier och höga ålder. Vi finns nära depåpassagen till RR-banan. Välkomna!

Christer Fagerberg,  
Husqvarna motorcyklar



David Jansson kör sitt första Windmill 2006. Här kör han sin HVA mod 61SV 1930 under en tidskörning i Höganäs.



Windmillförare Ulf Johansson kör sin HVA mod 170 550cc 1924.



Erland Windmill: Vår teamchef Erland Lagerkvist kör i mål med sin Husqvarna mod 120SV 1000cc.



Delar av 2010 års Windmillåkare uppställda utanför Husqvarna Fabriksmuseum efter kvalningskörning i Husqvarna rallyt där tidskörningsträcka ingick.

# EN FANTASTISK RENOVERING

Om du inte kan hitta en Husqvarna 1000cc att köpa, återstår endast att gräva upp ett exemplar!

Ulf Vester från Gränna suktade efter en modell 130, men med endast 141 st tillverkade är de inte helt lätta att finna. Och om du hittar en till salu skall man ju ha råd att ro en sådan affär i hamn också. Uffe fick nys om en maskin som grävts upp i Värmland, han köpte den direkt utan att ha sett den! Den okompleta Qvarnan hade grävts ner bakom en lada 1968, hittad och uppgrävd 30 år senare.



Här har motorcykeln grävts fram och lyfts upp med en grävmaskin.



Fyndet är bärgat, okomplett men en äkta modell 130 SV från 1937.

Renoveringsarbetet blev intensivt och krävande, många delar saknades.

Uffe gav järnet och jobbade mycket intensivt med renoveringsarbetet, det blev också många timmar med telefonen i jakten på reservdelar. Han har en imponerande förmåga att skapa kontakter och nosa upp delar och information som behövdes till renoveringen. Han är att betrakta som ett "mänskligt tryffelsvin" när det gäller att finna gamla svåra Husqvarnadelar. Exempel på detta är att ett exemplar av modell 130 såldes som ny till Paris, den skrotades efter trogen tjänst. Några delar sparades. Dessa återköptes till Sverige och växellådan med flera detaljer hamnade så småningom på Uffes hoj.



Uffe vid sin HVA 1000cc i ett tidigt stadie av renoveringsarbetet.

Faktum är att många delar hade klarat sig förvånansvärt väl under sin tid i graven, exempelvis de inre motordelarna. Andra delar som framgaffeln var svårtröskadade. Hjulen saknades och var svåra att ersätta, men Uffe lyckades med konststycket att nosa upp andra 130 hjul. Numera är originalhjulen till Uffes qvarna återfunna, de finns nu hos en annan Husqvarna entusiast. Otroligt är att motorcykeln renoverades på mindre än ett år, få andra än Uffe skulle lyckas med en sådan bedrift. Särskilt med tanke på att så många delar saknades eller var svårt skadade.

När hojen var färdig byggde han också en sidovagn med transportlåda. Det fanns sådana att beställa från Husqvarnafabriken, ett komplett ekipage med Bosch elektrisk belysning kostade 2.325 kr. Betänk att en industriarbetares årslön var ca 900 kr 1936, de här motorcyklarna kostade ofantligt mycket pengar som nya.

På bilden här nedan har renoveringen framskridit rejält, lägg märke till de fina nytillverkade topplocken som Magnus Wikström tog fram.



Motorcykeln var färdig 2003, och Uffe använder den flitigt till rallyn och andra evenemang. Han har bl.a. kört den till Isle of Man, samt deltagit i två Windmill Throphytävlingar, och många Husqvarna rallyn m.m. Tillverkningen av tunga Husqvarnamotorcyklar upphörde egentligen 1936, men några få exemplar monterades även 1937. Detta gör Uffes till en av de sista tillverkade, och att köra sin 1000 kubikare med transportlåda är han troligen ensam om. En intressant motorcykel med en spännande historia.



Custom Motorshow Jönköping 2006

#### TEKNISK DATA

Motor: 2 cylindrig 990cc, 26 hkr vid 3500 v/min.

Växellåda: Tre växlar som regleras med växelspak vid bensintankens vänstra sida.

Vikt: 330 kg, lastningsförmåga 250 kg inkl transportlådan.



Windmill Trophy i Höganäs 2006.

# 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](http://www.lms.se) och "klicka dig fram" till någon av LMS 10 grensektioner. Du kan även ringa Alexandra på LMS RR, 0737-23 70 05.



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](mailto: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](mailto:per.ber@n-r-s.se)

[www.n-r-s.se](http://www.n-r-s.se)

# SUPERMONO

"Fråga Mats Clementz om hans topp!" För den som är kalenderbitare och trogen besökare på Linköpings Motorstadion och Årsracet känns de orden igen, så stod det nämligen i förra årets program. Mats hade då kört ett antal år med ett egenkonstruerat topplock på sin Husabergsmotor, och han krönte förra årets säsong med en totalseger i SuperMonocupen. I år har det inte blivit samma resultat, mycket på grund av att hans hjärna under vinterns mörka tid på egen anarkistisk hand tänkte fram en helt ny topp, dubbelkam och med optimerade kanaler och mått. Det ser mycket bra ut på ritning! Men ett realisera projektet från tanke till verklighet på ett halvår är tufft, men om allt vill sig väl är det premiär här och nu på Sviestad, spännande!



Martin Frandsen ligger två i årets SuperMonocup.  
Foto Bengt Johannesson

Den som leder årets Hard Parts Supermono Cup är Johnny Nordberg, som efter några år i klassen 80-87 kommit tillbaka till stånkorna på heltid med sin Spondon-Yamaha, fast nu med lite lägre effektuttag för att få upp tillförlitlighet och livslängd. Det har betalat sig då han har flest målgångar hittills och en ledning på 20 poäng före danske Martin Frandsen som åter kör sin beprövade Yamaha Motard 450. Regnet har spelat Martin i händerna i år som därmed har gjort strålande resultat, men naturligtvis även tack vare en utomordentligt hård körning. TZ-chassit som han körde Yamaha-motorn i förra året har nu fått en KTM690 motor monterad istället, och det är inte omöjligt att vi får se den i helgen.

Efter Martin är det tigt i tabellen; trea ligger fjolårstrea totalt Lars Lindman på sin exceptionellt välpreparerade Morani KTM och delad fyra Björn Nordensten och norrmannen Roger Marcussen, med enbart två poäng mellan respektive. Roger kör dessvärre inte i Linköping, och Lasse och Björn är hungriga efter fler poäng, så dansken kan få det svårt att behålla sin placering efter helgen! Även på sjätteplats är det delat mellan Stefan Karlsson och Tor Henning Molstad på 56 poäng, och lita på att den långa Karlsson från Eksjö kommer att ta i från tärna för att försvara sin tabellplacering. Han är ju samtidigt bästa KTM690 Cup-förare (en utav sex stycken i det i skrivande stund 28 man starka startfältet) och tänker inte ge bort något i onödan.

Andra utropstecken i årets startfält som kan röra till i toppen är Gustav Redin på sin fina Honda, Micke Gustavsson på en ännu finare Tigcraft KTM samt nästan lokalförmågan Johan Rydén från Vimmerby som alltid är väldigt snabb på Sviestadsbanan.

Årets tävlingsssäsong består av sex tävlingshelger varav detta är den femte. I poängsammanställningen räknas de tio bästa resultaten. Så här ser det ut just nu:

1 (#77)	Johnny Nordberg	Ekerö	Spondon-Yamaha	87p
2 (#29)	Martin Frandsen	Danmark	Yamaha 450	67p
3 (#3)	Lars Lindman	Stockholm	Morani-KTM	65p
4 (#46)	Roger Marcussen	Norge	Harris-BMW	63p
(#47)	Björn Nordensten	Vimmerby	Tigcraft-Husaberg	63p
6 (#37)	Stefan Karlsson	Bromma	KTM 690 SMR	56p
(#40)	Tor Henning Molstad	Norge	Yamaha	56p
8 (#14)	Björn Fugel	Uppl. Väsby	Tigcraft BMW	53p
9 (#66)	Gustav Redin	Eskilstuna	Honda RS 511	40p
10 (#690)	Stefan Nilsson	Spånga	KTM 690 SMR	29p

Mycket nöje!

## ROADRACING Elservice SuperMono Cup

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Maskin	Klubb
1	Mats Clementz	Harlösa	Husaberg RS 650	Hyllinge MS
3	Lars Lindman	Stockholm	Morani KTM 532	MCHK-R
4	Christer Sehlstedt	Valentuna	Gilera Piuma -93	Sv Ducatklubben
6	Johan Rydén	Vimmerby	Terex Husaberg -07	Linköpings MS
7	Peter Helgesson	Söderhamn	Yamaha Tigcraft -02	SMK Gävle
8	Björn Hvinden-Haug	Gran, NO	Belgarda Yamaha -85	NMF
9	Torbjörn Johansson	Märsta	Tigcraft Rotax	Arlanda MC
13	Kenneth Mossfeldt	Enskede	GRC-Rotax -04	MCHK-R
14	Björn Fugel	Upplands Väsby	BMW Tigcraft -00	Arlanda MC
17	Johan Ekelund	Mullsjö	KTM 690SMR -08	MCHK-R
24	Micke Andersson	Gävle	MuZ Scorpa -97	MCHK-R
27	Marcus Högström	Växjö	KTM 690SMR	Uppvidinge MK
29	Martin Frandsen	Hilleröd, DK	Yamaha Sos -04	DMU
31	Per Jansson	Haninge	KTM SMC -08	MCHK-R
32	Håkan Månsson	Kallinge	Ducati 450 desmo -81	Sv Ducatklubben
33	Micke Dombay	Gemla	Aprilia/KTM	Anderstorp RC
33	Mats Bohlin	Lerum	KTM	MCHK-R
34	Esben Dallerup	Langå, DK	Cagiva Suzuki -08	DMU
37	Stefan Karlsson	Bromma	KTM 690SMR	SMK Eksjö
40	Tor Henning Molstad	Gaupen, NO	MMF Yamaha SZR	NMF
47	Björn Nordensten	Vimmerby	Husaberg -04	Linköpings MS
49	Kalevi Brandhed	Torsåker	KTM 690E -09	SMK Gävle
51	Henrik Widigsson	Stockholm	MHD-Rotax -97	Västra MK
65	Mikael Gustavsson	Falun	KTM RC56R -09	Karlskoga MF
66	Gustav Redin	Eskilstuna	Honda	Linköpings MS
77	Johnny Nordberg	Ekerö	Spondon Yamaha 686	Västra MK
100	Fredrik Gylder	Tungelsta	KTM SMC -09	MCHK-R
133	Bo Poulsen	Alleröd, DK	Matchless G50	DMU
137	John Ellwood	Täby	Ellwood Hybrid -94	MCHK-R
150	Harri Lopenen	Turku, FI	HVA SM450RR -09	SML
666	Frode Bekvik	Gran, NO	Tigcraft Rotax -94	NMF
690	Stefan Nilsson	Spånga	KTM 690 -08	MCHK-R
777	Hasse Press	Saxtorp	KTM	Hyllinge MS

**NMA** Nordic SuperMono Association



www.hardpartsab.se



vassklipparn.se

supermono.se

## ROADRACING Klass 7CF1 1980-1987

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Maskin	Klubb
3	Robert Jonsson	Farsta	Suzuki GSXR 85/88	MCHK-R
4	Fredrik Gylder	Tungelsta	Suzuki GSXR	MCHK-R
6	Kjell Granli	Aurskog, NO	Honda VFR750 -87	NMF
15	Jan Juul Sörensen	Karise, DK	Suzuki GSXR750 -85	DMU
21	Pierre Gamba	Kvicksund	Suzuki GSXR -86	MCHK-R
31	Per Jansson	Haninge	Suzuki GSXR750 -85	MCHK-R
32	Knut Holte	Strømmen, NO	Motoguzzi	NMF
35	Peder Hamberg	Eskilstuna	Suzuki 1100R -87	MCHK-R
44	Anders Fridman	Västerås	Harris Ducati TTI -85	MCHK-R
49	Anders Nyberg	Karlstad	Motoguzzi Le Mans1000-85	MCHK-R
50	Mats Winberg	Sollentuna	ISR Suzuki GSXR750 -87	Västra MK
52	Torbjörn Åkeson	Örebro	Honda VFR -86	Kalmar MK
53	Geir Johnsen	Dokka, NO	Suzuki GSX750R -86	NMF
58	Peter Karlsson	Kalmar	Suzuki 750	MCHK-R
65	Michael Kristensen	Fredericia, DK	Ducati 750 -86	DMU
66	Joakim Rosenberg	Stenhamra	Yamaha FZR1000	Linköpings MS
76	Tomas Landstad	Kongsberg, NO	Bimota YB4 Repl	NMF
105	Oddgeir Mikkellrud	Aurskog, NO	Suzuki GSXR1100	NMF
117	Carl Fredriksen	Taastrup, DK	Suzuki GSXR750 -87	DMU
135	Torbjörn Gundersen	Elverum, NO	Buel RR1000 Repl.	NMF
136	Eskil Tin Iversen	Oslo, NO	TINTIN Guzzi -87	NMF
144	Paal Solberg	Gardvik, NO	HD XLH XR-repl -87	NMF
146	Kurt Brevik	Sperrebotn, NO	Yamaha FZR1000	NMF
150	Harri Lopenen	Turku, FI	Suzuki GSXR1100 86	SML
222	Mike Spile	Hilleröd, DK	Ducati TT -87	DMU
441	Antero Vesterinen	Helsingfors, FI	Yamaha FZR1000 -87	SML

## ROADRACING MCS Klass 8A - Låghjulingar

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Maskin	Klubb
3	Bjarne Karlsson/ Börje Ivarsson	Dingle	Yamaha XSW -72	MCHK-R
4	Jan Ernvist/ Mikael Ernvist	Sundsvall	Honda CB -71	Norra RRS
5	Stanley Hedlund/ Bo-Erik Järberg	Västra Frölunda	Yamaha XS Vindel- mankopia -72	MCHK-R
7	Kjell Strömberg/ Jonas Fosser	Skepplanda	HS Weslake -72	MCHK-R
10	Erik Press/ Lasse Press	Saxtorp	Honda CB750 -72	Hyllinge MS
12	Harri Suomalainen/ Risto Anttila	Kuukanniemi, FI	Kawasaki Z1 -72	SML
13	Knud V Hansen/ Hans Grosen	Köping	Triumph Trident -72	MCHK-R
15	Rolf Holmlund/ Kåre Minnbergh/ Markus Andersson	Ridabu, NO Uppsala	Fiddeman Kawasaki Triumph -72	NMF MCHK-R
18	Mathys Kersten/ Peter van Giersbergen	Beugen, Holland	Triumph Kneeler Bonn- eville	KNMV
19	Sönke Melchert/ Ingo Rebaud	Olderup, Tyskland	König Kneeler -72	DMSB
21	Örjan Linder/ Peter Lundin	Hedemora	Yamaha TX -71	SMK Hede- mora
89	Håkan Englund/ William Englund	Reftele	HKH Honda	Anderstorp RC
100	Hasse Press/ Yonna Stjärnskog	Saxtorp	Honda CB -72	Hyllinge MS
148	Tom Dulin Leret/ Unni Fagerlund	Flateby, NO	Yamaha Wasp -84	NMF

## ROADRACING MCS Klass 8B - Höghjulingar

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Maskin	Klubb
51	Thomas Johansson/ Frida Johansson	Sparreholm	BMW -71	MCHK-R
62	Tommy Gustavsson/ Lisa Gustavsson	Nyköping	Triumph -72	MCHK-R
67	Bjarne Louw/ Martin Elmqvist	Stövelstorp	BMW MCS750	MCHK-R
69	Jan-Erik Linder/ Elof Frimodig	Bergshamra	Be-Pe BMW -71	MCHK-R

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

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Maskin	Klubb
32	Lasse Jansson/ Karin Jansson	Vendelsö	Suzuki KTR GSXR1100 -83	MCHK-R
75	Gert Andersson/ 86	Ryd	Ireson Suzuki	MCHK-R
86	Pekka Kärävä/ Tapio Suutari	Lappeenranta, FI	Ireson Yamaha FZR1000 83/87	SML
110	Erik Press/ Lasse Press	Saxtorp	Suzuki Rumble GS1000 -81	Hyllinge MS
112	Stig Sixtensson/ Gösta Hallin	Kvänum	Ireson Suzuki GSX1100R -83/87	MC Alingsås



Erik och Lasse Press (Honda CB750 -72) i chikanen.  
Foto: Bengt Johannesson

# Serious Passion for Classic Racing

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



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

# AVON TYRES

Närmaste Avon återförsäljare, ring 033 - 22 23 80

Pro:imp.se



De flerfaldiga svenska mästarna i sidvagnsracing, Roine Larsson/Robert Gunhammar (Yamaha Windle -82) accelererar ned mot Torparn. Foto: Bengt Johannesson

# NIFA

## PROFFS PÅ MC-KLÄDER

**15% rabatt på hela sortimentet under classic race-helgen!**  
(mot uppvisande av entrébiljett)

Välkommen till Vårgårdsvägen 29, Linköping  
-endast ett stenkast från Motorstadion!

Öppettider: Måndag-Fredag 10.00-18.00, Lördag 10.00-13.00

Tel. 013-16 14 11

[www.nifamc.se](http://www.nifamc.se)



## NICKE PORRY KNUFFAS IGÅNG AV KURT WATZ

i samband med första RR SM 1968 på Sviestad Text: Nicke Porry

Min "Veteran-hojs-mentor" Curre Borgenstan hade redan i början av 50-talet börjat samla på sig gamla TT-hojar, däribland en 500cc V-twin som en gång i världen (40-talet) ägts av bröderna Boo. Han visste mycket väl att jag gärna ville ha en HVA också men hade aldrig sagt något. Vintern 1967 frågade jag honom om han visste någon som hade en gammal TT-Qvarn. Jodå, "Vicke" Tempelman (TT- och snurreförare på 30-talet) hade berättat att Björn Kjellberg på Robo hade en. Jag ringde Olle Norman, MCHK:s dåvarande sekreterare som jobbat på Robo, och fick reda på att Björn Kjellberg var chef för Robo:s fabrik i Linköping. Ringde till Robo och fick tala med en sekreterare som lät lite konstig när jag sade att jag ville tala med Dir. Kjellberg om gamla motorcyklar, men fick tala med honom. Jag presenterade mig och frågade om han hade en HVA-racer, Jodå, det hade han. Var det en 350:a eller en 500:a? Nej, det var en 250:a. ???, vaddå, fanns det sådana också? Jag frågade om den var till salu och han förklarade att han inte längre hade behov av den.

Han ville dock tänka i två veckor på hur mycket han ville ha för den. Jag gick på tånaglarna i två veckor och ringde en fredag och frågade vad han kommit fram till. Han ville ha 375:- för den och jag kunde hämta den med detsamma. Jag lånade en Duett och for i snöstorm ner till Linköping, träffade Dir. Kjellberg och gick ut i garaget. Där stod den med ett tumstjockt lager damm och tävlingsplåtarna från Saxtorp-39 fortfarande på plats och såg så jävla äkta ut som bara en gammal HVA-racer kan när den är riktigt dammig.

När vi lastat cykeln och jag skulle åka sade han: "Vänta ett tag, det finns en reservmotor med till cykeln också". Den letades fram och kom med också.

Cykeln gjordes i ordning, men var alltid väldigt svårstartad. När bilden togs hade jag bara kört några få gånger med den och förmodligen sprungit slut på mina egna krafter.

Senare kom Christer på att det satt en metanol-spridare i förgasaren så att motorn blev helt dränkt med bensin utom på fullgas då huvudmunstycket bestämde. Den måste alltså startas på fullgas, vilket vi inte visste då.

250:an har superba vägegenskaper och förkrigs-Trelleborgs-däcken var verkligen inte torra, det gick att vika hur mycket som helst. Sista gången jag körde den var på Husqvarnaas 100-års-jubileum i Huskvarna där den gick som ett skällat troll.

Sedan överlämnades den till Christer Watz.

Björn Kjellberg var inte vem som helst, på 30-talet hade han hand om utprovningen av racermotorerna i bromsbänk på HVA och jobbade tätt intill Mannerstedt. Han var alltid med ute på tävlingarna och skötte depåerna. Han var också en av de tre som var ombord på HVA:s lastbil som brann upp den 18/7 1934 på hemväg från Holland...

Bra att 250:an kom till Christer, där har den det bra.



Simo Nieminen på Finlands äldsta orörda original racingmotorcykel, en Norton International 500 -36. Foto: Bengt Johannesson

### ÖPPEN PARAD Klass 10

Nr	Namn	Hemort	Klubb	Maskin
1	Pär Bäcklin	Sandviken	MCHK-R	Matchless Seeley G 50
3	Helge Hallin	Alingsås	MCHK-R	Matchless G 50 -62
7	Jörgen Johansen	Danmark		Matchless G 80 TT
8	Tom Hanevold	Norge	NCRC	Benelli 900 Sei
10	Birgitta Dahl	Sandviken	MCHK-R	Triumph T 100 C -53
16	Uno Tjärnström	Mölnådal	MCHK-R	Yamaha RD 250
21	Per Christensen	Danmark		Matchless G 50 -64
35	Hans-Bertil Rosell	Östersund	MCHK-R	Honda CB 450
38	Stephanie Solar	Tyskland	DMSB	BSA B 25
39	Björn Naess	Fjellhamar	Norsk Veteran-Motorsport	Honda CB 350 + BMW R-66 1939
41	Anders Axelsson	Uppsala	MCH-R	Norton 750
42	Conny Bergåker	Tidaholm	MCHK-R	Husqvarna TT 250 cc
44	Ulf Starby	Värnamo	ARC	Bultaco 125
58	Christian Christensen	Danmark	AMK	Rudge Ulster 500 cc -36
61	Roger Westerberg	Göteborg	MCHK-R	BSA A 65 Ligthning
63	Finn Jensen	Danmark	AMK	Scott Super Sport 498 -31
69	Espen Kristiansen	Norge	Aurskog	Honda CB 350 F
95	Magnus Låvér	Norsborg	MCHK-R	Yamaha RD 250 LC
106	Uno Sjödin	Krylbo	MCHK-R	Norton 750
160	Arne Ström	V. Frölunda	MCHK-R	Yamaha SR 500
204	Jan Östnäs	Göteborg	MCHK-R	Vincent Grey Flash 500 cc



# BSA INOM MOTOCROSS

Av: Johan Johansson, Svenska BSA Klubben.



Triss i BSA - 51 Sten 'Storcken' Lundin, 52 - Kalle 'Sörping' Karlsson och bakom skymtar 'Buffalo' Bill Nilsson, alla på BSA Gold Star i Hallstavik ca 1955.  
Foto: Sten Lundin / Sv BSA Klubben.

Motocross eller Scramble har rötter tillbaka i 1920-talets England. Under 1930-talet utvecklades Trial i en snabbare variant som kom att kallas Scrambling. BSA har fram till slutet av 1960-talet haft en avgörande, för att inte säga dominerande, roll inom motocrossen. Från 1930-talets försiktiga början kom BSA att utveckla särskilda maskiner för denna tävlingsform och under efterkrigstiden kom man totalt att dominera sporten med sina pålitliga och robusta maskiner.

Den första efterkrigs tävlingsinriktade varianten av den encylindriga 350cc B31 kom redan 1946 och hette B32. Den var gjord för både Trial och Scramble. Receptet var lägre utväxling, kromade skärmar, 21" framhjul och 4.00 bredd på bakhjulet tillsammans med det upplagda avgasröret och skyddsplåt under motorn. 1947 släpps samtidigt en tävlingsvariant av den nya encylindriga 500cc B33 med modellnamnet B34 enligt samma koncept som B32.

Förväxla inte dessa modeller med de som kom senare med tilltalsnamnet Gold Star, det är inte samma sak men nära besläktade.

1949 – Den stora nyheten för året var återkomsten av BSA Gold Star, det var i form av ZB32GS och ZB34GS som modellerna hette. De hade motorer med högre trimningsgrad och byggda helt i aluminium, med plunger-ram som standard. En massa olika tillbehör gjorde modellen lämplig som Trial, Scramble eller Roadracing där man siktade på den populära Clubman's TT. 1950 – B32 och B34 modellerna kunde nu fås med en aluminiummotor, men dessa var inte märkta med de idag eftertraktade initialerna GS. Även den lilla 125cc Bantam kom nu i en tävlingsmodell med fetare däck för bland annat terrängkörning.

Viktiga förändringar skedde på Gold Star-modellerna som var de första BSA-modellerna som utrustades med svingarms-fjädring 1953. Därefter utvecklade BSA-motorerna och med motorbeteckningar som CB- 1954, DB- 1955 och DBD- 1958. BSA Gold Star fanns med till 1962 i motocrossutförande, en närbesläktad variant var den amerikanska Catalina-modellen.

BSA kände mot slutet av 1950-talet att Gold Star var väl tung och började därför utveckla en lättare och mindre komplicerad modellserie som släpptes 1959. Det var den första så kallade 'Unit Construction' modellen av BSAC15, en 250cc encylindrig toppventilare med motor och 4-växlad växellåda ihopbyggda till en enhet med alternator och batteritändning. En enkel och lätt ram kompletterade det hela. Det hela var början på en ny generation mindre och lättare byggda maskiner som kom att bli framgångsrika i tävlingssammanhang och export till framför allt USA. 1960 – C15 modellerna kom nu i en mängd variationer som C15S (Scramble – Cross) och C15T (Trial), med anpassade (högt dragna) avgassystem och passade hjul och däck. Modellen utvecklades sedan

snabbt och en 350cc (B40 1964), och 441cc BSA B44 Victor Grand Prix, som baserades på BSA:s framgångar inom motocross VM. Kraftigare konstruktion av motor och växellåda gav crossåkarna en nästan lika bra maskin som VM-föraren Jeff Smith hade.

BSA och Triumph's alla modeller får 1971 ny chassiedesign. Motorerna lämnas i princip orörda. På engelska kallas modellerna "Oil in frame" - oljeramen på svenska, en smart och fiffig lösning med ett kraftigt övre ramrör som också var oljetank. Bland modellerna som presenteras är den 250cc encylindriga BSA B25 SS Gold Star, B25T Victor Trial, 500cc encylindriga B50T Victor, B50SS Gold Star och B50MX (Motocross).

BSA var totalt dominerande inom motocrossen under efterkrigstiden i England, Europa och Sverige. Maskinerna var enastående och det var mer regel än undantag att förarna vann med BSA. Här i Sverige kom man mot slutet av 1950-talet att börja bygga egna 'svenska'

maskiner där märken som Monark och Lito hade påfallande många BSA-delar. Samtidigt som BSA utvecklade sin encylindriga fyrtaktare under 1960-talet kom bland annat Husqvarnas tvåtaktare att ge BSA en rejäl match. Husqvarna kom tillsammans med våra duktiga svenska förare till slut slå hål på BSA:s dominans inom motocrossen och en ny era (tvåtaktarna) kom i stället.

BSA försattes i konkurs under 1972. En viss eftertillverkning under 1973 förekom av bl.a. BSA B50MX men endast för export till USA. Maskinen som var populär kom att leva vidare som CCM som vidareutvecklade motorn rejält men runt 1980 tillverkas de sista BSA-baserade motocrossmaskinerna.

Idag är BSA en av de verkliga klassikerna inom motocrossen. Här på 45-årsracet lär du kunna se ett antal olika BSA-maskiner som fortfarande efter alla år ger dess förare ett brett leende när man drar på med sin 4-takts BSA – Leader of the Pack!



CCM med BSA B50 motor av senare modell, 4-ventils topp mm.  
Foto: Rickard Nebrrer, www.b50.org

**MOTOCROSS - Klass 1 4T/2T tillverkade före -60**

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Klubb	Maskin
520	Helmut Blahusch	Halstahammar	C&T Hallstahammar	Matchless -57
99	Christer Karlsson	Björkvik	C&T Björkvik	Tribsa 500 -93
541	Juha Monto	Hameenlinna, FI	IMK	Maico 250 1956
542	Jukka Monto	Imatra, FI	IMK	Husqvarna Silverpilen 175cc 1959
33	Mats Sundelius	Uppsala	SMK Uppsala	Matchless
530	Carl-Erik Engström	Uppl. Väsby	CTV	Triumph 500
78	Ulf Eriksson	Köping	C&T Köping	Hedlund 500 -59
121	Torben Pedersen	Tommerup, DK	BMCK	Tribsa
74	Ebbe Jørgensen	Blommenslyst, DK	FMS	Matchless
76	Olav Birkemose	Kværndrup, DK	MCS	Royal Enfield
175	Bert-Ove Olofsson	Enköping	Enköping	
631	Ville Rintala	Siuntio, FI	MP-Taito	Matchless G80CS

**MOTOCROSS - Klass 2**

Mc med separat växellåda tillverkade före -65 - Ove Lundell Trophy, Twin Shock Cup

Nr	OLT	Namn	Hemort	Klubb	Maskin
18	50+	Per Jørgensen	Li Skendsved, DK	KSM	CZ
43	50+	Hannu Kojo	Mikkeli, FI	Mmk	Husqvarna 500 -64
46	50+	Kuno Larsson	Sjöbo	C&T Sjöbo	Combi/Triumf -65
51	50+	Göran Josefsson	Motala	Vimmerby MS	Wasp Eso
53	50+	Mogens Jensen	Gelsted	Danmark	SOH Jawa
69	50+	Tommy Karlsson	Falun	SMK Dala Falun	SOH/Jawa
79	50+	Lars Eriksson	Uppsala	Cross/Trialveteranerna	Matchless-Métisse 500cc -64
260	50+	Christer Kernell	Göteborg	COTV	Matchless SOH 500cc
436	50+	Bengt Persson	Ludvika	Ludvika	Metisse SOH 500 -64
1	60+	Heikki Nurminen	Heinola, FI	HEMK	
2	60+	Cai Larsen	Svendborg DK	MCS	Matchless Metisse
4	60+	Sölve Linderson	Vimmerby	Vimmerby MS	Eso/Wasp -64
5	60+	Anders Sabel	Oskarshamn	Cross/Trialveteranerna	SOH Lito
7	60+	Wolfgang Buttner	Offenbach	Tyskland	Husqvarna/Eso 500-64
8	60+	Nico Gloudemans	Mol Belgien	Belgien	Jawa 500 -64
9	60+	Kyösti Hartikainen	Vantaa, FI	Finland	SOH Jawa 500 -62
12	60+	Bengt Bengtsson	Varberg	Varbergs MK	
14	60+	Jan Isgren	Oxie	C&T Oxie	Hedlund
16	60+	Jan Keizer	Doetinchen	Holland	Triumph-Metisse -64
17	60+	Kenthy Håkansson	Ystad	C&T	Hedlund
18	60+	Håkan Erlandsson	Kungsbacka	KungsbackaMA	
24	60+	Sören Johansson	Motala	SMK Motala	Metisse
28	60+	Klaus Reissmann	Naunhof Ot Fuchshai	Tyskland	Eso 600 -62

30	60+	Bent Eldahl	Glamsbjerg DK	Motorcykelclubben Svendborg	Triumph
33	60+	Jan Møller	Greve Str	KSM	AJS
40	60+	Ebbe Sørensen	Tjele	Danmark	Lito
45	60+	Jo Roelofs	Goussel	Holland	Eso 500 -64
52	60+	Carsten Kühl	Spentrup DK	Randers Motor Sport	Hedlund -64
54	60+	Bendt Preus	Vejby DK	Danmark	Jawa Metisse 600-64
63	60+	Berno Fält	Tomelilla	Illstorp MK Sjöbo	
104	60+	Skot Bro Sørensen	Brøndby DK	Hedeland Motorklub	Java Soh
114	60+	Oost Ostra	Paal Belgium	MCP	Eso / Jawa
141	60+	Peo Hedenskog	Ekolsund	C&T	Metisse-Hedlund 500cc -64
224	60+	Rolf Bernhardson	Örebro	SMK Örebro	Cotton Triumph
50	max 49	Thomas Kühl	Spentrup DK	Randers Motor Sport	Matchless Metisse-62
72	max 49	Tom Hansen	Glamsbjerg DK	Motorcykelclubben Svendborg	Ariel
80	max 49	Lars Hedenskog	Bålstad	C&T	Soh-Hedlund 500cc -64
319	max 49	Kenneth Flink	Falun	SMK Dala Falun	Eso/Metisse-64 500cc

Foto: Stefan Martinsson



### MOTOCROSS - Klass 3A

125cc Tillverkade Före -74

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Klubb	Maskin
3	Peter Hansson	Skövde	Tibro MK	HVA
18	Per Jørgensen	LiSkendsved,DK	KSM	Honda
68	Johan Skoglund	Habo	COTV	Husqvarna 125cc -74
74	Jörgen Göransson	Örkelljunga	Cross/Trialveteranerna	CZ-74
82	Mats Sjöblom	Falun	SMK Dala	Can Am
94	Håkan Erlandsson	Kungsbacka	Kungsbacka MA	
133	Christer Ahlström	Falun	Cross&Trial	SWM 125 -74
137	Kenneth Ahlström	Grycksbo	SMK Dala	Can Am
150	Ove Pompen Persson	Grycksbo	SMK Dala Falun	Honda Elsinore
199	Dan Axelsson	Svenljunga	Kinds MK	HVA 118
221	Andreas Axelsson	Svenljunga	Kinds MK	HVA 125
427	Olov Högman	Lindome	Cross/Trialveteranerna	Honda XL 125cc -74
444	Andreas Knutsson	Jönköping	COTV	HVA 125cc 1973
445	Jonas Knutsson	Jönköping	Huskvarna MK	PJG HVA 125cc -74
615	Per-Olov Printz	Gustafs	Säters MK	Husqvarna
617	Timo Järvinen	Tampere, FI	TAMMC	KTM 125 1972

### MOTOCROSS - Klass 3A:1

50cc tillverkade före -84

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Klubb	Maskin
2	Peter Hagström	Södertälje	AMF Södertälje	Simonini
5	Jerry Wickmann	Falkenberg	Varberg	Simonini 50cc -78
24	Kari Karjalainen	Tungelsta	Haninge MK	Gerosa
56	Roberth Wittenbrandt	Hönö	ÖMK	Simonini SF1
67	Peter Sjöo	Örebro	Örebro Motorklubb	Simonini SF1
72	Mikael Pedersen	Gedsted DK	Møldrup Motor Klub	Aprilia 50cc
85	Magnus Johansson	Kolsva	C&T Veteranerna	
147	Christer Jansson	Säter	Säters MK	Aspes Navaho 50
202	Joakim Lundfeldt	Askersund	Hallsbergs MK	Simonini SF1-79
203	Peter Lundfeldt	Askersund	Hallsbergs MK	Moto Gori -77
264	Stefan Hjort	Örebro	Örebro Motorklubb	Aim
320	Joakim Nyman	Sandarne	SMK Söderhamn	
337	Bengt Lagerblad	Falkenberg	C&T Falkenberg	Simonini 50cc -78
364	Peter Andersson	Göteborg	Cross & Trail Veteranerna	Simonini SF1 79



Foto: Bengt Johannesson



Foto: Stefan Martinsson

### MOTOCROSS - Klass 3B

250cc tillverkade före -70, Ruben Milds Minnespokal

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Klubb	Maskin
5	Albert Jansen	Neunen Holland	Holland	CZ 250 -65
9	Andreas-Lefty Faber	Niederdorfelden DE	Mcv-Rhein-Main/Dmv-Offenbach Germany	
73	Conny Månson	SkånesFagerhult	Cross/Trialveteranerna	
74	Jörgen Göransson	Örkelljunga	Cross/Trialveteranerna	CZ-69
77	Gerd Löffler	Rossdorf DE	Tyskland	Montesa 250 -64
134	Ingrid Eriksson	Årsunda	AMF Årsunda	CZ
150	Ove Pompen Pompen	Grycksbo	SMK dala Falun	Husqvarna
194	Stig Andersson	Alingsås	Alingsås MCK	HVA
230	Sony Nylen	Örkelljunga	Örkellunga	CZ 250 -69
231	Tommy Johansson	Alingsås	Alingsås MCK	Bultaco
302	Lars Ingvarsson	Malung	Malungs MK	Husqvarna 250 -65
382	Göran Larsson	Katrineholm	Katrineholms MCC	Husqvarna 250 -67
436	Bengt Persson	Ludvika	Ludvika	CZ 250 -69
541	Juha Monto	Hameenlinna, FI	IMK	Husqvarna 250 -67
542	Jukka Monto	Imatra, FI	IMK	Husqvarna 250 -66
622	Timo Järvinen	Tampere, FI	Tammc	CZ 250 -66
624	Guillem De Pallela	Girona Catalunya Spain	Katalonien	Bultaco MK 4 250 -69

### MOTOCROSS - Klass 5A

250cc, 2-takt tillverkade före -74

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Klubb	Maskin
82	Mats Sjöblom	Falun	SMK Dala	Can Am
137	Kenneth Ahlström	Grycksbo	SMK Dala	Can Am
199	Dan Axelsson	Svenljunga	Kinds MK	Husqvarna 250 Mag
321	Timo Hanski	Simpele, FI	PSM	Husqvarna CR 250



Foto: Stefan Martinsson



Foto: Stefan Martinsson

### MOTOCROSS - Klass 4

500cc, 4-takt med blockmotor

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Klubb	Maskin
28	Klaus Reissmann	Naunhof Ot Fuchshain	Tyskland	BSA 500 -64
55	Børge Vad	Hadsund DK	Hadsund Motorklub	BSA 441
61	Ulf Envall	Västerås	Västerås MK	Cheney BSA 500 -69
76	Daniel Birkemose	Kværndrup DK	MCS	
82	Teijo Makkonen	Vantaa, FI	TUMK	
427	Olov Högman	Lindome	Cross-Trialveteranerna	BSA B40-350cc -65
433	Bert Jansson	Gimo	Östhammars MK	Triumph 500 -62
601	Anders Schultz	Falun	SMK Dala	BSA 650-72

### MOTOCROSS - Klass 5B

500cc, 2-takt Tillverkade Före -74

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Klubb	Maskin
3	Peter Hanson	Skövde	Tibro MK	HVA 400
8	Jukka Penttilä	Hyvinkää, FI	HYMK	
44	Magnus Knutsson	Jönköping	Husqvarna MK	Husqvarna 450cc-74
52	Vladimir Tulka	Praha 4 Tsjek- kiske Republik	Norsk Veteran Motorsykel Club Moto	CZ 380 -64
69	Leo Uro	Rajamäki, FI	SVKMK	CZ 380 - 74
72	Kenneth Hjalmarsson	Örkelljunga	Cross/Trailveteranerna	CZ 380 -69
75	Leif Sundin	Saxdalen	SMK Dala	Yamaha 360
134	Antoni Lebbink	Doetinchem Ned- erland	Holland	
148	Owe Fagerlund Leret	Flateby NO	Norge	CZ 360 -69
163	Clas Johansson	Gamleby	Vimmerby MS	Husqvarna 400 -73
173	Johan Dahlin	Linköping	Cross/Trailveteranerna	Husqvarna 400 CR -71
218	Hans Astorsson	Ullared	Ullareds MK	CZ 380 1965
224	Rolf Bernhardson	Örebro	SMK Örebro	Husqvarna 400 -72
231	Tommy Johansson	Alingsås	Alingsås MCK	Bultaco
251	Göran Carlsson	Varberg	VarbergS MK	CZ 380
275	Jan-Erik Johansson	Österfärnebo	AMF Årsunda	Husqvarna CR400
312	Lennart Eriksson	Årsunda	AMF Årsunda	CZ 380 -67
369	Torbjörn Johansson	Vikingstad	Gammalkils MK	Husqvarna CR450-72



Foto: Bengt Johannesson



Foto: Bengt Johannesson

### MOTOCROSS - Klass 6

Luftkyld mc, fjädring utan länkar - förare under 50 år, Twin Shock Cup

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Klubb	Maskin
2	Andreas Beltin	Lidköping	Lidköpings MCK	Maico 440 -81
5	Kristoffer Böök	Vadstena	SMK Motala	HVA 500 CR -83
6	Ulf Wall	Varberg	Getinge MK	Simonini
7	Mikko Aaltonen	Auttoinen, FI	Padmu	
8	Chris Verlinden	Westerlo Belgium	Belgium	Husqvarna TC 500 -83
13	Anders Jonasson- Beltin	Lidköping	Lidköpings MCK	Maico 440 -78
36	Mikael Knutsson	Jönköping	Husqvarna MK	Yamaha 465
50	Fredrik Johansson	Varberg	Varberg MK	
51	Tino Eissner	Bona Deutschland	DJFM	
63	Francis Stempien	Magnac laval	Fraipont, Belgien	
76	Jukka Laine	Auttoinen, FI	Padmu	
78	Bengt Hahn	Södertälje	Södertälje AMF	Maico 400 1978
79	Manu Kulmala	Kerava	Kermoke, FI	
80	Lars Hedenskog	Bålsta	C&T	Husqvarna 488 -83
82	Anders Fridh	Linköpings	Linköpings MS	
86	Mikko Kulmala	Kerava	Kermoke, FI	
115	Brian Thomsen	Hirtshals DK	HJMS	Suzuki RM 250
120	Magnus Johansson	Gustafs	Borlänge MK	Husqvarna CR 250 -81
129	Per Pedersen	Skørping DK	Aars Motocross Club - Dansk Classic Cross	Husqvarna 125cc 2t
155	Peter Fränberg	Kulltorp	Cross/Trailveteranerna	Husqvarna 500 CR -84
156	Michael Hansson	Nävlinge	Cross Trial	Hubs
158	Peter Strand	Ljung	Cross/Trailveteranerna	Husky/Honda XI 500
179	Patrik Nielsen	Oxelösund	Nyköpings MS	Husqvarna 500 CR
188	Mickael Andersson	Linköping	Linköpings MS	HVA500cc
212	Stefan Andersson	Strängnäs	Försvarmaktens Enduro Klubb	Husqvarna 430
230	Sony Nylén	Örkelljunga	Örkelljunga	CZ 250
251	Göran Carlsson	Varberg	Varbergs MK	Yamaha
253	Roger Karlsson	Forsbacka	SMK Gävle	HVA 250
263	Patrik Turesson	Varberg	Varbergs MK	
277	Peter Hemgren	Åshammar	AMF Årsunda	Curtis Honda
330	Göran Nergård	Varberg	Varbergs MK	HVA 250
420	Hans Johansson	Vaggeryd	Vrigstads MK	KTM
490	Boje Christiansen	Vittsjö	Vittsjö	Maico 490 -81
549	Pär Andersson	Tidaholm	Tidaholms MK	Husqvarna 500 Xc -84 2t
557	Mats Svensson	Bergsjö		HVA 430 -82
596	Tommy Andersson	Åstorp	TCT	KTM 250cc -81
624	Nelia De Paljeja	Katalonien	Katalonien	Bultaco
796	Lars Hallberg	Linghem	Linköpings MS	

## MOTOCROSS - Klass 6

Luftkyld mc, fjädring utan länkar - förare över 50 år

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Klubb	Maskin
7	Jannes Van Kasteren	Veldhoven, NE		Husqvarna 430 -81
15	Bjørn Thowsen	Töckfors	NVMC Motorsport NO	1976 Suzuki RM 370
25	Niels Erik Mogensen	Hobro, DK	Hadsund Motor Klub	Husqvarna
51	Göran Josefsson	Motala	Vimmerby MS	Husqvarna 500
65	Lasse Rantanen	Heinola, FI	HEMK	
72	Kenneth Hjalmarsson	Örkelljunga	Cross/Trailveteranerna	CZ-380-77
103	Göran Almgren	Gamleby	Västerviks MSK	Yamaha XT 250cc
121	Torben Pedersen	Tommerup DK	BMCK	Yamaha 465
163	Clas Johansson	Gamleby	Vimmerby MS	Husqvarna 430 -84
182	Klas-Håkan Johansson	Jönköping	Cross/Trailveteranerna	Husqvarna
195	Mats Humble	Falun	SMK Dala Falun	Husqvarna 430
198	Roland Gustafsson	Märsta	Arlanda MC	Husqvarna 500cc-83
206	Kent Roos	Skeppshult	Cross/Trailveteranerna	
225	Conny Hansson	Tråvad	C&T	HVA250 -81
287	Håkan Andersson	Fegen	Smålandsstenar MK	HVA 430 -82
315	Karl-Axel Jansson	Östhammar	Östhammars MK	HVA 500 1984
390	Thomas Öhlund	Avesta	Folkare MK	Husqvarna 430 1983
399	Ingvar Karlsson	Varberg	Varberg	
414	Ronny Tufvesson	Rolfstorp	VMK	Montesa 414cc
430	Ola Karlsson	Ronneby	Cross/Trailveteranerna	Husqvarna CR 430-82
437	Peter Lindqvist	Stora Mellösa	Hallsbergs MK	Suzuki 420 1980
573	Claes Elmgren	Borås	FMCK Borås	Husqvarna 430
584	Anders Larsson	Mjölby	SMK Vadstena	HVA 430
621	Karl-Axel Andersson	Rydboholm	FMCK Borås	Husqvarna CR 500 -83

## MOTOCROSS - Klass 7 Tillverkade före 1988

Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Klubb	Maskin
54	Torbjörn Sterner	Lundsbrunn	Skara MK	Yamaha
68	Johan Skoglund	Habo	COTV	Cagiva 125cc 1987
111	Jonas Wikström	Grycksbo	SMK Dala	HVA Auto
261	Torbjörn Lundgren	Vankiva	Cross/Trailveteranerna	HVA 510 1988
316	Johan Andersson	Vinninga	Lidköpings MCK	Yamaha 250
411	Anders Israelsson	Grycksbo	SMK Dala	Yamaha 125
615	Per-Olov Printz	Gustafs	Sätters MK	Honda 250



## MOTOCROSS

Sidvagn med Nordiska Mästerskapen

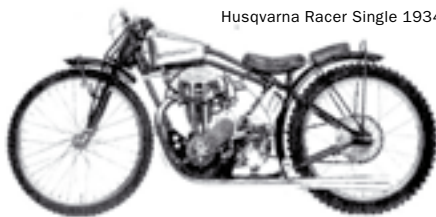
Nr	Namn/Anmälare	Hemort	Klubb	Maskin
1	Lennart Svensson	Åskloster	Varbergs MK	
1	Eddy Linné			
28	Harald Pelzer	Tyskland	ZVC Nederland	
28	Carsten Müller			
17	Ralph Lindgren	Norrtälje	MK Orion	Hedlund / Wasp
17	Mikael Österlind			
97	Ole Nielsen	Støvring DK	Aalborg Motor Klub	Wasp/Xs650
97	Jesper Olesen			
101	Väinö Hiltunen	Pälkäne, FI	Kamoke Finland	Yamaha Eml 650cc 1982
101	Tero PArtanen			
102	Erkki Salo	Lahti, FI	Oritoive/Finland	EML / Folan
102	Jukka Hasari			
104	Christer Lindgren	Espoo, FI	Finland	Wasp/Norton
104	Jussi Koponen			
148	Tom Dulin Leret	Flateby NO	Norge	Wasp Yamaha 960
148	Unni Fagerlund			
160	Torbjörn Blomqvist	Nyköping	MSK Hammaren	EML Yamaha
160	Reiker Tallberg			
214	Bengt Lundgren	Skivarp	Cross Och Trial	EML
214	Emelie Lundgren			
219	Christer Johannisson	Ytterby	BMK Uddevalla	Yamaha/EML
219	Lindhart Karlsson			
232	Kjell Öselin	Täby	Cross & Trail Veteranerna	Norton/Wasp 850cc -79
232	Peppe Norrstrand			
281	Bernt Johansson	Uddevalla	BMK Uddevalla	EML Yamaha 750
281	Mats Risberg			
285	Ulf Johansson	Varberg	Varbergs Motorklubb	Yamaha
285	Bengt Linné			
378	Nicke Gustavsson	Nyköping	SMK Nyköping	
378	Roggan Nilsson			
379	Jonny Nilsson	Nyköping	NMS	Yamaha Wasp
379	Clas Ekberg			
440	Loa Andersson	Väddö	Östhammars MK	
440	Rickard Zetterstrand			
507	Olav Dalåsen	Moss NO	Moss MC-Klubb	Heos/BMW
507	Inger Dalåsen			
508	Harald Tufthaug	Drøbak NO	Borg MCK, NO	EML Yamaha 953,2
508	Ingunn Sollesnes			
563	Ole Martin Haakonsen	Lier NO	NMK Lier	EML/Moto Guzzi 1977/992ccm
563	Caroline Jønsson			



Hagon med BSA B50-motor



Husqvarna Racer Single 1934



## SÅ HÄR BÖRJADE DET...

### Kostadion

Under senare hälften av 20-talet började man köra motorcyklar på jordbanor som användes vid kreatursvisningar vid auktioner. En rundbana trampades upp av djuren när de förevisades för hugade spekulanter.

Så kom idén att använda kotracken till rundbanetävlingar för motorcyklar i Australien och England. Man körde även i Sverige och mest känd var Kostadion på Ladugårds gårde i Stockholm som kom igång med rundbanetävlingar främst av ovannämnda orsak, annars höll man mest till på idrottsplatsernas löparbanor, men det byggdes även speedwaystadion på många orter i Sverige.

Sporten började i Australien, där specialmaskinerna kördes på ovannämnda banor. Seriekörning började i England 1928 och första tävlingen hölls på Kings Oak, High Beach, Essex med en publik på ca 30.000.



På bilden ser vi Jack Hill-Bailey i hatt, promotor av Kings Oaktävlingen, hjälpa till med en Dirt-Track BSA.

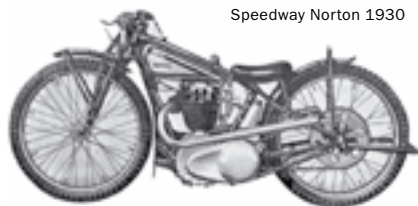
### Maskinerna

Det finns en mängd olika specialbyggda och fabriksstillverkade rundbanemaskiner som används i Dirt-Tracktävlingar.

Då sporten introducerades i England 1927 använde man ofta modifierade T.T.-replikor som exempelvis BSA, Douglas, Rudge, Norton, Ariel. Engelsk seriekörning kom året efter och på de trimmade cyklarna kom det fram stora idoler och stjärnor.

Här i Sverige kom man snart igång med liknande arrangemang. Svenska motorcykeltillverkare som Husqvarna, Monark, Rex, NV, Suecia och amatörförare satte ihop rundbaneracers mellan 175-1000cc. I början av 30-talet kom engelska JAP (J.A. Prestvich) med en ny sprintermotor som drivkälla. Den kom att dominera sporten under lång tid.

Speedway Norton 1930

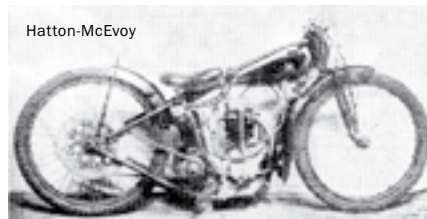


Carl-Axel Johansson  
Ordförande MCHK-rundbana

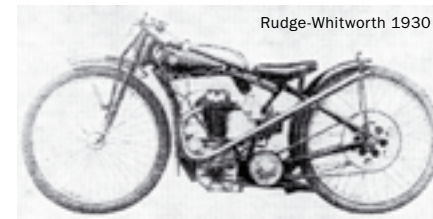
### SPEEDWAY Rundbana 45-årsracet

Nr	Namn	Hemort	Maskin
15	Hans-Erik Svensson	Vålberg	GM -89
26	Lars Eriksson	Linköping	Jap -60
35	Emil Claesson	Göteborg	Jawa 894
45	Erik Zetterstrand	Vrena	Jawa 897 -87
47	Rolf Fridh	Östersund	Jawa 895 -80
48	Risto Flink	Kutajärvi, FI	Jawa 897 -89
53	Alf Svensson	Varberg	Jawa
59	Harry Lahti	Helsingby, FI	Jawa 897 -85/ Jap Staride -52
61	Bertil Roos	Köping	Jawa 890 -69
64	Kjell Langdalen	Furnes, NO	Weslake -76
69	Kjell Syrén	Stånga	Jawa -85
82	Dick Rosvall	Sjöbo	Jawa 898 -90
86	Michael Johansson	Säter	Jawa 897 Godden -83/ Jawa 897 -85
94	Stig "Sprängarn" Andersson/ Willy Andersson	Uppsala	Jawa 500 Sidecar
112	Rolf Nyhus	Åros, NO	
116	Åke Halvarsson	Bollnäs	GM -91
129	Jan Öberg	Åby	Jawa 4-vent -88
133	Bjarne Sörenbye	Tobøl, NO	Jawa 2-vent -73
150	Göran Nilsson	Kristianstad	Jawa 2-vent -72
161	Olle Åhnström	Huddinge	Jawa -67
170	Arne Refstad	Snertindal, NO	Jawa 2-vent -67
198	Bengt Danielsson	Frillesås	Jap-Grönli
202	Greger Hanson	Hallstavik	Jawa 890 -72
203	Håkan Hartzelius	Åby	Godden/ Antig -90
204	Torbjörn Henriksson	Degerfors	Jawa -84/ Jawa -72
220	Leif Pettersson	Hallsberg	Jawa 898 -93
236	Ingemar Svensson	Kumla	Jawa 898 -90
242	Tor Erikson	Hobøl, NO	JAP
245	Berndt Carlsson	Olofström	Jawa 897 -89
250	Bo-Göran Cederholm	Lagan	Jawa 897
268	Nils Holgersson	Höör	ESO S45 -63
280	Leif Nilsson	Åkersberga	Weslake -79/ ESO -67
285	Åke Jansson	Trosa	Weslake Godden GR 500 -70
292	Göran Johansson	Härreda	Weslake -78
294	Lars Nykvist	Uppsala	Jawa 898 -92/ Jawa 895 Sidvagn -70
310	Örjan Axelsson	Linköping	Jawa -70
325	Bengt Nilsson	Bohus	Jawa -72
334	Lars Olander	Hölö	Weslake -80
	Heikki Enberg	Forssa, FI	Weslake/ Jawa 2-vent

Hatton-McEvoy



Rudge-Whitworth 1930





Rolf Ludvigsson med sin BSA B40 Trial, 350cc från 1965.  
Foto: JJ, www.bsaoc.org

CCM Trial 1978, baserad på BSA B44/B50 men med motorn förminskad till 350cc som en BSA B40.  
Foto: JJ www.bsaoc.org

## BSA INOM TRIAL

Av: Johan Johansson, Svenska BSA Klubben.

Namnet Trial härstammar ifrån att de första mc-tillverkarna (1910-talet) behövde testa (trial) sina produkter på dåliga vägar där de flesta av kunderna tvingades använda sina maskiner, vägarna var inte mycket bättre än dagens trialbanor. Trial inte var en sport från början utan helt enkelt en av metoderna man hade för att testa nya konstruktioner, att de höll och var pålitliga. Det var många gånger fabriken testförelare som blev de skickligaste Trial-förarna då de tränade (testade) hojar hela dagarna i liknande terräng. Till slut började man tävla mot varandra och det blev snabbt en populär tävlingsform och ofta med en stor publik. Det utvecklades till en sport och till slut började man tillverka speciella maskiner som såldes till kunderna. Första och andra världskriget drev på utvecklingen då de militära behoven både krävde bra maskiner och bra förare.

På denna tid åkte man oftast till och från tävlingarna på sin motorcykel var än i landet (England) tävlingen var. Man hade endags-tävlingar eller flerdagars (över helgen) eller den välkända Scottish Six Days Trial. Internationellt tävlade man i ISDT (International Six Days Trial) som gick på olika ställen runt om Europa. Dessa maskiner var inte så specialiserade som vi tänker oss en Trial idag. Maskinerna var bra på många saker. De maskiner som man kunde köpa över disk kallas ofta 'Comp' som skulle kunna betyda Competition – tävling men också lika mycket Compromise - kompromiss. De var bra att åka till och från jobbet på men funkade också som cross, trial, enduro eller racing-maskin – alltså en kompromiss!

BSA var tidigt med inom denna sport och det är faktiskt här man har skördat sina främsta

framgångar. Racing var inte det man satsade på i första hand utan att tillverka pålitliga maskiner och det var inom Trial som dessa maskiner kom att sättas på prov och utvecklas. Från början skiljde sig inte maskinerna nämnvärt från standardmodellerna, det är först efter andra världskriget som man på allvar börjar se särskilda Trial-modeller. Det är först modellerna B32 och B34 och senare kommer även B32 Gold Star och B34 Gold Star i Trail utförande. (Se mer i kapitlet om Motocross för närmare info om modeller.) Mot slutet av 1950-talet görs även special-modeller av BSA A10 för Six Days och ISDT.

BSA vinner flera gånger Mauds Trophy som vid något tillfälle går till så att en maskin plockas ihop helt av reservdelar från olika handlare och körs genom England ut i Europa där man deltar i en ISDT-tävling (kör prickfritt) och fortsätter upp genom Skandinavien för att sedan åka båt hem.

Trots att BSA-ledningens direktiv var att man skulle använda samma komponenter som såldes till allmänheten så lyckades tävlingsavdelningen alltid ha bättre, lättare och mer tävlingsmässiga maskiner. Men förarna var också bland de bästa och man menar att om BSA:s fabriksförare var med i en tävling så vann de också tävlingen. Men i andra änden så gjorde det att utvecklingen gick framåt.

De maskiner som hör till kategorin 'Pre -65' är oftast så kallade 'Heavy Weight' – tungviktare, dvs encylindriga 350cc eller 500cc fyrtaktare med separat växelåda. Vid denna tiden hade alla tillverkarna ett gemensamt problem med att få ned kraften i marken utan att slira på bakhjulet för då tappade man fästet. Detta löste man mest genom att bakåtrimma, låg kompression och små för-gasare. Man åkte med stelbensramar länge innan man insåg fördelarna med bakhjuls-fjädring.

Mot slutet av 1950-talet började man komma på att de dåvarande maskinerna var för

stora och för tunga, därför utvecklades mindre 250cc eller 350cc fyrtaktare som tex BSA C15 eller Triumphs ännu mindre 150cc Cub. BSA B40 Trial hör väl till de sista 4-takts 'riktiga' trialmaskinerna man tog fram hos BSA. Men de klassiska 4-taktarna dog ut runt 1965 då de mycket lättare 2-taktarna tog över på allvar.

Efter att BSA hade upphört 1973 kom CCM att ta fram trialmaskiner baserade på BSA:s B50 (500cc encylindrig crossmotor) som hade förminskats till 350cc (som den tidigare B40 modellen) när 4-takts trialen hade en 'revival' i slutet på 1970-talet. BSA modellen Bantam fanns till och från i offroad eller trial-utförande. Det var en encylindrig 2-taktare baserad på DKW RT 125, som man tillverkade under åren 1949 till 1971 med motorstorlekarna 125, 150 och 175cc, men den kom aldrig i närheten av de välutvecklade spanska maskinerna som kom att dominera under slutet av 60-talet och under 1970-talet.

One in four is a BSA!

### Affe Löfquist Trial Cup VP

<b>Benke Johansson</b>	2002
<b>Jukka Penttilä</b>	2003
<b>Mika Jansson</b>	
<b>Esa-Pekka Haimila</b>	2004
<b>Erkki Petäjä</b>	
<b>Pekka Palojärvi</b>	2005
<b>Pekka Palojärvi</b>	2006
<b>Matti Palojärvi</b>	2007
<b>Åke Axelsson</b>	2008
<b>Markku Karvonen</b>	2009

## TRIAL

### Greybeard A

Nr	Namn	Hemort	Maskin
1	Lars Jahn	Jorvas, FI	Honda TLR 250 -84

### Greybeard B

Nr	Namn	Hemort	Maskin
2	Antoni Lebbink	Doetinchem, NL	Honda 200 -83
3	Hasse Svensson	Nol	Sprite 250 -65
4	Kuno Karlsson	Bohus	Greeves Anglian 250 -66
5	Billy Syrén	Olsfors	BSA B40 350 -64

### Pre-65 Rigid B

Nr	Namn	Hemort	Maskin
7	Tomas Willer	Frederikssund, DK	Triumph 200 -60
8	Heikki Seppälä	Numminen, FI	BSA C11 250 -52

### Klass Pre-65 A

Nr	Namn	Hemort	Maskin
10	Erik Scjerner	Glamsbjerg, DK	Triumph Tiger Cub -57
11	Bengt-Göte Flood	Karlskoga	Bultaco 250 -65
12	Patrik Svensson	Göteborg	HS-BSA11 265 -39
13	Claes Palm	Jönköping	BSA C1 250 -61
14	Gunnar Rohed	Hallsberg	Triumph Tiger Cub -63
15	Hannu Alaja	Espoo, FI	BSA C15 250 -63
16	Juhani Himmanen	Vantaa, FI	BSA B40 350 -65
17	Ole Christoffersen	Odense, DK	Copi -64
18	Jan-Erik Mellberg	Örby	BSA B40 350 -64
19	Håkan Thuresson	Saltsjö Boo	Royal Endfield 350 -49

### Klass Pre-65 B

Nr	Namn	Hemort	Maskin
20	Bernt Johansson	Segeltorp	BSA C15 250 -62
21	Bo Jönsson	Lund	Matchless 350 -57
22	Carl E Eriksson	Påskallavik	James 2T -57
23	Esa-Pekka Haimila	Espoo, FI	Triumph Tiger Cub -63
24	Lars Gerestad	Linköping	Jawa 250 -63
25	Mats Nyberg	Järfälla	OSSA 350 -76
26	Tony Gerestad	Linghem	Jawa 250 -62
27	Markku Karvonen	Helsingfors, FI	Bultaco 244 -65

### Klass Pre -85 A

Nr	Namn	Hemort	Maskin
30	Hans Höckert	Täkter, FI	Yamaha -77
31	Hans Jörn Beck	Middelfart DK	Fantic 125 -78
32	Helge Gustavsson	Fjugesta	Yamaha TY 250 -80
33	Joakim Sjögren	Svenljunga	Montesa Cota 247 -74
34	Lennart Gancarz	Örebro	Bultaco 350 -79
35	Per Heimbart	Oskarshamn	Whitlock Ossa -72
36	Tomi Alajoki	Helsingfors, FI	Honda TLR 250 -84
37	Tony Arbeus	Örebro	Yamaha TY 250 -76
38	Jaakko Ulmanen	Helsingfors, FI	Yamaha 250 -84
39	Mats Karlsson	Motala	Montesa Cota 349 -83
40	Andreas Karlsson	Motala	Honda T

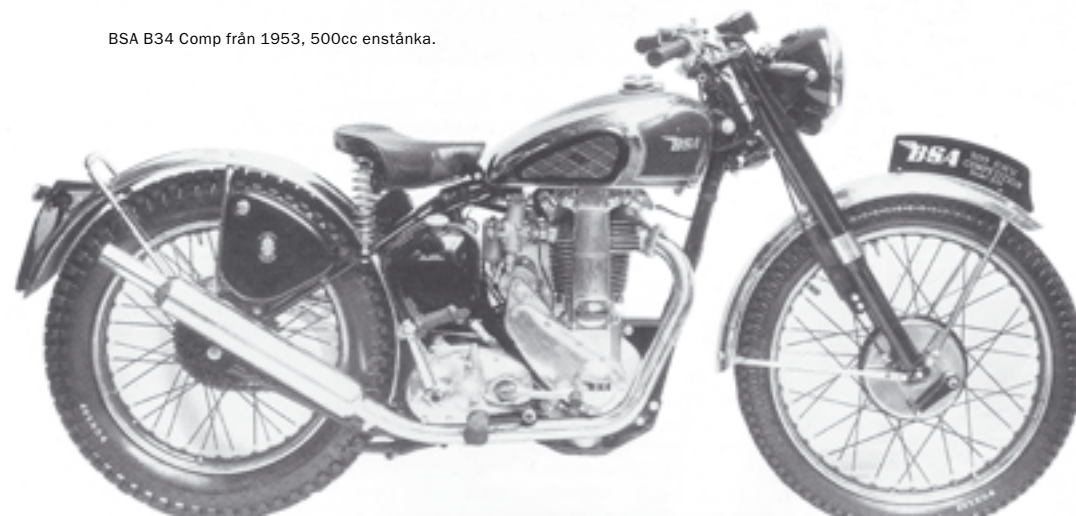
### Klass Pre -85 B

Nr	Namn	Hemort	Maskin
50	Bertil Jönsson	Skivarp	Yamaha TY 250 -74
51	Bo Höglund	Huskvarna	Honda TL 125 -76
52	Christer Johansson	Linköping	OSSA 350 -74
53	Erkki Petäjä	Hyvinkää, FI	Bultaco Sherpa 350 -78
54	Erkki Ranta	Riihimäki, FI	Bultaco Sherpa 250 -78
55	Jan-Ove Lipponen	Huskvarna	OSSA 350 -74
56	Per Brusebäck	Örebro	Yamaha TY 250 -76
57	Petteri Leppänen	Espoo, FI	Honda TLR 250 -84
40	Michael Andersen	Jerslev J, DK	Honda TLR 250 -84

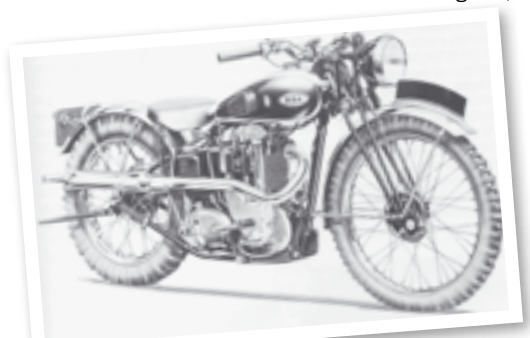
### Sidecar B

Nr	Namn	Hemort	Maskin
70	Gunnar Andersson/ Henrik Andersson	Hagfors	Fantic 307 -90

BSA B34 Comp från 1953, 500cc enstänka.



BSA modell R19 från 1936, 350cc enstänka.





Hailwoods bästa är Hondas racing-  
historia del 4

# CLASSICBIKE

nr 4/2010 Inlägg F, Pris 69,- inkl moms, Norge 79,- NOK

## TWINKAMP!

- Norton SS
- Triumph Trophy
- BSA Lightning
- AJS Hurricane

### MÄRKESGUIDE

Vart att välja  
och BMW R75

### AUSTRALIEN

Åttioårsda  
tröjfestival

### LÄCKER LACK

Mot "Pirk" och  
Bosse Jensen

### DUCATIS MUSEUM

Bakom kulisserna i  
skärfabrikationen



# NYTT NR UTE NU!