

JUBILEUMSPROGRAM

# 50-Års Racet



ROADRACING



MOTOCROSS



SPEEDWAY



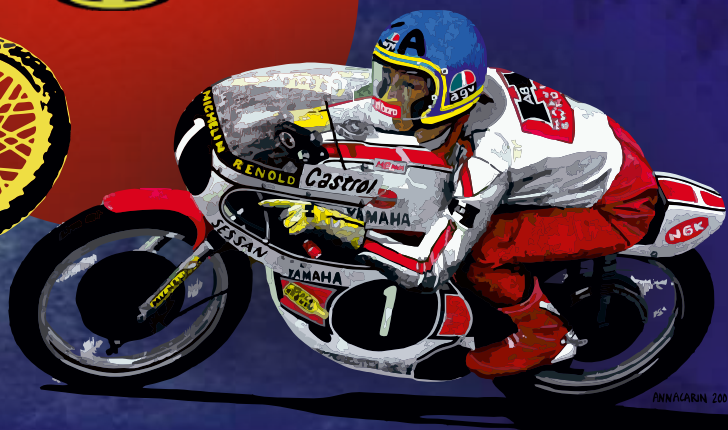
TRIAL



ENDURO



UTSTÄLLNING  
m<sup>o</sup>collection  
MUSEUM - DESIGN KONST TEKNIK



PINKKARIN 2003



SVIESTAD-LINKÖPING-SWEDEN  
31 JULI - 2 AUGUSTI 2015



Linköpings  
kommun



# INNEHÅLL

Inledning/Funktionärer .....	3
Statistik 50-Års Racet.....	4
Flaggsignaler .....	7
Tidsschema.....	8
RR Varvtider/Resultat i mobilen.....	9
Klassindelning RR .....	10
RR Klass 2B, 50cc.....	11
Artikel "Så började Årsracen" .....	12
Artikel "Bosse Granaths HVA 350cc".....	13
RR Klass 1, Förkrigsklassen -47 .....	14
RR Klass 2A, 175cc.....	14
RR Klass 3, 250cc.....	15
RR Klass 11, RD/LC 250cc.....	15
RR Klass 4, 350cc.....	16
RR Klass 7B, Forgotten Era 250cc.....	16
RR Klass 5, 500cc.....	17
RR Klass 7C, F2 1980-1987 .....	18
RR Klass 6, 750cc.....	19
MCHK Jubileumsrally .....	19
RR Klass 7A, Forgotten Era 1000cc.....	20
Illustration Roger Andersson .....	21
RR Klass 9, SuperMono.....	22
RR 250 GP.....	22
Funktionärsinformation .....	24
RR Klass 7C, F1 1980-1987 .....	26
RR Klass Sidvagnar 8A, Höghjulingar .....	28
RR Klass Sidvagnar 8B, Låghjulingar.....	28
RR Klass Sidvagnar 8C, 1973-1979 .....	28
RR Klass Sidvagnar 8D, 1980-1987 .....	28
RR Klass 10, Parad .....	29
Artikel "Världens snabbaste drömbåge?" .....	30
Artikel "Henry Lill-Orsa Bohllins Puch racer från 1953" .....	30
Artikel "TfA Super TT".....	32
Motocross Klass 1 före -60.....	36
Motocross Klass 2 "Ove Lundell Trophy".....	36
Motocross Klass 3A 125cc före -74 .....	37
Motocross Klass 3A:1 50cc före -84 .....	37
Motocross Klass 3B 250cc före -70 "Ruben Mildhs minnespokal".....	38
Motocross Klass 4 500cc 4T blockmotor "Jeff Smith Trophy".....	38
Motocross Klass 5A 250cc 2T före -74.....	39
Motocross Klass 5B 500cc 2T före -74 .....	39
Motocross Klass 6 Luftkyld, fjädring utan länkar, under 50 år .....	40
Motocross Klass 6 Luftkyld, fjädring utan länkar, över 50 år.....	41
Motocross Klass 7 EVO Cup -50.....	42
Artikel "LITO EX-CAM" .....	44
Motocross Klass 7 EVO Cup 50+ .....	45
Motocross Klass Sidvagn Nordiska Mästerskapen.....	45
Artikel "Ett sjuttioårigt minne från tidningen Motor år 1945".....	46
Rundbana startlista .....	47
Artikel "Classic Trial".....	48
Trial startlista.....	49
Artikel "Husqvarnas succémotorcykel Silverpilen fyller 60 år".....	52
Artikel "50 skäl varför jag inte vann!" .....	53
Artikel "Varg-Olle" .....	54
Artikel "Enduro" .....	56
Enduro startlista.....	57
Artikel "VM-träffen".....	58
Presentation världsmästare .....	59
Områdeskarta.....	72

# MOTORCYKELVÄNNER

## Bäst i världen!?

### LMS och MCHK-Racing presenterar stolt årets jubileums och "extra-allt-utgåva" av Årsracet!

I år firar MCHK 50-årsjubileum och därmed är det 29:e gången vi genomför Årsracet på Linköpings Motorstadion. Flera av förare och funktionärer har varit med under hela resan från start och fått uppleva hur arrangemanget växt och utvecklats till att bli en av dom bästa classic-tävlingarna i Europa.

Även Linköpings Motorstadion har växt och utvecklats ihop med Årsracet. I år kan vi erbjuda ett helt nytt hus med speakertorn, race-office och servering med modernt kök i samma byggnad. Allt detta tack vare ER ideellt arbetande funktionärer, sponsorer, betalande publik och tävlande. Ett ekonomiskt överskott är livsviktigt och varena krona går tillbaka in verksamheten och gör det möjligt att kunna erbjuda motorsport på hög nivå i Linköping till en rimlig kostnad.

Nytt för i år är att det kommer köras Enduro på stadionområdet, men den verkligt stora karamellen är förstas VM-träffen. Så gott som alla nu levande individuella svenska MC-världsmästare kommer träffas och fira i Linköping. Under helgen kommer mästarna befinna sig på Motorstadion för att se Årsracet, några av dem kommer även att köra!

En unik händelse som aldrig mer kommer igen. Så grattis till dej som står här med vårt jubileumsprogram i hand och en eller flera dagars total MC upplevelse framför dig. Och glöm inte sidvagnscrossen!



Kjell Karlsson  
Årsraceansvarig  
Linköpings MS



Lennart Olander  
Årsraceansvarig  
MCHK-R



Björn Weissmann  
Årsraceansvarig  
MCHK

## Funktionärer/Officials

Organisationsansvarig LMS	Kjell Karlsson	Linköpings MS
Org.ansv. MCHK-R/Pressansv.	Lennart Olander	MCHK-R
Org.ansv. VM-träffen	Robert Lavér	Stockholm
Org.ansv. MCHK	Björn Weissmann	MCHK
Supervisor RR	Volmar Mårtensson	Burseryd
Tävlingsledare RR	Göran Aldén	Linköpings MS
Bitr. Tävlingsledare RR	Benny Mårtensson	MCHK-R
Banchef RR	Börje "Kalle Viking" Pettersson	Linköpings MS
Bitr. Tävlingssekreterare	Katarina Mattsarve Edberg	MCHK-R
Besiktningsschef RR	Ove Jansson	MCHK-R
Funktionärschef RR	Jocke Glimfjäll	Linköpings MS
Speaker RR	Tomas Hilse	MCHK-R
Depåansvarig	Peter Kjellgren	Linköpings MS
Tidtagning/Resultat RR	RR-time	Linköping
Supervisor Motocross	Bengt "Mulle" Edh	Huskvarna
Tävlingsledare Motocross	Stefan Karsk	Linköpings MS
Bitr. Tävlingsledare/Banchef	Jonny Larsson	Linköpings MS
Bitr. Tävlingsledare Motocross	Magnus Jonsson	Linköpings MS
Sekretariat Motocross	Susanne Molin	Linköpings MS
Säkerhetschef Motocross	Fredrik Åse	Linköpings MS
Tidtagning/Varvräkning	Carl Nyman	Linköpings MS
Speaker Motocross	Jan Busk	Falun
Ansvarig Speedway Linköpings MS	Lasse Johansson	Linköpings MS
Ansvarig Speedway MCHK-Rundbana	Carl Axel Johansson	MCHK-Rundbana
Banchef Speedway	P-O Carlsson	Linköpings MS
Speaker Speedway	Pelle Johansson	Norrköping
Trialansvarig MCHK	Björn Heurlén	MCHK
Trialansvarig LMS	Magnus Fagerström	Linköpings MS
Sekretariat Trial	Bo Ekenger	Linköpings MS
Speaker Trial	Mats Karlsson	Motala
Enduroansvarig	Björn Weissmann	MCHK
Ansvarig MCHK Jubileumsrally	Tord Pantzar	MCHK
Programredaktör	Håkan Norberg	Linköpings MS, MCHK-R

Denna tävling arrangeras i enlighet med tävlingens tilläggsregler och Svemo's nationella regler och specialreglementen, samt FIM Europe's och FIM's regler och gäller i nämnd ordning och har godkänts av respektive Supervisor. Tillståndsnr RR: 67-6, Cross: 64-266

# 101 mc-märken

är representerade vid 50-Årsracet!

AIM	5	Hedlund	7	MR/OZ	1
Aermacci	4	Husaberg	2	MV Augusta	2
AJS	4	Harley Davidsson	1	Norton	14
Aprilia	3	Haroshima atom	1	NSU	2
Ancilloti	3	He-Ja Sachs	1	NV	1
Aspes	1	Indian 600	1	OSSA	6
ALJO	1	Izevik	1	P8M	2
ATK	1	Jawa	45	Paton	1
BSA	40	JAP	2	PSG RN 50	1
Bultaco	23	Kawasaki	18	Puch	1
BMW	4	KTM	9	Royal Enfield	4
Beta	2	Kreidler	4	Rotax	4
Buell	1	König	2	Rickman	3
Bridgestone	1	Kramer	1	Rudge	1
BVR 730	1	KSI Trumber	1	Rgots IMP	1
CZ	16	Laverda	2	RM 250	1
CCM	2	Lito	3	Suzuki	34
Cagiva	2	LN	1	Seeley	9
Chenny	2	Maico	17	Simonini	7
Can amsky	1	Matchless	15	SWM	5
Coppy	1	Montesa	12	SOH	4
Ducati	22	Monark	9	Sherco	2
ESO	5	MZ	7	Spondon	1
EML	4	Moto Guzzi	6	Triumph	24
ESW	3	Metisse	3	Tribsa	2
Fantic	6	Molnar Manx	2	TFA	1
Fürstenwalde	1	Motor AIM	2	WASP	4
GM	4	Morbidelli	1	Velocette	1
Gilera	1	Moto Bi	1	Yamaha	83
Greeves	1	Minsk	1	Zündapp	1
Gas-Gas	1	MBA	1	Union	1
Godden	2	Moto Morini	1		
Gerosa	1	Morani	1		
Honda	123	Moto Martin	1		
Husqvarna	94	MUZ	1		

## Deltagande nationer och deltagare (t.o.m. 18/7)

Nationer		Förare och passagerare (burkslavar)	
Sverige	Belgien	Roadracing	295
Norge	Spanien	Motorcross	384
Finland	Lettland	Speedway	44
Danmark	Irland	Trial	99
Tyskland	Schweiz	Enduro	27
Holland	USA	<b>Totalt</b>	<b>849</b>
Indien			

## Äldsta deltagande MC i respektive disciplin

TL	Holger Schönknecht	D	Indian 600	1925
RR	Sten von Wachenfeldt	S	Velocette KTT 350	1932
HJ	Harri Lahti	SF	Jawa 828	1933
HM	Christer Karlsson	S	Tribsa	1953
E	Ulf Widman	S	NV 38 Army sixdays	1955

Affe Löfquist till v. har sammanfattat Årsracestatistiken. På bilden från Bergatrialen 1962 kollar Affe, Gösta Anderssons prickar.



# ROADRACING FLAGGSIGNALER

Alla förare har skyldighet att åtlösa 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 omkullkörning. 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



# NYTT NUMMER UTE NU!

# 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 + 250GP	11.40	16.30
7C F1	12.00	16.50
Sidecars	12.20	17.10
Parade	12.40	17.30
Lunch	12.55 - 13.50	

Live music: ca 21.00-24.00

## LÖRDAG/SATURDAY

### Roadracing & Parade

#### Tidsträning/Qualification 2

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

#### Race, Heat 1

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

Uppställning av mc från  
MCHK:s Jubileumsrally: från 9:00

Prisutdelning/  
Prizegiving ceremony: 19:00

Live music:  
ca 21.00-24.00



### Motocross

#### Träning/Practice

Klass 1+ 3:125cc + 50cc	09:00 - 09:20
Klass 3B + 5A + 5B + några 3:125cc	09:20 - 09:40
Klass 6 +50 CETSC (tidskval sista 15 min)	09:45 - 10:10
Klass 6 CEEC EVO -50 (tidskval sista 15 min)	10:15 - 10:40
Klass 6 CEEC EVO +50	10:45 - 11:10
Klass 6 -50 CETSC	11:15 - 11:40
Klass SC	11:40 - 12:00

De tio första totalt i CETSC 50+ och CEEC -50 efter två deltävlingar är direct kvalificerade till finalheaten.  
The ten first total in CETSC 50+ and CEEC -50 after two races are directly qualified to the Finals.

#### Förmöte/Riders' meeting:

12:10 Race Office Obs!!! Only on Saturday

#### Race 1

Träning OLT/JST Träning					12:50
Heat 1 Klass 1+ 3:125cc	heat 1	5 varv			13:20
Heat 2 Klass 50cc	heat 1	5 varv			13:35
Heat 3 Klass 5A+5B	heat 1	5 varv			13:50
Heat 4 Klass 6 CETSC 50+	heat 1	15 + 1 varv			14:05
Heat 5 Klass 7 CEEC EVO Cup -50	heat 1	15 + 1 varv			14:25
Heat 6 Klass 7 CEEC EVO Cup 50+	heat 1	15 + 1 varv			14:45
Heat 7 Klass 6 CETSC -50	heat 1	15 + 1 varv			15:05
Heat 8 Klass SC	heat 1	5 varv			15:25

#### Paus

15:40 - 15:50

#### TÄVLINGSOMGÅNG 2 LÖRDAG

Heat 9 Klass 1+ 3:125cc	heat 2	5 varv			15:50
Heat 10 Klass OLT	heat 1	12min + 1 varv			16:05
Heat 11 Klass JST + 250 3B	heat 1	12min + 1 varv			16:25
Heat 12 Klass 3: 50cc	heat 2	5 varv			16:45
Heat 13 Klass 5A: + 5B	heat 2	5 varv			17:00
Heat 14 Klass 6 CETSC 50+	heat 2	15min + 1 varv			17:15
Heat 15 Klass 7 CEEC EVO Cup -50	heat 2	15min + 1 varv			17:35
Heat 16 B-Final 1 Utvalde CETSC/CEEC	Heat 1	5 varv			17:55

### Speedway

#### Träning/Practice:

13.00-17.00

### Speedway

#### Träning/Practice

09.00-12.00

#### Regularitetsrace

ca 15.00

#### Parad med fotografering

ca kl 17

#### Prisutdelning/

#### Prizegiving ceremony:

Efter/after Parade

### Trial

#### Besiktning, stickprov

Före kl. 10.00

#### Träning/Practice:

09.00 - 09.30

#### Tävling:

10.00

#### Lunchuppehåll

12.00-13.00

#### Prisutdelning/

#### Prizegiving ceremony:

Ca 16.00

Prisutdelare

Världsmästaren

Ulf Karlsson

## SÖNDAG/SUNDAY

### Roadracing & Parade

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

47 + 2A + 2B	09.00
3 + 7B + 11	09.15
4 + 5	09.30
6 + 7A + 7CF2	09.45
7CF1 + 9 + 250GP	10.00
8 MCS (Sidecars)	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
<b>Lunch</b>	<b>12.35 - 13.35</b>	
500cc	13.35	12
750cc	14.00	12
7A	14.25	12
SuperMono + 250GP	14.50	12
7C F1	15.15	12
Sidecars	15.40	12
Parade	16.05	15 min

#### Prisutdelning/

Prizegiving ceremony: 16:30

### Motocross

#### Träning/Practice

Klass 1+3: 125cc + 50cc			09:00
Klass OLT/JST			09:05
Klass 3B+ 5A+5B + några 3:125			09:10
Klass 6 CETSC+50			09:15
Klass 7 CEEC, EVO -50			09:20
Klass 7 CEEC, EVO 50+			09:25
Klass 6 CETSC-50			09:30
Klass SC			09:35

#### Race 3

Heat 1 Klass 1+ 3 :125cc	heat 3	5 varv		09:50
Heat 2 Klass OLT	heat 2	12min + 1 varv		10:05
Heat 3 Klass JST + 3B 250	heat 2	12min + 1 varv		10:25
Heat 4 Klass 3: 50cc	heat 3	5 varv		10:45
Heat 5 Klass 7 CEEC EVO Cup 50+	heat 2	15min + 1 varv		11:00
Heat 6 Klass 6 CETSC -50	heat 2	15min + 1 varv		11:20
Heat 7 Klass SC	heat 2	5 varv		11:40

#### Lunch

12:00 - 12:50

Heat 8 Klass 6 CETSC 50+	heat 3	15min + 1 varv		12:50
Heat 9 Klass 7 CEEC EVO Cup -50	heat 3	15min + 1 varv		13:10
Heat 10 Klass 7 CEEC EVO Cup 50+	heat 3	15min + 1 varv		13:30
Heat 11 Klass 6 CETSC -50	heat 3	15min + 1 varv		13:50
Heat 12 B-Final 2 utvalde CETSC 50+ och CEEC -50 5 varv				14:10
Heat 13 Klass 5A+5B	heat 3	5 varv		14:25
Heat 14 Klass OLT	heat 3	12min + 1 varv		14:40
Heat 15 Klass JST heat 3 + 3B 250	heat 3	12min + 1 varv		15:00
Heat 16 Klass SC	heat 3	5 varv klart ca 15:40		15:20

#### Prisutdelning/ Prizegiving ceremony:

ca 40 min efter sista målgång söndag ca 16.20

OLT: Ove Lundell Trophy

JST: Jeff Smith Trophy

CETSC: Classic European Twin Shock Championship

### Speedway

#### Poängkörning

11.00

#### Prisutdelning/ Prizegiving ceremony:

ca 13:00

### Enduro

#### Första start:

10.00

#### Prel. tid prisutdelning/ Prizegiving ceremony:

16.00

## Varvtider och resultat i din dator och mobil!

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

• Surfa in på **www.amigoo.se**

eller använd din mobil (smartphone) på adressen **m.amigoo.se**

• Du ser hela resultatlistan, uppdaterad i realtid.

• Du kan se alla varvtider, genom att klicka på antalet varv.

• Mobilvarianten har även en laptimer-funktion, där du med stora siffror ser en enskild föräres placering och varvtid, samt differenser (plus- och minustider) till de närmaste konkurrenterna!



**RRTIME**  
keeps track of time



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

# KLASSER ROADRACING

Vad kallas klassen	Årtal t.o.m		Övre cc-gräns	Tävlingsnr.		Kommentar
	4-takt	2-takt		Bottenfärg	Sifferfärg	
Öppen parad, klass 10	-83	-83				Ej tävling. Förarna startar från depå.
50cc, klass 2B	Äkta racer -82 Replika -72		50cc	Svart	Vit	En klass med många äkta racers. Enda klassen med springstart
Förkrigsklassen -47 klass 1	-47	-47	Ingen begr.	Följer motorstorlek ( cc )		Förkrigsklassen och 175cc -72 kör tillsammans
175cc, klass 2A	-72	-67	175cc	Svart	Vit	
250cc, klass 3	-72	-67	250cc	Grön	Vit	250cc -72 och RD/LC (vattenkyld utan YPVS) kör tillsammans
Yamaha RD/LC 250cc klass 11 (Supportklass)			250cc	Grön	Vit	
350cc, klass 4	-72	-67	350cc	Blå	Vit	350cc -72 och Forgotten era 250cc -79 kör tillsammans
Forgotten era 250cc klass 7B	-79	-79	250cc	Grön	Vit	
500cc, klass 5	-72	Ej tillåtet	500cc	Gul	Svart	
Klass 7C Formula 2, 1980-87	-87	-87	Se kommentar	Följer motorstorlek ( cc )		2-takt <400cc, 4-takt <600cc - 2-cyl<750cc och genuina 250-racer
750cc, klass 6	-72	-67	750cc	Vit	Svart	
Forgotten era 1000cc klass 7A	-79	-79	1000cc	Följer motorstorlek ( cc )		
SuperMono, klass 9	Ej begr.	Ej tillåtet	800cc	Svart	Gul	Moderna motorcyklar (Supportklass) 1 cylinder 4-takt
250 GP		Efter -87	250cc	Grön	vit	Kör ihop med SuperMono Klassen är struken från RR-SM 2011.
Klass 7C Formula 1, 1980-87	-87	-87	2-takt 401-1100cc 4-takt 601-1100cc			
Sidvagnar MCS, klass 8A "Höghjulingar" >16 tum	-72	-72	2-takt -500cc 4-takt -750cc		Alla sidvagnsklasser kör tillsammans.  Klass 8D är från år 2013. Klass 8C och 8D får köra med slicks.	
Sidvagnar MCS, klass 8B "Låghjulingar" <16 tum	-72	-72	2-takt -750cc 4-takt -1000cc			
Sidvagnar MCS, klass 8C	1973-79	-79	2-takt -750cc 4-takt -1300cc			
Sidvagnar MCS, klass 8D "Långskorpor"	1980-87	-87	2-takt -750cc 4 takt 1300cc			

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



## ROADRACING Klass 2B - 50cc

Nr	Namn	Klubb	Hemort	Land	Make Model/Engine
73	Henry Riedel	Kinna MK	Kinna	Sverige	Kreidler
74	Kalle Strandman	MCHK-Racing	Västerås	Sverige	Kreidler
75	Mikael Erdenvik	MCHK-Racing	Asarum	Sverige	Gilera/Franco Morini
76	Rolf Heljefors	MCHK-Racing	Uppsala	Sverige	VRM Minarelli 1972
77	Robert Lavér	Västra MK	Stockholm	Sverige	Monark GP 1972
78	Per Christensen	Danmarks MK	Outrup	Danmark	Kreidler
80	Per Sægaard	Danmarks MK		Danmark	De Jager Kreidler
82	Kaspars Brigzne	LAMSF		Lettland	Riga Sepuhov
85	Mikael Saurén	SVKMK		Finland	Minarelli
89	Rickard Käll	MCHK-Racing	Norrköping	Sverige	Maico

**RRTIME**  
keeps track of time



Du vinner med  
**rätt profil...**



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

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



**MC-förgasare**  
för race och för gata

**MIKUNI KEIHIN**



0706-95 89 03

• Förgasare • Reservdelar • Munstycken • Trattar • Service

Vy från Esset, RR-SM 1968. Per Zachrisson på Bultaco 125cc TSS ligger etta före bl a Börje Jansson och Leif Rosell. Senare övertog Leif Rosell ledningen för att något varv senare stå på örönen i ingången till Esset. Vann gjorde Börje Jansson. Just Zachrissons Bultaco kan ses vid MC-Collections utställning i RR-depån.



## SÅ BÖRJADE ÅRSRACEN

1968 på våren, då den dåvarande trafikövningsbanan var nyanlagd och på ett ställe fortfarande grusbeltat, anordnade Motorcykelhistoriska klubben (MCHK) den första "banträffen" med bl a gamla oregistrerade racingmotorcyklar.

På hösten samma år körde Linköpings Motorsällskap den första SM-tävlingen i Roadracing, "Sviestadloppet". Det regnade som det bara kan göra på Sviestad. Man fick torka bort leran från däcken innan man körde ut på banan. Eftersom det var jordbruksmark nära in på asfalten kunde man inte tävla innan skörden var klar. Publiken fick inte gå i sådesfälten. MCHK, med Kurt och Christer Watz i spetsen, var inbjudna att anordna uppvisningskörning i pausen. Därefter körde vi banträff varje år med gamla TT maskiner.

15 år efter att MCHK bildades arrangerade Christer och Harriet Watz ett 15-årsjubileum med rally och uppvisningskörningar på asfalt, rundbana och cross. Det var ett mycket lyckat evenemang. Angående 15-årsjubileet kan nämnas att det också var 15 år sedan crossbanan anlades på Sviestadområdet.

Därefter började några av oss, i LMS och MCHK, att försöka få tillstånd till ett raceheat med "veteraner" i samband med LMS årliga Sviestadlopp. Efter en del diskussioner löstes problemen med en engångslicens och 1983 fick vi

göra ett försök med ett "Heat för klassiska fyrtaktare". Alla möjliga maskiner dök upp, från Arne "Snuta" Anderssons NSU 250 till Kurt "Masen" Anderssons Norton Commando. Alla höll sig på hjulen och spillde bara rimligt mycket olja. Allteftersom åren gick blev det allt populärare med detta tävlingsheat.

1985 kördes 20 års-jubileet efter tidigare mönster. Hans Axelsson stod för organisationen.

Två år senare, 1987, ville MCHK få till stånd ett samarrangemang med LMS. Mikael Kyander var ordförande i MCHK-Racing och det var denna ganska fristående del av MCHK som drev på i frågan. Det skulle vara ett upplägg med regularitet och race på asfalten samt Speedway och Motocross-uppvisningar vid klubbhuset. Som arbetsnamn kallades arrangemanget 22-Årsracet, ett arbetsnamn som visade sig bli permanent. På hösten kördes det sista fyrtaktsheatet i samband med Sviestad-

loppet (RR-SM).

Därefter blev det Årsrace för hela slanten. Det arrangerades ett 25 års-jubileum 1990 med alla tidigare grenar samt med Trial som nyhet. Parader och regelrätta race tog över idealtidskörningarna på Roadracingbanan. Konceptet var klart och Årsracet var ett faktum.

Nedtecknat av Lasse Engelbrektsen



Första banträffen i samband med Sviestadloppet, Nicke Porry får starthjälp av Kurt Watz.



## BOSSE GRANATHS HVA 350 CC

**Utdrag ur boken: "Bo Granath Racing 1961-2006".** Den legendariske Roadracingföraren hann med 237 VM-starter och blev VM-femman i 500 klassen på en HVA 1972. Numera även författare till nämnda bok. Träffa Bosse och se hans HVA-maskiner i MC-Collections utställning (i Roadracingens parkeringsdepå). /Redaktionens anmärkning.

### KAPITEL 14

**Jag hoppades, att förra årets problem skulle lösas med vattenkylning. Min 500 Husqvarna var långsammare 1973 än 1972, trots att vi hade bättre effekt i bromsbänken på Husqvarna. Förutom värmeproblem hade jag förgasarpblem.**

Husqvarnan vibrerade så kraftigt, att bensinen skummade i förgasarna. Jag hade monterat mina förgasare i gummi, efter ett tips jag fick av motorbyggaren Nils Hedlund några år tidigare och fick då en bättre förgasarfunktion.

Före tävlingsssäsongen svetsade vi kylarmantel på flera cylindrar och jag monterade nya vattenkylare av mässing på mina båda 500 Husqvarna maskiner. Husqvarna gjorde även en 700 cc motor till mig, som jag också gjorde vattenkyld.

Under vintern hade jag varit på fabriken och trimmat en encylinder 350 Husqvarna. Urban Larson och Kenneth Arvby på motorlabb hjälpte mig en kväll. Vi monterade en jättestor 45 mm Mikuni förgasare på motorn. Cylindern hade Urban trimmat efter alla konstens regler med stora portar. Ett avgassystem med stor volym fanns även monterat på denna motor i bromsbänken.

Jag älskade de bromsbänkskörningar, som vi gjorde och jag brukade trimma allt jag kunde. En gång hade jag gjort samma porttider som Yamaha, men då startade inte motorn. Det var för avancerat för crossmotorerna.

Personalen på motorlabb brukade skämtsamt säga: om Bosse hade en bromsbänk, så behövde han inte tävla.

Vi körde en bromsning och ändrade avgasröret. Efter nästa bromsning föreslog jag, att vi skulle göra avgasrörets

mittsektion längre. Både Kenneth och Urban var emot detta. Jag tjatade och efter en diskussion sade Kenneth: måste vi verkligen göra detta, för att övertyga dig om att du har fel. Jag föreslog ett arbetsbyte. Kenneth serverade sin mc samma kväll och jag erbjöd min hjälp med hans mc, om han svetsade ihop avgasröret, som jag hade förlängt. Med det längre avgasröret startade Kenneth bromsbänken.

Det blev ganska tyst i lokalen då effekten ökade med 1½ hästkrafter.

På mitt arbete hos Arco-Metall i Spånga fick jag hjälp av Einar Eck, att bygga en ram till min 350 motor. Vi hade en rörbockningsmaskin, som vi använde för att kröka till alla rören i rätta vinklar. Eck svetsade ihop min ram och sving. Bensintanken gjorde jag själv i aluminium. Jag provsatte över vår skinnsoffas rygg hemma till Ann-Maris förvåning. Jag förklarade att jag måste lista ut, var mina knän hamnade på tanken. Där skulle jag göra denna smalare för mitt knäslut.

Jag ritade en tank och gjorde en plåtutbredning, som jag ritade av på en aluminiumplåt.

Jag klippte ut plåten till hela överdelen i ett stycke och underdelen i ett andra stycke.

Bensintanken svetsade Erlandsson. En bensintank måste hålla och om den spricker av vibrationer vid en tävling, uppstår det problem. När ramen var klar fick Husqvarna lackera den. Bilden nedan är denna 350 Husqvarna i färdigt skick.

/Bo Granath

### ROADRACING Klass 1 - Förkrigsklassen -47

Nr	Namn	Klubb	Hemort	Land	Make Model/Engine
1	Rolf Granlund	MCHK-Racing	Långshyttan	Sverige	BSA
7	Christer Watz	MCHK-Racing	Motala	Sverige	Husqvarna/Watzqvarna
9	Benny Watz	MCHK-Racing	Mjölby	Sverige	Watzqvarna/Husqvarna kopia
11	Edvin Moen	Classic RC Norge	Bergen	Norge	BSA B31/33
14	Stefan Nilsson	MCHK-Racing	Eskilstuna	Sverige	Matchless
15	Knud Hansen	Aarhus MK		Danmark	Rudge Ulster 1938
16	Peter Forsling	MCHK-Racing	Rättvik	Sverige	Triumph
23	Tommy Bengtsson	MCHK-Racing	Skånes Fagerhult	Sverige	Albin/Norton
24	Jaro Aalto	SVKMK		Finland	Triumph T100 -47
28	Oddbjørn Austad	Stavanger RR	Nærbø	Norge	BSA B33
86	Hans Westelius	MCHK-Racing	Korskrogen	Sverige	BSA XB31

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

Nr	Namn	Klubb	Hemort	Land	Make Model/Engine
31	Magnus Wihlborg	Gefle MCK	Gävle	Sverige	Honda
32	Timo Haapoja	SVKMK		Finland	Bridgestone
36	Erkki Männistö	MCHK-Racing	Gislaved	Sverige	Minsk
41	Bo Andersen	MCHK-Racing	Järna	Sverige	Honda
42	Pär-Anders Magnusson	MCHK-Racing	Tidan	Sverige	MZ
43	Bjarne Karlsson	MCHK-Racing	Dingle	Sverige	Maico 125 RS
44	Siegfried Merkel	Zwickau	Zwickau	Tyskland	MZ
46	Jan Nährström	MCHK-Racing	Strängnäs	Sverige	Honda
50	Harry Konttinen	MCHK-Racing	Gävle	Sverige	Honda
51	Nils Eriksson	MCHK-Racing	Orrefors	Sverige	Husqvarna
55	Urban Engström	MCHK-Racing	Sparreholm	Sverige	Honda
60	Leif Arne Hellenen	Classic RC Norge	Holum	Norge	Honda

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

Nr	Namn	Klubb	Hemort	Land	Make Model/Engine
1	Ketil Greve	Classic RC Norge	Stavanger	Norge	Honda
2	Timo Haapoja	SVKMK		Finland	Suzuki
13	Frode Bekvik	Solør MCK	Gran	Norge	Ducati
15	Ulf Johansson	Falkenbergs MK	Falkenberg	Sverige	Ducati
33	Arthur Smaamo	Sauda MSK	Sand	Norge	Honda
35	Per Sande	MCHK-Racing	Vallentuna	Sverige	Moto Bi
36	Mikael Eriksson	MCHK-Racing	Vallentuna	Sverige	Ducati
38	Jorma Korhonen	CMF Finland	Vantaa	Finland	Suzuki
43	Peder Bergåker	MCHK-Racing	Ytterby	Sverige	Husqvarna
44	Lars Andersson	MCHK-Racing	Perstorp	Sverige	Suzuki T20
45	Mikkel Charles Andersen	Solør MCK		Norge	NSU
48	Charlotta Källbäck	Ducatiklubben	Hovås	Sverige	Honda
77	Stefan Sture	Vätterbygdens MCK	Jönköping	Sverige	Kawasaki
80	Thomas Grandell	Kolsva MS	Kolsva	Sverige	McIntyre Honda
82	Torsten Jonsson	MCHK-Racing	Tungelsta	Sverige	Aermacchi
92	Mikael Ridderstad	MCHK-Racing	Nässjö	Sverige	Honda

### ROADRACING Klass 11 - RD/LC 250cc Cup

Nr	Namn	Klubb	Hemort	Land	Make Model/Engine
101	Erkki Männistö	MCHK-Racing	Gislaved	Sverige	Yamaha
102	Ville Männistö	MCHK-Racing	Gislaved	Sverige	Yamaha
104	Raimo Hänninen	MCHK-Racing	Värnamo	Sverige	Yamaha
112	Niclas Andersson	MCHK-Racing	Axvall	Sverige	Yamaha
113	Magnus Glad	MCHK-Racing	Täby	Sverige	Yamaha
114	Tomas Åkeson	MCHK-Racing	Örebro	Sverige	Yamaha
115	Rustan Corneliusson	MCHK-Racing	Härryda	Sverige	Yamaha
116	Johan Edström	MCHK-Racing	Uppsala	Sverige	Yamaha
117	Torbjörn Åkeson	Kalmar MK	Örebro	Sverige	Yamaha
120	Jesper Persson	MCHK-Racing	Ullared	Sverige	Yamaha



Rolf Granlund (24, BSA XB 33) och Magnus Wihlborg (31, Honda CB 175cc) kör i bredd in i Esset tätt följd av Hans Westelius (86, BSA Hupper XB 33).



# VibroMek AB

**Vibrationsmätning Balansering Maskinanalys  
Laseruppriktning Lagerkonditionskontroll**

Tel 013-74032 Mobil 070-566 34 15

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



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

Nr	Namn	Klubb	Hemort	Land	Make Model/Engine
2	Ove Koch	MCHK-Racing	Hjärnarp	Sverige	Honda
12	Hans-Göran Larsson	MCHK-Racing	Riala	Sverige	Honda
15	Arnis Tomass	LAMSF	Riga	Lettland	IŽEVSK
20	Jens Harald Moos	Bergen MSK	Hjellestad	Norge	Ducati
21	Pentti Kiviharju	MCHK-Racing	Upplands Väsby	Sverige	Honda
22	Johan Källvik	MCHK-Racing	Sollebrunn	Sverige	Honda
23	Michael Andresen	Danmarks MK	Christiansfeld	Danmark	Honda
24	Jaro Aalto	SVKMK		Finland	Honda
25	Per-Anders Abrahamsson	MCHK-Racing	Varberg	Sverige	Harley-Davidson (Aermacchi) Replica 1972
28	Oddbjørn Austad	Stavanger RR	Nærbø	Norge	Honda
30	Alf Tøien	NMK A H	Løken	Norge	Honda
32	Kuno Elander	MCHK-Racing	Karlstad	Sverige	Honda
42	Urban Sundin	SMK Hofors	Årsunda	Sverige	Honda CB 350
44	Robert Dauksz	MCHK-Racing	Uddevalla	Sverige	Honda
46	Ralf Lisell	Linköpings MS	Broby	Sverige	Kawasaki
47	Ingemar Stig	MCHK-Racing	Vårgårda	Sverige	Honda
48	Daniel Corin Stig	MCHK-Racing	Alingsås	Sverige	Honda
50	Anders Järnland	MCHK-Racing	Vetlanda	Sverige	Honda
70	Leif Arne Hellenen	Classic RC Norge	Holum	Norge	Honda
71	Klas Eriksson	Kalmar MK	Årsta	Sverige	Honda
84	Jesper Cronelid	Ducatiklubben	Vårgårda	Sverige	Ducati
85	Magnus Glad	MCHK-Racing	Täby	Sverige	Honda
89	Erik Andresen	Danmarks MK	Christiansfeld	Danmark	Honda
90	Johan Edberg	MCHK-Racing	Klintehamn	Sverige	Honda
93	Lennart Hallme	FMCK Stockholm	Spånga	Sverige	Honda
95	Ole Andresen	Danmarks MK	Christiansfeld	Danmark	Honda
99	Svein Kragtorp	Borg MC	Hemnes	Norge	Honda

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

Nr	Namn	Klubb	Hemort	Land	Make Model/Engine
51	Lars Andersson	MCHK-Racing	Göteborg	Sverige	Yamaha
52	Per Bynander	Kinds MK	Svenljunga	Sverige	Yamaha
56	Henry Riedel	Kinna MK	Kinna	Sverige	MBA
57	Raimo Hänninen	MCHK-Racing	Värnamo	Sverige	Yamaha
61	Stefan Sand	Västra MK	Bromma	Sverige	JGS Morbidelli
63	Carl Frederiksen	Aarhus MK		Danmark	Yamaha
64	Hans Pallesen	RRKV Danmark		Danmark	Yamaha
65	Claus Høj Pallesen	Aarhus MK		Danmark	Yamaha
511	Gunnar Jansson	MCHK-Racing	Segeltorp	Sverige	Yamaha

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

Nr	Namn	Klubb	Hemort	Land	Make Model/Engine
5	Reijo Hietanen	SVKMK		Finland	Rickman Metisse
7	Rolf Granlund	MCHK-Racing	Långshyttan	Sverige	Norton Manx -62
11	Anders Järnland	MCHK-Racing	Vetlanda	Sverige	Honda
14	Thomas Ingvarsson	MCHK-Racing	Lindesberg	Sverige	BMW
15	Elmeri Väisänen	SMK		Finland	JLM Honda
17	Lars Sandberg	Aarhus MK	Svedala	Sverige	Seeley Matchless
18	Jan Juul Sørensen	Danmarks MK	Karise	Danmark	Royal Enfield
19	Börje Ivarsson	Funbo MS	Sala	Sverige	BSA Seeley
25	Anders Helgerud	Eidskog MK		Norge	Honda Moriani
27	Osmo Partti	KMMK		Finland	Molnar Manx
28	Matti Qvintus	SMK		Finland	Seeley Matchless
32	Tomas Sandström	MCHK-Racing	Rottne	Sverige	Seeley Matchless
33	Glenn Hagman	Linköpings MS	Västervik	Sverige	Drixton-Honda
36	Peter Melchert	Ale TK	Ostenfeld	Tyskland	
37	Jan Nährström	MCHK-Racing	Strängnäs	Sverige	Honda
40	Tor Henning Molstad	Solør MCK	Gaupen	Norge	Norton
42	Angelika Otto	Tyskland		Tyskland	Yamaha
43	Jouni Lehtimäki	KaMoKe	Kangasala	Finland	JLM Egli Honda
45	Sixten Fredriksson	Jakobstads MK	Jakobstad	Finland	Eso-Norton 500
47	Markku Laaninen	SVKMK	Tampere	Finland	Honda
50	Peter Scharf	MCHK-Racing	Västervik	Sverige	Honda
54	Örjan Sjöström	MCHK-Racing	Huddinge	Sverige	Honda
55	Bo Poulsen	DMU	Allerød	Danmark	Matchless G50 1968
58	Daniel Scharf	MCHK-Racing	Åkersberga	Sverige	Honda
59	Nicolas Broberg	MCHK-Racing	Sollentuna	Sverige	
68	Tommy Rasmussen	Aarhus MK		Danmark	Triumph
69	Björn Gunnarsson	Falkenbergs MK	Kode	Sverige	Paton
70	Tom Enholm	Jakobstads MK	Jakobstad	Finland	BSA Gold Star
71	Timo Savenius	SVKMK		Finland	Molnar G 50 Seeley
72	Per Bach	Danmarks MK	Sæby	Danmark	Rob North Triumph
90	Timo Kokkonen	SVKMK	Oulu	Finland	Seeley
95	Anders Karlsson	MCHK-Racing	Borlänge	Sverige	Honda
99	Jan Brouwer	K.N.M.V	Sinderen	Holland	BSA



Observera Bo Poulsens blick (66, Matchless G50) när han drar ifrån bl a Glenn Hagman (33, Honda CB 450).



Injustering av:  
**VÄRME - KYLA - VENT**  
**OVK-besiktningar**

*Rolf Andersson*  
**VVS-Kontroll AB**

Uppsala, Tel: 070-77 92 700

## ROADRACING Klass 7CF2 1980-1987

Nr	Namn	Klubb	Hemort	Land	Make Model/Engine
11	Tor M Havnvik	Classic RC Norge	Kristiansund	Norge	Honda
13	Tomas Sandström	MCHK-Racing	Röttne	Sverige	Ducati
18	Daniel Corin Stig	MCHK-Racing	Alingsås	Sverige	Honda
19	Lars Adolfsson	MCHK-Racing	Ljungbyholm	Sverige	ESW Rotax 250
20	Anders Fridman	MCHK-Racing	Västerås	Sverige	Harris Ducati
23	Ulf Johansson	Falkenbergs MK	Falkenberg	Sverige	Ducati
26	Göran Ambjörnsson	MCHK-Racing	Karlstad	Sverige	Honda
27	Mike Spile	Aarhus MK	Hillerød	Danmark	Ducati
28	Oddbjørn Austad	Stavanger RR	Nærbø	Norge	Honda
29	Erik Jagdum	Classic RC Norge	Hafsljord	Norge	Yamaha
30	Jimmy Stålbros	MCHK-Racing	Karlstad	Sverige	Honda
31	Morten Ole Holth-Ekeberg	Norge		Norge	Honda
32	Jan Werner	Kortedala MK	Torslanda	Sverige	Yamaha RD350LC
34	Linus Lidalen	MCHK-Racing	Stockholm	Sverige	Honda
41	Klas Eriksson	Kalmar MK	Årsta	Sverige	ESW Yamaha
44	Michael Giovanni Rose	Danmark		Danmark	
45	Johan Edström	MCHK-Racing	Uppsala	Sverige	
46	Ralf Lisell	Linköpings MS	Broby	Sverige	Kawasaki
48	Fredrik Gylder	MCHK-Racing	Tungelsta	Sverige	Honda
51	Claus Høj Pallesen	Aarhus MK		Danmark	Yamaha
55	Roger Helgerud	Classic RC Norge		Norge	Honda CBR
58	Daniel Scharf	MCHK-Racing	Åkersberga	Sverige	Honda
59	Nicolas Broberg	MCHK-Racing	Sollentuna	Sverige	
60	Gert Mikkelsen	Classic RC Norge	Undrumsdal	Norge	Honda
62	Micael Sandell	Linköpings MS	Sturefors	Sverige	Honda
65	Leif Hederström	MCHK-Racing	Västerås	Sverige	Honda
76	Erik Johansson	MCHK-Racing	Vretstorp	Sverige	Honda CBR600 1987
78	Ingemar Stig	MCHK-Racing	Vårgårda	Sverige	Honda
89	Rickard Käll	MCHK-Racing	Norrköping	Sverige	Honda
92	Peter Lindén	Carlsborgs MK	Lidköping	Sverige	Yamaha TZ 250
93	Martin Hjalmarsson	Falkenbergs MK	Varberg	Sverige	Honda
99	Svein Kragtorp	Borg MC	Hemnes	Norge	Honda
134	Esben Dallerup	Danmarks MK		Danmark	Honda CBR 600
164	Kristian L Jensen	Danmarks MK	Vejle	Danmark	Ducati



Geir Abrahamsen Holmberg (1, Honda RS 250R) leder genom Esset före ett stort antal förare med bl a Mike Spile (27, Ducati TT1) och Sverre Saxegaard (2, Honda CBR 600).



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

Nr	Namn	Klubb	Hemort	Land	Make Model/Engine
4	Per Holmström	MCHK-Racing	Upplands Väsby	Sverige	Seeley Norton
11	Sverre Saxegaard	Classic RC Norge		Norge	BSA
12	Anders Fridman	MCHK-Racing	Västerås	Sverige	BSA
14	Kjell Hefte	Classic RC Norge	Skulestadmo	Norge	Rob North BSA
16	Kent Jörnevall	MCHK-Racing	Mölnlycke	Sverige	Ducati Imola
17	Cormac Conroy	CRMC		Irland	Ryan BSA
18	Gert Mikkelsen	Classic RC Norge	Undrumsdal	Norge	Triumph
33	Thomas Reichert	MCHK-Racing	Västerås	Sverige	Honda
35	Jouko Nieminen	PirMM		Finland	Honda
36	Peter Ehrenstråhle	MCHK-Racing	Skogstorp	Sverige	Honda
40	Tor Henning Molstad	Solør MCK	Gauppen	Norge	Norton
44	Robert Jenssen	Solør MCK	Heimdal	Norge	Rob North Triumph
51	Geir Jacobsen	Classic RC Norge		Norge	Seeley-Triumph 1972
53	Søren Holm	Aarhus MK	Ringe	Danmark	Moto Guzzi V7 S
56	Bo-Göran Haals	MCHK-Racing	Riddarhyttan	Sverige	Yamaha
60	Morten Storsveen	Solør MCK	Hamar	Norge	Honda
62	Lars Poulsen	Aarhus MK		Danmark	Norton
65	Mikkel Storsveen	Solør MCK	Brumunddal	Norge	Honda
66	Torbjörn Johansson	MCHK-Racing	Eskilstuna	Sverige	Honda
68	Mats Hall	MCHK-Racing	Malmö	Sverige	Norton
69	Leif Kristiansen	Solør MCK	Aurskog	Norge	Honda
92	Peter Lindén	Carlsborgs MK	Lidköping	Sverige	Triumph Trident
93	Hans Gustafsson	Västra MK	Jordbro	Sverige	Ducati Foxman



## MCHK:S Jubileumsrally!

**Med anledning av att MCHK under 2015 firar 50 år arrangeras ett jubileumsrally för trafikregistrerade motorcyklar för medlemmar i MCHK och dess lokalavdelningar.**

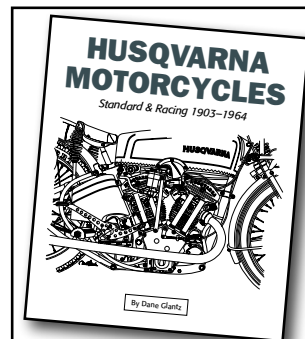
**62 motorcyklar har anmälts med årgångar från 1920 till 1985!**

**Motorcyklarna kommer till stadionområdet för paraduppställning på lördagen. Kom och titta på motorcyklarna som är uppställda mellan roadracingsområdet och stora kanslihuset (se karta på baksidan).**

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

Nr	Namn	Klubb	Hemort	Land	Make Model/Engine
11	Einar Andersen	Riska MSK	Sola	Norge	Ducati
12	Ove Kristoffersson	Anderstorp RC	Åsenhöga	Sverige	Suzuki
13	Jens Nørgaar Christensen	Aarhus MK		Danmark	
16	Claes Gruvald	MCHK-Racing	Frövi	Sverige	Ducati
18	Cormac Conroy	CRMC		Irland	P&M
21	Anders Fridman	MCHK-Racing	Västerås	Sverige	Rob North BSA R3
24	Per Katzenmaier	Solør MCK	Gran	Norge	Ducati
26	Poul Erik Pedersen	Aarhus MK		Danmark	Yamaha
31	Erik Joner	Borg MC	Oslo	Norge	Moto Guzzi
32	Claus Schram	Danmarks MK	Hinnerup	Danmark	Yamaha
34	Rune Vangen	Solør MCK		Norge	Laverda
37	Alf Busk	Danmarks MK	Them	Danmark	Suzuki T500
38	Michael Grabowski	Aarhus MK		Danmark	Yamaha
40	Hannu Saari	SVKMK	Ilmajoki	Finland	Ducati
42	Jarl Selmark	Classic RC Norge		Norge	Motomartin GS1000
45	Jon Espen Walentin Jensen	Classic RC Norge		Norge	Moto Guzzi Le Mans
46	Kai Jarre	Classic RC Norge		Norge	Ducati
47	Lars Ekstein	MCHK-Racing	Jonsered	Sverige	Yamaha
51	Lars Andersson	MCHK-Racing	Göteborg	Sverige	Yamaha
52	Per Bynander	Kinds MK	Svenljunga	Sverige	Yamaha
54	Sven Erik Johansen	Oslo MK	Oslo	Norge	Yamaha
55	Lars Hagson	MCHK-Racing	Torshälla	Sverige	Rob North
57	Hans Jörgen Kordovsky	Århus MK		Danmark	Triumph Nourish
60	Torbjørn Gundersen	NMK Elverum	Elverum	Norge	Yamaha
61	Hans Pallesen	RRKV Danmark		Danmark	Yamaha
63	Inge Odqvist	MCHK-Racing	Hillared	Sverige	Honda
70	Kenny Mathiessen	Aarhus MK	Grenaa	Danmark	Yamaha
74	Ole Olesen	Aarhus MK		Danmark	Honda
76	Gabriel Wergeland Krog	Classic RC Norge		Norge	Yamaha
80	Thomas Grandell	Kolsva MS	Kolsva	Sverige	Suzuki
88	Sammy Rahmqvist	Stockholms MCK Rapido	Kvicksund	Sverige	Moto Guzzi
99	Ole, Östen Tokle	MCHK-Racing	Värmdö	Sverige	Moto Guzzi

**RRTIME**  
keeps track of time



## HUSQVARNA MOTORCYCLES

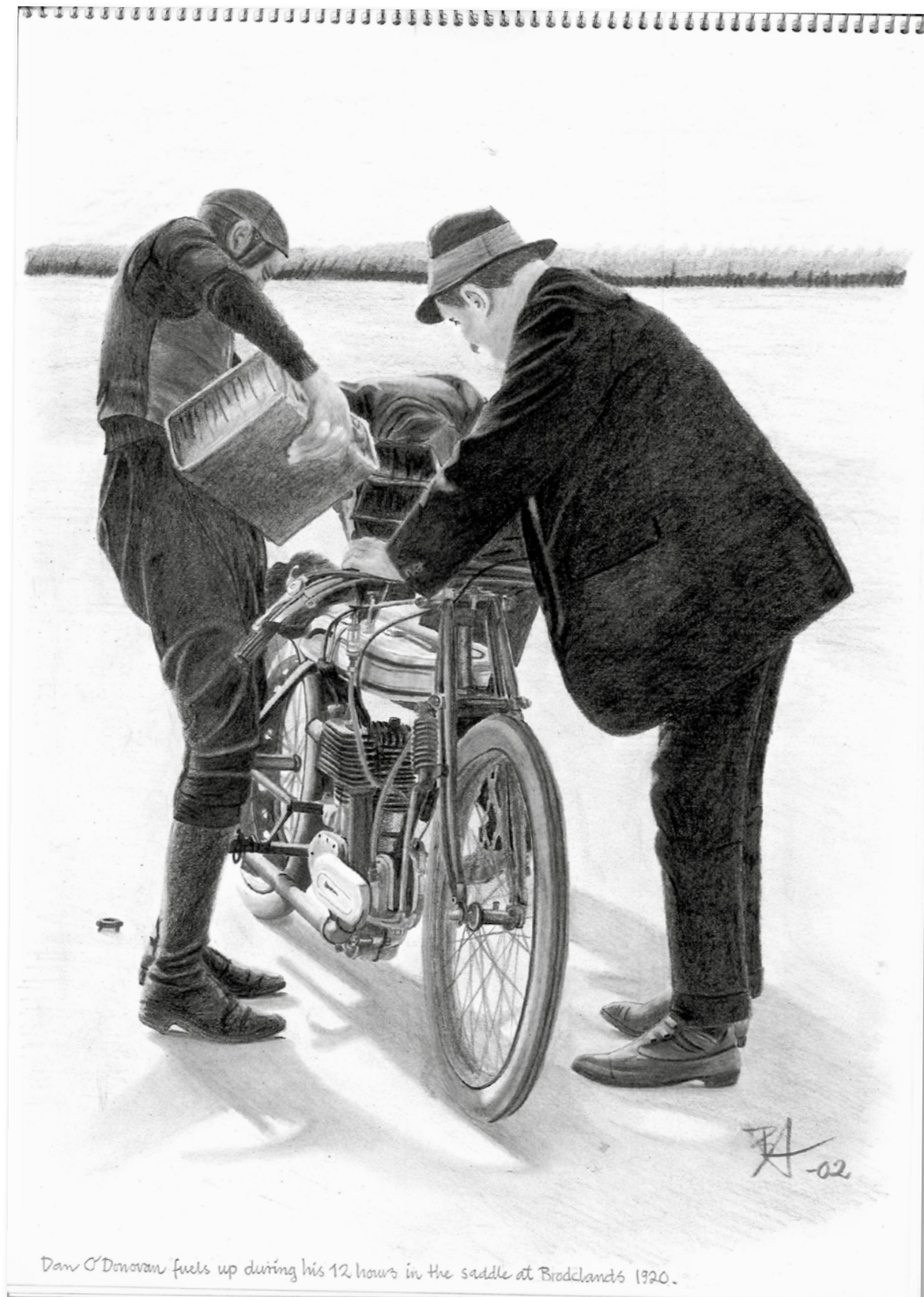
Standard & Racing 1903 – 1964

Detta är den kompletta sammanställningen av Husqvarna Vapenfabriks totala motorcykeltillverkning fram till och med år 1964.

Boken är skriven på både svenska och engelska. Den omfattar 256 sidor i formatet 240 x 270 mm med ca 400 illustrationer och foton.

ISBN 91-975178-6-0. Pris: 395:- kronor. Frakt tillkommer.

Hemsida: [www.teknikinfo.com](http://www.teknikinfo.com)



Dan O'Donovan fuels up during his 12 hours in the saddle at Brodlands 1920.

### ROADRACING Klass 9 - SuperMono Cup

Nr	Namn	Klubb	Hemort	Land	Make Model/Engine
4	Stefan Sand	Västra MK	Bromma	Sverige	JGS KTM
7	Theng Wanwathana	Borg MC	Slitu	Norge	SW
11	Mats Svensson-Clementz	Hyllinge MS	Harlösa	Sverige	Husaberg
12	Glenn Hagman	Linköpings MS	Västervik	Sverige	KTM
17	Björn Fugel	Arlanda MC	Upplands Väsby	Sverige	Tigcraft BMW 654 2000
20	Harald Moos	Bergen MSK		Norge	Honda
24	Mikael Andersson	MCHK-Racing	Gävle	Sverige	Muz
27	Jan Kohut	MCHK-Racing	Kolsva	Sverige	
33	Kenny Hinck	MSG Weserland		Tyskland	Rotax Pami
35	Mathias Westergård	Linköpings MS	Köping	Sverige	MR/02
37	Stefan Karlsson	MCHK-Racing	Vällingby	Sverige	BVR730
40	Tor Henning Molstad	Solør MCK	Gaupen	Norge	Harris Rotax
42	Harry Konttinen	MCHK-Racing	Gävle	Sverige	MuZ
46	Dennis Älvenstrand	Botkyrka MK	Tumba	Sverige	KTM Duke
47	Lars Sandberg	Aarhus MK	Svedala	Sverige	Matchless Seeley
53	Tony Sjöberg	MCHK-Racing	Trollhättan	Sverige	KTM
63	Johnny Nordberg	Västra MK	Ekerö	Sverige	Spondon
69	Björn Gunnarsson	Falkenbergs MK	Kode	Sverige	Seeley
96	Fredrik Brunell	Ducatiklubben	Hovås	Sverige	KTM
818	Jussi Kariniemi	SML		Finland	KTM

**sbs SuperMonoCup**



Björn Fugel (Tigcraft BMW 654) i chikanen.

**NMA**  
Nordic  
SuperMono  
Association



**bidelaronline24.se**  
Kvalitet, kompetens och låga priser

**verktygsstallet**

**vassklipparn.se**



### ROADRACING 250 GP Supportklass till SUPERMONO

Nr	Namn	Klubb	Hemort	Land	Make Model/Engine
15	Kaspars Brigzne	LAMSF		Lettland	Yamaha
25	Maris Brigzne	LaMSF		Lettland	Kawasaki
44	Henrik Sommer	Danmarks MK	Tisvildeleje	Danmark	Honda
64	Niclas Andersson	MCHK-Racing	Axvall	Sverige	Aprilia
67	Hans Gustafsson	Västra MK	Jordbro	Sverige	Aprilia RSW250 2006
80	Oscar Winberg	Västra MK	Sollentuna	Sverige	Yamaha

# FLYTT- ANDERS

*We move furniture  
all over Europe*

**0142-208 66**

**013-14 41 43**

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

# 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 sektioner. Du kan även kontakta Jocke Glimfjäll; 076-71 1 39 09 eller [jocke80@hotmail.com](mailto:jocke80@hotmail.com).



Motorcykelhistoriska klubben (MCHK) är en ideell opolitisk och kulturell sammanslutning av gammelmotorcykelentusiaster som tillvaratar, renoverar och bevarar äldre motorcyklar, mopeder och skotrar.

MCHK grundades 1965 och i år firar klubben följaktligen 50-årsjubileum. Grundarna var Harald "Nicke" Porry, John-Olof Norman och Bo Jensen. Klubben har lokalavdelningar och sektioner som anordnar träffar på sin ort eller för sitt special-område.

Motorcykelhistoriska Klubben är ansluten till Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) i Sverige och The Vintage Motor Cycle Club (VMCC) i England.

Vill du bli medlem och ta del av förmåner som tex. klubbtidning och förmånlig försäkring för din gamla motorcykel? Då är du välkommen att kontakta oss:

Web: [www.mchk.org](http://www.mchk.org), tel: 08-26 07 84 (måndagar mellan 13-17), E-post: [kansli@mchk.org](mailto:kansli@mchk.org) eller skriva brev till: Motorcykelhistoriska Klubben Dukvägen 23 168 73 Bromma



*MCHK-Racing jobbar för att återskapa Roadracingen som den var förr. MCHK-Racing har vid alla Roadracingtävlingar öppen depå så att publiken kan tala med förarna och uppleva den sociala gemenskapen. Efter England är Sverige störst och mest aktiv på Classic RR. MCHK-R samarbetar med Classicföreningarna i de övriga nordiska länderna för en gemensam Nordisk tävlingsserie. På våra tävlingar har du möjlighet att se värstingmaskinerna från förr och vi försäkrar att det inte sparas på gasen. Välkommen i klubben eller/och att besöka våra tävlingar!*

Kontakt: tel: 018-387075, E-mail: [mchk-r@mchk-racing.org](mailto:mchk-r@mchk-racing.org), web: [www.mchk-racing.org](http://www.mchk-racing.org)

*MCHK-Funktionär ett sätt att vara med i Classicracing utan att tävla. Bli en av förutsättningarna för vår verksamhet: bana, motorcykel, förare och funktionär.*

*Vi erbjuder dig en härlig gemenskap och ett ansvarsfullt uppdrag inom Classic Racing, utbildning, mat och fika helt kostnadsfritt och dessutom kan du få fria resor eller viss reseersättning.*

*Men bäst av allt, Du får se Classic Racing från första parkett - invid bankanten!*

Kontaktpersoner: Rolf Andersson 0707-79 27 00 och Ove Jansson 0708-29 97 78



## 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)

## ROADRACING Klass 7CF1 1980-1987

Nr	Namn	Klubb	Hemort	Land	Make Model/Engine
18	Lars Adolfsson	MCHK-Racing	Ljungbyholm	Sverige	Yamaha FZR1000 1987
21	Martin Hjalmarsson	Falkenbergs MK	Varberg	Sverige	Suzuki
31	Håkan Rudenvik	Linköpings MS	Täby	Sverige	Suzuki GSXR 750
35	Joel Eriksson	MCHK-Racing	Göteborg	Sverige	Yamaha FZR Genesis
45	Leif Kristiansen	Solør MCK	Aurskog	Norge	Honda
50	Mats Winberg	Västra MK	Sollentuna	Sverige	ISR/Suzuki
58	Thomas Tonelius	Anderstorp RC	Väröbacka	Sverige	Suzuki
61	Johnny Nordberg	Västra MK	Ekerö	Sverige	Yamaha
68	Carsten Mortensen	Danmarks MK	Skanderborg	Danmark	Ducati 750 F1
71	Steinar Nilsen	Randaberg MK	Sandnes	Norge	Spondon Yamaha
74	Stefan Teurnberg	Rospiggarna SK	Hallstavik	Sverige	Yamaha
84	Fredrik Gylder	MCHK-Racing	Tungelsta	Sverige	Suzuki
85	Peter Karlsson	MCHK-Racing	Kalmar	Sverige	Suzuki
92	Peter Lindén	Carlsborgs MK	Lidköping	Sverige	Bakker Suzuki
96	Oddgeir Mikkelerud	Solør MCK	1930	Norge	Suzuki
97	Ingvar Nordeide	Borg MC	Oslo	Norge	Moto Guzzi
98	Torbjørn Gundersen	NMK Elverum	Elverum	Norge	Buell
118	Cormac Conroy	CRMC		Irland	P&M



Som vanligt fint väder (rekordvarmt!) och mycket folk på Årsracet.



Full fart i depån under kvällsunderhållningen.

Så småningom blev det 35 grader i skuggan!!!

# VERKSTAD

FÖR ENGELSKA MOTORCYKLAR

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

**www.p-b.nu**

Välkommen!

SE VÅRA  
NYA &  
BEGAGNADE  
HOJAR PÅ  
BEVIKS.SE

**BEVIKS**  
MOTORCYKLAR

**ÖSTERGÖTLANDS STÖRSTA MC-VARUHUS!**  
Låskolvsgatan 1 • Linköping • 013-36 25 00 • beviks.se

## ROADRACING MCS

Klass	Nr	Förare/Burkslav	Klubb	Hemort	Land	Make Model/Engine
8B<16"	1	Kjell Strömberg/ Marie Mellgren	MCHK-R	Skepplanda	Sverige	HS Weslake 900
8B<16"	3	Soenke Melchert/ Ingo Riebandt	Tyskland		Tyskland	König
8B<16"	6	Bjarne Karlsson	MCHK-Racing	Dingle	Sverige	Yamaha XS
8B<16"	12	Hans-Göran Larsson/ Helena Larsson	MCHK-Racing	Riala	Sverige	Honda
8B<16"	18	Tom Dulin Leret	NMK A H		Norge	Roots Imp
8B<16"	24	Karl-Henry Pragsten/ Niklas Pragsten	Västra MK	Järfälla	Sverige	Be-Pe BMW
8B<16"	66	Torben Lindberg	Aarhus MK		Danmark	BSA
8B<16"	69	Jan Linder/ Björn Hammarstrand	MCHK-Racing	Riala	Sverige	BMW 1000
8C F. E.	57	Peter Lundin/ Örjan Linder	SMK Hede- mora	Hedemora	Sverige	Honda Be-Pe Sidewing
8C F. E.	75	Leif Aurosell	AMF Årsunda	Österfärnebo	Sverige	LGMV/LA König 700
8C F. E.	89	Håkan Englund/ Lars Lindman	Anderstorp RC	Reftele	Sverige	
8D (Formula 80-87)	14	Patrik Svensson/ Magnus Wallavuori	Hyllinge MS	Halmstad	Sverige	BLR Suzuki
8D (Formula 80-87)	17	Rasmus Dombernowsky/ Krister Åkesson	Hyllinge MS	Vittsjö	Sverige	Ireson Yamaha
8D (Formula 80-87)	32	Leif G Israelsson	MCHK-Racing	Åkersberga	Sverige	LN
8D (Formula 80-87)	36	Harri Suomalainen/ Risto Anttila	SVKMK		Finland	Ireson Yamaha
8D (Formula 80-87)	50	Lars Jansson	MCHK-Racing	Vendelsö	Sverige	
8D (Formula 80-87)	52	Stig Sixtensson	MC Alingsås	Kvänum	Sverige	Ireson Suzuki
8D (Formula 80-87)	53	Thomas Magnusson/ Roy Öwre	Team Westom Motorcykel	Arvika	Sverige	
8D (Formula 80-87)	94	Peter Söderberg	MCHK-Racing	Köping	Sverige	Bakker Suzuki



Burkslaven Viktor Johansson visar upp en extrem stil när ekipaget (BMW 750) kört av Thomas Johansson tar sig igenom korkskruven. Foto: pargusbild.se



## ROADRACING Klass 10 - Parad

Nr	Namn	Klubb	Land	Make Model/Engine
1	Håkon Thorstensen	CRC	Norge	MV Agusta GP Repl.
Gul 2	Arne Eftestöl	NVMC Sport	Norge	Norton 30M 500 cc
Röd 2	Stefan Wemmenlöv	MCHK-R	Sverige	Yamaha TZ 250 Repl. 1973
3	Helge Hallin	MCHK-R	Sverige	Matchless G 50
4	Ulf Sandberg	MCHK-R	Norge	Norton Manx 11 M
Blå 5	Anders Lundberg	MCHK-R	Sverige	Husqvarna TT 350
Grön 5	Anders Lundberg	MCHK-R	Sverige	Aermacchi Ala d'oro -72
6	Thomas Högberg	ÖAMCK	Sverige	Laverda Montjuic Repl.500
7	Mikael Kyander	MCHK-R	Indien	Monark 50 cc
8	Antonio Uicic	MCHK-R	Sverige	Velocette 500 GP 1970
Grön 9	Tomas Hilse	MCHK-R	Sverige	Aermacchi Ala d'oro -67:a.
Gul 9	Elof Fridmodig	MCHK-R	Sverige	ÅT-BMW 500 cc, 1965
11	Tor M Havnvik	CRC	Norge	Honda VFR400R
11	Tor M Havnvik	CRC	Norge	Honda CBR600 1987
Svart 11	Manfred Klingerhöfer	DMBS	Tyskland	Moto Morino Tresette 175
12	Håkan Svensson	MCHK-R	Sverige	Ducati 125 GP
15	Erik Zetterstrand	MCHK-R	Sverige	Yamaha RD 350 1972
Gul 16	Peter Nielsen Dam	AMK	Danmark	Norton 30 Manx 500 cc 1966
Grön16	Roy Abrahamsson	MCHK-R	Sverige	Yamaha RD 250
Grön16	Roy Abrahamsson	MCHK-R	Sverige	Suzuki T20 25
17	Leif Israelsson	MCHK-R	Sverige	Laverda Formula 500 cc 1978
18	Erik Andersson	Jakobstads MK	Finland	Seeley G 50 500 cc 1971
21	Stefan Ljungvall	MCHK-R	Sverige	Aermacchi Ala d'oro 250 cc
32	Sten Von Wachenfeldt	MCHK-R	Sverige	Velocette KTT 350 cc 1932
33	Seved Karlsson	MCHK-R	Sverige	Norton Manx 500 cc 1962
47	Sten Von Wachenfeldt	MCHK-R	Sverige	Velocette Mac-TT 350 cc 1946
35	Hans-Bertil Rosell	MCHK-R	Sverige	Honda CB 450
36	Stephanie Solar	DMBS	Tyskland	BSA B 25. 250. -69
37	Ulf Bylund	MCHK-R	Sverige	Kawasaki A7 350 cc
38	Uno Granhamn	MCHK-R	Sverige	Ducati SCR 350 1972
39	Björn Naess	CRC	Norge	Honda TB Replica 350 -71
43	Bernt Gustavsson	LMS	Sverige	ESW Rotax 250
46	Eeva Sippo	MCHK-R	Sverige	Honda CB 175
50	Ragnar Eriksen	CRC	Norge	Honda CBXC 250 cc
55	Lennart Segerqvist	MCHK-R	Sverige	Morani Trident 750
61	Roger Westerberg	MCHK-R	Sverige	BSA A65 Lightning
66	Klas-Göran Hellqvist	MCHK-R	Sverige	Honda 750
68	Eero Lahti	MCHK-R	Sverige	Honda CB 500 F
70	Joakim Johannesson	MCHK-R	Sverige	NSU Sportmax Repl, 250 cc
72	Frode Brevik	Solör MCK	Norge	Moto Guzzi V7 Sport 1972
74	Benny Watz	MCHK-R	Sverige	Seeley Hedlund 500 cc 1974
85	Magnus Glad	MCHK-R	Sverige	Glad-Honda CB 592 1972
89	Christer Watz	MCHK-R	Sverige	Husqvarna 250 TT 1932 / 39
90	Johan Edberg	MCHK-R	Sverige	Vincent 500 cc
91	Jan-Erik Karlsson	MCHK-R	Sverige	BSA Gold Star Daytona
204	Jan-Erik Östnäs	MCHK-R	Sverige	Vincent Comet Racer 500 cc
728	Nadda Tarabichi	DMBS	Tyskland	Honda CB 350
932	Timo Ojala	SVKMK	Finland	Suzuki T500 1970
	Andy Alexander		England	Triumph Daytona 500 cc

**RRTIME**  
keeps track of time



## Världens snabbaste Drömbåge???

1953 började Husqvarna sälja modellen 281, Drömbågen. Effekten var då 7,5hk vid 5000rpm. Redan när modellen lanserades så fanns det en betydligt snabbare version, dessutom med fyrtaktsmotor. Frågan är om denna maskin kan kallas världens snabbaste Drömbåge?

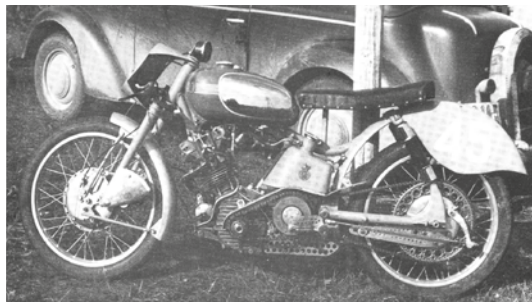


Foto: Carl-Ivar Berggrens arkiv

Birger Berggren ville i början på 50-talet bygga ihop en TT-maskin. Tillsammans med Carl Heimdahl på Husqvarnafabriken kom de fram till att en tävlingsmaskin baserad på en Drömbåge skulle passa bra. Husqvarna fabriken skulle under 1953 lansera den nya modellen Drömbågen och behövde reklam. Birger fick en ram med framgaffel och bensintank till sitt bygge. Motorn som Birger använde kom att bli en halv Husqvarna 350cc V-motor från 1935. Den bakre cylindern togs bort och på så sätt blev maskinen på enbart på 175cc. Birger använde maskinen vid Hedemora TT 1953. Tidningen Teknik För Alla visade i juli 1953 ett foto på maskinen från Hedemora loppet där Birger var med och tävlade. Bildtexten var följande: "Ett snyggt bygge, som var för nytt men som nog återkommer i prislistorna."



Foto: Ralf Arvidsson

I slutet av 50-talet byggde Birger om den gamla Husqvarna V-motorn till 250cc. Birger tävlade inte själv med maskinen i 250cc utförande utan sålde den till Rune Nylander. Under tre säsonger tävlade Rune med maskinen, 1959, 1960 och 1961.

I slutet av 1970-talet köpte Birger tillbaks maskinen av Rune. Efter Birgers bortgång 1983 så ställdes maskinen ut på ett museum i Arvika. När Arvika Fordonsmuseum öppnade 1994 så flyttades maskinen dit. Under 2014 såldes maskinen till MC Collection i Sollentuna. Maskinen ska ställas ut på MC Collection under hösten 2015 när en utställning om Svenska motorcyklar öppnar.

Sammanställt av Ralf Arvidsson

## Henry "Lill-Orsa" Bohlins Puch racer från 1953



Foto: MC Collections arkiv

Henry "Lill-Orsa" Bohlin köpte i början av 1950 en ny Puch 125cc maskin för 1500kr. Första tävlingen som han ställde upp i var Juneloppet i Jönköping, den 21 maj 1950. Han lyckades att komma i mål på en andra plats bland nio deltagare. I standardutförande hade Puch motorn 7,5 hästkrafter vid 5500rpm. Inför Hedemoraloppet den 15 juli 1950 hade Lill-Orsa fått trimnings anvisningar från Puch fabriken. Med trimning ihop med Lill-Orsas körtalag så blev det en seger. Han hade 30 sekunders marginal till Jerker Ström som kom på andra plats.

Puch maskinen modifierades allt eftersom. Till 1951-års säsong blev ramen modifierad med bakhjulsfjädring. Återigen så lyckades han vinna Hedemora loppet. Under 1952-års säsong lyckades han vinna både Västkustloppet och Juneloppet.

Till 1953-års säsong byggde Lill-Orsa en ny Puch racer. Ramen byggde han efter egna idéer. Motor och vissa

ramdetaljer var fortfarande från Puch. Det är just den här Puch maskinen från 1953 som visas upp på Sviesta.

Lill-Orsa åkte till Brasilien för att tävla i början av 1954 med sin Puch. Bilden ovan visar Lill-Orsa vid starten i Sao Paulo. Tyvärr så räckte Puch maskinens effekt endast till en elfte plats. Många förare körde fabriksmaskiner som hade betydligt mer effekt än Puch:en. Senare under 1954 såldes Lill-Orsa maskinen och fortsatte att tävla på andra mc märken. Under 2014 köpte MC Collection Puch maskinen. Den har nu genomgått en grundlig renovering. Senare under hösten kommer den att ställas ut på museet i Sollentuna.

Sammanställt av Ralf Arvidsson



Foto: MC Collections arkiv

# mccollection

## MUSEUM - DESIGN KONST TEKNIK



### Välkommen till MC Collection

Här kan ung som gammal studera utvecklingen av motorcykeln från 1894 till idag. MC Collection är en levande samling som ständigt utvecklas.

### Fordonsträffar och föredrag m.m på torsdagskvällar

Se aktuell information om sommarens torsdagssevent på [mc-collection.com](http://mc-collection.com) eller ring museet på 08-35 07 07.

Öppettider: tisdag - söndag kl 11-16, torsdagar öppet till kl 20.

Adress: Edsvik, Landsnoravägen 42, 192 51 Sollentuna



Träffa Lill-Orsa och se hans tävlingsmaskiner i MC-Collections fina utställning i RR-depån. Där planeras det uppstart av Mannerstedts TfA-projekt. TfA-maskinen har renoverats och genomgått många timmars utveckling i MC-Collections regi.



# TfA Super TT

**TfA motorn var ett projekt som startades upp av Folke Mannerstedt och tidningen Teknik För Alla. Den 18 november 1953 skrev de ett kontrakt som beskrev hur Mannerstedt skulle konstruera och ta fram en 125cc V-motor.**

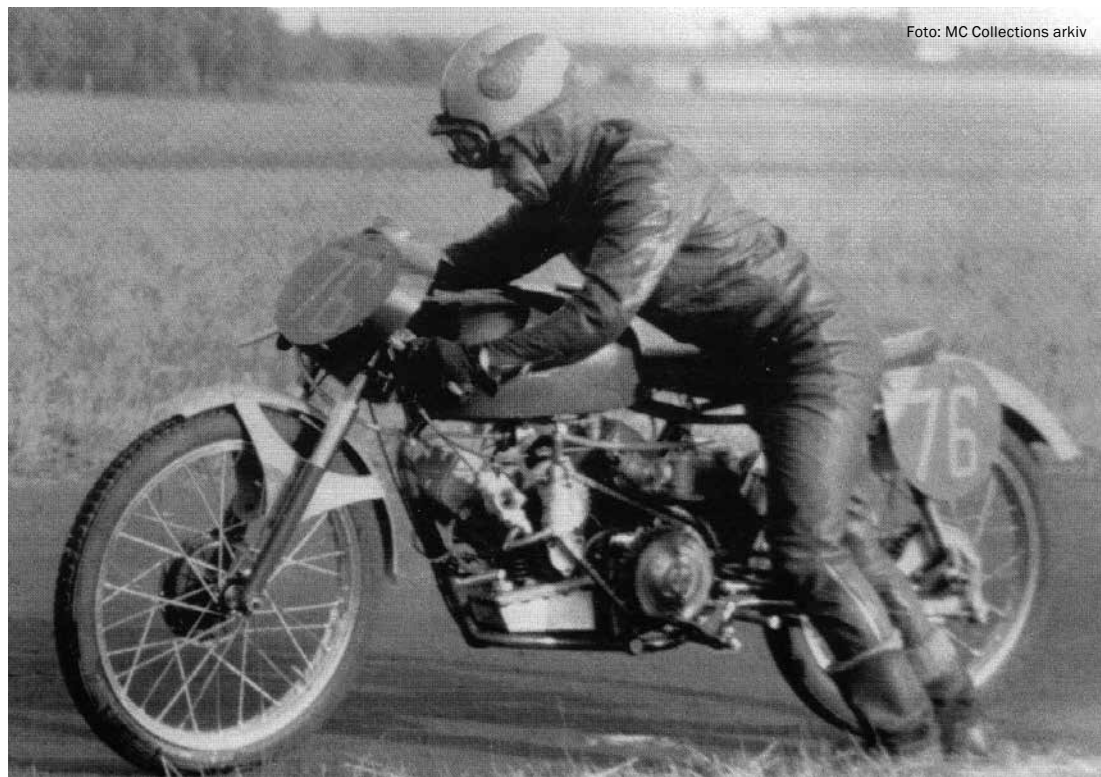


Foto: MC Collections arkiv

I första hand var det meningen att bygga två motorer avsedda för TT körning. En motor skulle lånas ut till Henry "Lill-Orsa" Bohlin för att monteras i en TT-ram. Den andra motorn var avsedd som en reservmotor. Mannerstedt skulle ta fram byggbeskrivningar till motorn för publicering i Teknik För Allas tidning. Så småningom var det meningen att läsarna på egen hand skulle kunna bygga motorer. Även svenska yrkesskolor skulle vara inblandade och bearbeta detaljer till motorerna, allt för att få motorinresserade ungdomar.

Mannerstedt hade som målsättning att bygga en 125cc motor i världsklass så därför konstruerade han en tvåcylindrig fyrtaktsmotor. Med två cylindrar istället för en så kunde både effekten och varvtalet ökas. TfA motorn fick en slaglängd på enbart 33mm. Med en borring på 49mm så blev varje cylinder på 62cc. Vinkeln mellan cylindrarna valdes till 100 grader. Ventilsystemet kom att bli ett ex-cam system med överliggande kammar som gick direkt mot ventilerne. Konkurrenterna i 125cc klassen när det gällde fyrtaktsmotorer var märken som Mondial

och MV Augusta. 1954 var konkurrenternas motorer enbart encylindriga. Gilera kom 1955 med en tvåcylindrig paralleltwin. Ducati byggde tvåcylindriga 125cc motorer först till 1958 års säsong.

Den första TfA motorn som blev klar byggde Lill-Orsa in i en modifierad Puch ram. Maskinen blev klar till Västku- lloppet i Falkenberg, juli 1954. Lill-Orsa lyckades köra ett träningsvarv men mer än så blev det inte. Ett tomt batteri satte stopp för hans körning. Efter att ett nytt batteri hade blivit monterat hoppade en ventilfjäder av istället. Lill-Orsa som ville köra och inte hålla på med motorutveckling fortsatte under 1954 tävla med en MV Augusta 125cc maskin istället.

Rune Hägglund som jobbade hos Lill-Orsa kom ihop med Mannerstedt att fortsätta arbeta med TfA racern. Under 1956 eller i början av 1957 flyttade Rune vidare till Skattkärr utanför Karlstad och tog då med sig TfA racern. Anledningen till flytten var att han hade fått jobb på AB Nordverk som verkmästare. På AB Nordverk fanns en liten avdelning där Folke Mannerstedt jobbade med expe-

riment och utveckling. Arbetet med TfA-racern fortsatte där något år framöver. Det finns en bild på Rune när han sitter på TfA maskinen, troligtvis från depån i Gelleråsen 1958. Efter denna tävling är det klart vad som hände med maskinen. Så småningom hamnade maskinen nerpackad i kartonger på Folke Mannerstedts vind ihop med alla TfA reservdelar. Tyvärr hamnade inte den första motorn som användes 1954 av Lill-Orsa på Mannerstedts vind. Motorn blev efter körningen på Falkenberg en utställningsmotor men vart har den tagit vägen?? Även ritningarna till TfA motorn försvann. I början på 1980-talet så hamnade TfA racern hos Birger Berggren. Tyvärr så hann Birger aldrig börja renoveringen av maskinen innan han dog 1983.

Stig Högsäter i Charlottenberg tillsammans med ett par andra entusiaster plockade ihop TfA racern så att den kunde ställas ut på Arvika Fordons museum under hösten 1994. Motorn byggdes enbart ihop som ett tomt skal och monterades i ramen. Mellan åren 1994 till 2013 var TfA racern utställd på Arvika Fordons museum. Under hösten 2013 köpte MC Collection TfA racern och de reservdelar som fanns kvar.

Ett omfattande renoveringsarbete påbörjades för att få TfA racern körbar igen. Motorn ihop med alla reservdelar lämnades till Rune & Ralf Arvidsson som fick uppdraget att bygga ihop en fungerande motor. Till största del så kom motorn att byggas ihop av delar som inte var använda innan. I stort sett varje detalj till motorn fick bearbetas eller justeras på något sätt för att passa. Vid nyår 2014 var detaljerna bearbetade så att slutmonte-

ringen kunde påbörjas. Den 18:e januari i år var motorn hopmonterad. För att kontrollera så att motorn var oljetät och att oljesystemet fungerade så drogs motorn runt med en elmotor. Under första rund dragningen av motorn så visade det sig att oljesystemet behövde modifieras och att en por behövde svetsas där det läckte olja. Den 22:e februari var diverse justeringar utförda och en ny rund dragning av motorn kunde utföras. Vid detta tillfälle var motorn oljetät och oljetrycket kunde justeras med en ventil till ca 2kg. Några sista justeringar utfördes på motorn och den 1:e mars var motorn klar för montering i ram.

Ramen och övriga detaljer till TfA racern renoverades av Lars Olsson och Tomas Sandström i Rottne. Sadelkåpan och den främre vindkåpan handknackades av Lasse Gustafsson i Kortedala. Målsättningen var att renovera maskinen till samma utförande som då Lill-Orsa körde med den i Falkenberg 1954. Slutmonteringen utfördes av Tomas Sandström och Mårten Thuresson. På Valborgsmässoafton gjordes de första startförsöken men tyvärr utan framgång. Efter vissa justeringar så startade motorn den 6:e maj. MC Collection ska visa upp maskinen på Sviesta och planerar att starta upp den vid vissa tillfällen så att åskådare kan få höra motorljudet. Ni som hörde maskinen på 1950-talet kanske har minnen att dela med er till MC Collections personal. I oktober ställs maskinen in på MC Collections museum ihop med att Sverige utställningen börjar.

**Sammanställt av Ralf Arvidsson**

Foto: Ralf Arvidsson





Besök vår hemsida



Besök vår blogg  
NONSHINE



[www.spinnin-wheel.se](http://www.spinnin-wheel.se) 08-530 300 15

# NIFA

## PROFFS PÅ MC-KLÄDER

Du har väl inte missat vår grymma webshop

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

Tel. 013-16 14 11

[info@nifamc.se](mailto:info@nifamc.se)



LOA Andersson med burkslav, maskinen är en HEDLUND/WASP. Tidigare i år 1:a på tävling i Falun och senast 3:a i Finland. Foto: ZID

## Cross-speakerrösten sänds under tävlingshelgen på 107,5 Mhz

### MOTOCROSS Klass 1: 4T Tillverkade före -60

Nr	Namn	Motorcykel	Klubb
3	Tom Väkeväinen	AJS/Stormer 250 1968	RIMPKK
15	Jörg Niemeyer	BSA Goldstar -57	Tyskland
33	Mats Sundelius	Matchless	SMK Uppsala
35	Jukka Lahti	MZ Cross 250	NRT
74	Ebbe Jørgensen	Matchless	FMS
78	Ulf Eriksson	Hedlund 500 1959	Cross & Trialveteranerna
78	Olav Birkemose	Royal Enfield	DCC
92	Juhani Ollikainen	Jawa 360 cc -59	RCK.ry.fi
99	Christer Karlsson	Tribsa -53	Nyköpings MS
114	Sven-Erik Karlsson	Matchless 59	Töreboda MK
132	Ville Rintala	Matchless	CMF
141	Peo Hedenskog	Monark 500cc 1959	KCT
175	Bert-Ove Olofsson	Tribsa 500	Cross & Trialveteranerna
520	Helmut Blahusch	Matchless 500cc	MSK Hammaren
530	Carl Erik Engström	Triumph	Cross & Trialveteranerna

### MOTOCROSS Klass 2 OVE LUNDELL TROPHY

MC med sep. växellåda, tillverkade före -65

Nr	Namn	Motorcykel	Klubb
1	Göran Josefsson	Wasp	SMK Motala
2	Heikki Nurminen	Jawa Metisse 570m2, 1962	Heinolan Moottorikerho ry
4	Martin Pedersen	BSA	HDMK
6	Wolfgang Buttner	Husqvarna 500 -64	-
10	Jo Roelofs	ESO	VMCN
11	Kaarlo Salonen	Husqvarna 500 1964	TUMK
13	Tapio Hartikainen	Lito Metisse	HYMK
14	Sören Johansson	Metisse	KCT veteranerna
17	Kyösti Hartikainen		Hyvinkään MK
19	Kenthy Håkansson	SOH Hedlund	Cross & Trialveteranerna
41	Jan Isgren	HVA 500 1962	Tomelilla MK
52	Bengt Persson	Som Matchless	Cross & Trialveteranerna
52	Carsten Kühl	Hedlund 500	RMS
53	Rolf Siegenthaler	BSA 441 1964	OMC Schweiz
54	Bendt Preus		FAM
63	Berno Fält		Tomelilla MK
71	Cai Larsen	Matchless	SMC
75	Reissmann Klaus		DMV
81	Nico Gloudemans		VMCN
91	Sölve Linderson	Java/Wasp 600	Vimmerby MS
94	Håkan Erlandsson	Metisse 540cc	Kungsbacka MA
105	Pertti Kasper	Husqvarna 500 -61	HYMK
114	Oost Oostra	ESO Jawa	Belgium
128	Kurt Lassen	Matchless 500cc	Års motorcross club
257	Bengt Bengtsson	SOH Jawa 600	Varbergs MK
777	Veijo Autjoki	Rickman Triumph 500 -63	TuMK
49	Mogens Jensen	SOH Jawa	FMS Danmark
54	Torbjörn Sterner	SOH	Skara MK
69	Tommy Karlsson	SOH/Jawa 1964	SMK Dala Falun
79	Lars Eriksson	Matchless-Métisse 500cc 1964	Cross & Trialveteranerna
132	Ville Rintala	Matchless Metisse	CMF
148	Owe Leret	Triumph Metisse	NMK Aurskog-Høland
290	John-Otto Karlsson	Triumph Rickman	KCTV
319	Kenneth Flink	ESO Metisse	SMK Dala Falun
414	Lars Hedenskog	Hedlund	Nord-Syd MK
490	Boje Christiansen	Jawa Metisse 500	MK Tranan

## Cross-speakerrösten sänds under tävlingshelgen på 107,5 Mhz

### MOTOCROSS Klass - 3A

125 cc Tillverkade före -74

Nr	Namn	Motorcykel	Klubb
1	Göran Carlsson	Honda Elsinore	Varbergs MK
2	Göran Josefsson	HVA	SMK Motala
13	Scott Wallenberg	Monark 125-72	Idahovintage
32	Johan Spångberg	Husqvarna 125	Uppsala MK
35	Jukka Lahti	KTM MX 125	NRT
37	Kenneth Ahlström	Kawasaki	SMK Dala
68	Johan Skoglund	Husky 125 -74	Huskvarna MK
69	Tommy Karlsson	Jawa RC	SMK Dala Falun
76	Sonny Nyhlén	CZ 125	Cross & Trialveteranerna
82	Mats Sjöblom	Can Amsky 125cc	SMK Dala
94	Håkan Erlandsson	Monark	Kungsbacka MA
133	Christer Ahlström	AMX-Zundapp	Cross & Trialveteranerna
140	Thomas Axelsson	Monark 125	SMK Kungsör
142	Lars Carlsson	Monark	MSK Hammaren
150	Ove Pompen Persson	Honda Elsinore cr125	SMK Dala Falun
191	Niklas Jonsson	HVA	SMK Dala Falun
199	Dan Axelsson	Husqvarna 125 74	Cross & Trialveteranerna
337	Bengt Lagerblad		MK Falcon
380	Lars Attesjö	CZ 125	KCT Veteranerna
490	Boje Christiansen	Maico 125 -74	MK Tranan
615	Per -Olov Printz	Husqvarna 125	Säters MK
622	Timo Järvinen	Rickman Zyndapp	TamMC

### MOTOCROSS Klass - 3A:1

50 cc Vintage Trophy Tillverkade före -84

Nr	Namn	Motorcykel	Klubb
3	Patrik Johansson	Aspes 50cc -71	Västerås MK
4	Kjell Nyman		Västerås MK
7	Johan Andersson	Simonini	Skara MK
8	Henrik Eklöf	SWM	MK RAN
12	Tero Lindholm	AIM 50cc	Hyvinge mootor klubb
20	Geert Breemer	He-Ja Sachs	AB Racing Team
25	Kari Karjalainen	Moto AIM CRM	Haninge MK
26	Pontus Westerlund		MSK Hammaren
27	Johan Kistemaker	Aljo VHS Kreidler	AB Racing Team
32	Tomas Cöster	Ancillotti	SMK ÖSTGÖTA
38	Peter Andersson	AIM 79	Cross & Trialveteranerna
52	Kai Hagen	AIM 78	Botkyrka mk
55	Petra Johansson	Moto Aim 50 -77	Västerås MK
66	Stefan Hjort	AIM 50cc	Cross & Trialveteranerna
67	Peter Sjöö	Simonini	Cross & Trialveteranerna
68	Johan Skoglund	PJG RM50 -79	Huskvarna MK
72	Mikael Sadolin Pedersen	Aprillia MX 50	DCC
75	Marie Land		LMS
85	Magnus Johansson		Cross & Trialveteranerna
112	Urban Hagman	AIM	Arlanda MC
115	Brian Thomsen	SWM	Dansk Classic Cross
121	Torben Pedersen	SVM	BMCK
200	Jonathan Magnusson	Simonini SF1 -79	Västerås MK
202	Joakim Lundfeldt	Simonini 50	MK RAN
292	Stefan Olsson		Cross & Trialveteranerna
320	Joakim Nyman	Simonini	SMK Söderhamn
335	Alexander Sjöö		ÖMK
337	Bengt Lagerblad		MK Falcon
551	Markus Djurson	Ancillotti	Järva MK
666	Håkan Bomander	Gerosa	Arlanda MC

**MOTOCROSS - Klass 3B**

250 cc Tillverkade före -70 RUBEN MILDH:s MINNESPOKAL

Nr	Namn	Motorcykel	Klubb
3	Tom Väkeväinen	AJS/Stormer 250 1968	RIMPKK
42	Tuukka Monto	Husqvarna 250 1967	IMK
47	Bruno Müller	Greeves 250	OMC Schweiz
62	Ari Lahti	CZ 250 -69	KarkMK
65	Lasse Rantanen	Maico 250	Heinola MK
73	Conny Månsson	CZ 250cc 1969	Cross & Trialveteranerna
76	Sonny Nyhlén	CZ 250 1969	Cross & Trialveteranerna
131	Guilliem Palleja	Bultaco	Spain
194	Stig Kiggen Andersson	Husqvarna 250 -69	Alingsås MCK
231	Tommy Johansson	Bultaco 250 -68	Alingsås MCK
302	Lars Ingvarsson	HVA250-65	Malungs MK
542	Jukka Monto	Husqvarna 250 1966	IMK

**MOTOCROSS Klass 4**

Jeff Smith Trophy :500 cc, FT med blockmotor

Nr	Namn	Motorcykel	Klubb
1	Jacob Arkema		KNMV
4	Martin Pedersen	BSA 441	HDMK
14	Aage Nickelsen	BSA B44	Aarhus Motor Klub
36	Kent Andersson	BSA Victor	SMK Kristianstad
43	Lars Envall	BSA Cheeny	MSK Hammaren
48	Per Christensen	BSA B44	Aalborg motorclub
73	Herman Van Broekhoven	DUCATI	VMCN
74	Ebbe Jørgensen	BSA 441	FMS
79	Klaus Völkner		DMV
195	Jakke Valtonen	BSA Metisse	Classic Mx Finland
221	Juhani Himmanen	BSA 441	HMK
500	Jukka Ahola	BSA B50 MX	MPT
13	Clas Johansson	Husqvarna 400 -73	Vimmerby MS
16	Ronny Eriksen	BSA B-44 Cheney 1968	Lier Motorsportklubb
47	Jimmy Lorentzon	BSA Cheney	Cross & Trialveteranerna
48	Jouni Tiitta	Cheney BSA 500	IMK
92	Timo Järvinen	CZ 380	TamMC
93	Klaus Durup	Husqvarna 250 69	Hedelands Motorclub
112	Flemming Vad		HDMK
137	Ola Strandvad	CZ380-69	LEMCK
139	Kuno Larsson	Husqvarna 360 -65	Ilistorps MCK
142	Frederik Wissing Callesen	BSA B44	HDMK
163	Marco Garver	CZ 380 1969	KCTV
218	Hans Astorsson	CZ380	Ullareds MK
224	Rolf Bernhardsson	Husqvarna 400 1972	SMK Örebro
225	Tobias Andersson	Husqvarna 360 1973	Örebro MK
601	Anders Schultz	BSA 500-70	SMK Dala

**MOTOCROSS - Klass 5 A**

250 cc 2-takt tillverkade före -74

Nr	Namn	Motorcykel	Klubb
37	Kenneth Ahlström	Kawasaki 250 -74	SMK Dala
65	Lasse Rantanen	Maico 250 -73	Heinola MK
70	Christian Mies	MZ 250	Tyskland
98	Conny Johansson	Honda Elsinore -73	Älvbygdens MK
105	Kim Envall	Husqvarna 250	Msk Hammaren
144	Martin Axelsson	Husqvarna	FMCK Borås
199	Dan Axlsson	Husqvarna 250 74	Cross & Trialveteranerna
321	Timo Hanski	Husqvarna 250	IMK
358	Lisa Envall	Husqvarna 250	MSK Hammaren
380	Lars Attesjö	CZ 250	KCT Veteranerna
971	Jörgen Karlsson	Husqvarna 250 74	Upplands Väsby

**MOTOCROSS - KLASS 5 B**

500 cc 2-takt tillverkade före -74

Nr	Namn	Motorcykel	Klubb
1	Göran Carlsson		Varbergs MK
8	Jukka Penttilä		HyMK
24	Per Eliasson	Hiroshima Atom 450	Sotenäs MCC
27	Christer Jansson	MAICO 400 1974	Säters MK
28	Roland Felber	Jawa 500 1964	OMC Schweiz
31	Peter Hansson	Husqvarna 400 73	Donkelo RK
37	Kenneth Ahlström	Kawasaki	SMK Dala
51	Per Lundqvist	Husqvarna 400-69	Nordanstigs MK
53	Rolf Siegenthaler	BSA 441 1964	OMC Schweiz
56	Sten-Inge Johansson	Husqvarna 400	Töreboda Mk
65	Rolf Mårtensson	CZ 360cc 1964	Tomelilla MK
65	Kenneth Pettersson	BSA B 50 MX 71	FMCK Skövde
72	Kenneth Hjalmarsson	CZ-69	Cross & Trialveteranerna
81	Timo Lahti	CZ 380 -71	KarkMK
91	Arne Lindfors	Yamaha 500 cc 1972	AMF Södertälje
110	Johan Wallerstedt		Vimmerby MS
116	Kim Dubriang	Kawasaki 500	Limhamns MK
131	Gulliem Palleja	Bultaco 360	Spain
137	Ola Strandvad	CZ380-69	LEMCK
143	Tomas Johansson		KCTV
148	Ove Leret	CZ 360	NMK Aurskog-Høland
150	Ove Pompen Persson	CZ 380	SMK Dala Falun
173	Johan Dahlin	Husqvarna 400 CR 1971	Gammalkils MK
178	Patrik Andersson	Husqvarna 400	Cross & Trialveteranerna
198	Roland Gustafsson		Arlanda MC
251	Leif Sundin	YZ360 1974	Ludvika MX
342	Kjell Engstrand	HVA	Nord Syd MK
369	Torbjörn Johansson	Husqvarna 450CR-72	Gammalkils MK
541	Juha Monto	Maico 400 1974	IMK
610	Ulf Envall	Cheney BSA B44 1964	MSK Hammaren

**MOTOCROSS - KLASS 6 CETSC -50**
**Luftkyld mc, fjädring utan länkar tillverkad före -84**

Nr	Namn	Motorcykel	Klubb
1	Tino Eissner		Team VMX
4	Matti Kantoluoto	Suzuki RM 400cc 1979	Imatran moottorikerho ry
8	Peter Östergren	Yamaha	Uppsala MCK
11	Anders Jonasson-Beltin	Maico 440 -81	Lidköpings MCK
11	Jimmy Bäckström	Husqvarna 430 1983	Nynäshamns MCK
12	Heiko Koch		MSC Barth
15	Anders Sydborg		LMS
28	Roland Felber	Jawa 500 1964	OMC Schweiz
46	Tommy Gustafsson	Husqvarna CR430	Husqvarna MK
51	Jan Voelkner	Honda CR	MSC Barth
53	Patric Gustafsson	Husqvarna	Husqvarna MK
56	Stephan Thiel		KMC Rheinberg
68	Anders Bengtsson	CCM 500-79	MCK Hallandia
70	Peter Björklund	Suzuki	Västerås MK
77	Marcus Linder	Husqvarna CR 250	Mockfjärd Motorklubb
83	Mikael Berthag	Simonini 250	Getinge MK
87	Jimmy Larsson	Husqvarna 250	SMK Gävle
88	Jörgen Larsson	KTM 400 1978	SMK Gävle
93	Henrik Gustavsson	Yamaha	Lidköpings MCK
100	Ulf Wall	Maico	Getinge MK
101	Tobias Karlsson		Fliseryds MK
120	Magnus Johansson		Borlänge MK
123	Jacob Lassen	Maico	Aamc
130	Jesper Lassen	Maico 490 Mega 2	Aars Motocross Club
133	Johnny Thomsen	Suzuki RM 1980	Hjørring Motorsport
150	Kenneth Sadolin Pedersen	Husqvarna 430cc 1983	Aalborg Motorklub
151	Mogens 3M Power Sørensen	Honda red rocket CR 250	DCC
161	Matti Tamski	Suzuki RM 250 1979	Imatran moottorikerho
170	Christian Sadolin	Honda CR125	ALMK, Danmark
179	Patrik Nielsen	Husqvarna 500CR - 84	Nyköpings MS
180	Mads Hald		Dansk Classic Cross
183	Ronnie Stormly	Suzuki 420	KSM
188	Michael Andersson	Maico	LMS
199	Michael Gjaldbæk	Suzuki RM 125	HM
250	Tuire Aho	Husqvarna 250	HMK
290	John-Otto Karlsson		Cross & Trialveteranerna
303	Christian Tufvesson	Simonini 250	Varbergs MK
414	Lars Hedenskog	HVA 510	Nord-Syd MK
494	Fredrik Leijon	Suzuki	SMK Dala Falun
575	Thomas Johansson	Yamaha	Linköpings MS
1 R 11	Vincenc Brunner	CCM MX500 1976	MC STEGLITZ
2 R 66	Thomas Thelander		MCK Halladia
3 R 778	Kenny Larsson	Husqvarna 488 83	MX Stockholm
4 R 74	Jimmy Kopp	Maico 440	SMK Trollhättan

**MOTOCROSS KLASS 6 CETSC 50+**
**Luftkyld mc, fjädring utan länkar tillverkad före -84**

Nr	Namn	Motorcykel	Klubb
1	Göran Carlsson	Yamaha 465	Varbergs MK
2	Göran Josefsson	HVA	SMK Motala
4	Pär Larsson	Husqvarna	MX stockholm
7	Johan Andersson	Yamaha 465	Skara MK
8	Sami Backman	Yamaha YZ 465 -81	Motorclub Imatra
13	Clas Johansson	Husqvarna 430 -83	Vimmerby MS
18	Per Jørgensen	Suzuki 250	KSM
32	Johan Spångberg	Husqvarna	Uppsala MK
35	Lars Martinsson	Yamaha 125cc	Getinge MK
36	Jan William Nielsen	Maico 490	MCS
42	Ulf Löfgren		Uppsala MK
50	Stefan Andersson	Husqvarna 500CR 83	Försvarmaktens Enduroklubb
54	Torbjörn Sterner	Ksi Thumper	Skara MK
60	Jörgen Ahlström	Curtis Honda	Cross & Trialveteranerna
64	Johan Norlin	Husqvarna 430 1983	Göta MS
65	Lasse Rantanen	Maico 490	Heinola MK
78	Lars Samuelsson	Husqvarna CR 250	Mockfjärd Motorklubb
80	Lars Gudmundsson	Husqvarna 430	Lima MS
83	Claes Larsson		Ålvbygdens MK
103	Göran Almgren	Yamaha 250 XT -81	Västervik MSK
105	Jos Claessens		MC Lauw
109	Benny Oscarsson		Åtvidabergs MCK
111	Rolf Von Steinhausen	Yamaha YZ 465 - 81	Arlanda MC
112	Urban Hagman	Honda	Arlanda MC
115	Brian Thomsen	Kawasaki kx 125 1979	Dansk Classic Cross
117	Anders Larsen	Kramer 370	Hjms-dmu
119	Michael W Engelbrektsson	Husqvarna 250 CR. -83	BMK Uddevalla
129	Per Sadolin Pedersen	Husqvarna 250cc 1983	Aalborg Motorklub
132	Henrik Sjöberg	Yamaha YZ465	Götene MK
138	Finn Christoffersen	Husqvarna	HJMS
143	Tomas Johansson	Montesa 414cc 1981	KCTV
156	Finn Wagner	Husqvarna 250	Hjørring Motor Sport DK
168	Joakim Hedström	Husqvarna	Kinds MK
171	Torben Sadolin	Yamaha YZ465	ALMK
182	Klas-Håkan Johansson	Husqvarna	SMK Eksjö
189	Roger Andersson	Suzuki RM 250 79	KINDSMK
193	Ingvar Eklund	MAICO 490 1981	FOLKARE MK
195	Mats Humble	HVA 430 -83	SMK Dala
206	Kent Roos	HVA 250	Cross & Trialveteranerna
225	Rolf Bernhardsson	ATK	SMK Örebro
231	Jan R Larsen	Husqvarna 430 cc	Slagelse Motocross
253	Roger Karlsson	HVA 250-83	SMK Gävle
301	Mauri Mäkinen	Honda CR 250 1979	Pohjois-Karjalan Moottorikerho
315	Karl-Axel Jansson		Östhammars MK
357	Leif Karlsson	HVA 430 / 84	Cross & Trialveteranerna
368	Gert Jönsson	HVA 430cc	KCTV
390	Tomas Öhlund	HVA 500 -83 (CZ 380 -65 Twinport)	Folkare MK
397	Johan Milling	HVA 250 -82	SMK DALA
399	Ingvar Karlsson	Husqvarna	Varbergs MK
400	Ronny Tufvesson	Montesa 414	Varbergs MK
430	Ola Karlsson	HVA CR 500 -83	Cross & Trialveteranerna
462	Mats Leijon		SMK Dala Falun
465	Carl Anders Berthag	Yamaha 465	Getinge MK
490	Boje Christiansen	Maico 490 -81	MK Tranan
500	Eckhard Rogoll		Germany
557	Mats Svensson	Husqvarna 430 cc. 1982	Nordanstigs MK
573	Claes Elmgren	Husqvarna 430 -83	FMCK Borås
600	Jan-Einar Oxelmark	Yamaha YZ465 -81	Nynäshamns MCK
699	Lars Larsson	Yamaha	Upplands-Väsby M.K.
711	Rolf Johansson	HVA 250 82	KCTV
712	Ingemar Niklasson		-
1 R 22	Kamiel De Brue	BULTACO 370	JMS
2 R 69	Leo Uro	Maico 490 1981	SVKMK
3 R 124	Anders Jansson	Husqvarna 430aut -83	FME MK Strängnäs
4 R 42	Michael Bertilsson	Honda 350	LMS

**MOTOCROSS KLASS 7 EVO-Cup -50**

Nr	Namn	Motorcykel	Klubb
5	Mikael Johansson	Honda RC 250 87	Falköping
6	Johan Jansson	Honda CR 250	MA-Lerum
9	Peter Löwgren		MK StenCrossarna
10	Mika-Petteri Pio	Honda CR 500	LRMP
12	Heiko Koch		MSC Barth
15	Anders Sydborg		LMS
16	Stefan Ahl	Suzuki	Teknis MC
17	Patrik Johansson		Kinds MK
20	Jonas Åsander		MK Jämke
21	Teddy Fränberg	Kawasaki 255-88	Cross & Trialveteranerna
24	Per Eliasson	Honda CR500R	Sotenäs MCC
26	Rickard Engman	Suzuki RM 125	Skara MK
33	Peter Bergqvist	Yamaha 250 YZ 89	SMK dala falun
39	Andreas Beltin	Honda CR250 89	Lidköpings MCK
40	Joakim Frii		Äivbygdens MK
46	Johan Danielsson	Honda	Kiis MKMC
50	Marko Pio	Cagiva 500 1985	IMK
51	Jan Voelkner	Honda CR	MSC Barth
57	Jonas Sjöberg	Honda CR 250	Ilstorp KCK
61	Peter Maddog Axelsson	Honda 500	Folkare MK
62	Teddy Gustafsson	Honda	Helsingborgs MCK
70	Andreas Lundgren	Husqvarna CR 400 -86	Cross & Trialveteranerna
76	Kristoffer Rexvik	1989 Yamaha YZ250	Limhamns MK
80	Magnus Lilja	Honda CR500R-90	ÄLVBYGDENS MK
81	Roger Andersson	Honda	Töreboda MK
87	Jimmy Larsson	Honda 250 -88	SMK Gävle
88	Jörgen Larsson	Honda 250 1990	SMK Gävle
89	Johan Hedström		Kinds MK
90	Joakim Karlsson		Tvärskogs MK
92	Jimmie Larsson	Honda	MX stockholm
97	Felix Johansson		Kinds MK
100	Joakim Gullin	HVA 250	Täby MK
112	Flemming Vad		HDMK
113	Michael Carlsson	Honda CR250R 1989	Skara MK
116	Kim Dubriang	RM 250	Limhamns MK
137	Ola Strandvad	Honda CR500-89	LEMCK
163	Marco Garver	Honda CR250 1990	KCTV
188	Michael Andersson		LMS
194	Michael Godiksen	Yamaha YZ 250, 1988	AAMC
211	Tomas Pers	Honda CR250 -89	Borlänge Mk
221	Ove Hansen	KX 500	RMS
234	Peter Skov Larsen	Honda CR250 1989	ALMK
238	Jere Pio	Cagiva 250	IMK
261	Eric Hedström	Yamaha	Kinds MK
277	Daniel Jensen	Honda CR500R 1990	Ilstorp KCK
300	Mads Sølbek Sørensens	Honda 250cc 1989	ALMK Aalborg
325	Jesse Westerlund	Honda	Ånge VCK
334	Jan-Erik Åkerstrand	Suzuki RM 250	KCTV
352	Mattias Bengtsson		Kinds MK
402	Joakim Rosande	Honda	Uppsala MCK
493	Jimmy Hedenskog	Yamaha 250	Nord-Syd MK
500	Henrik Berggren	Honda CR500	Bollnäs MK
571	Jimmie Eriksson	Honda	Västerås MK
575	Thomas Johansson		Linköpings MS
748	Jonas Ericsson	Suzuki	SMK Motala MC Klubb
777	Kenneth Bodingh	Honda 125	Kortedala MK
814	Peter Svensson	Honda CR250	Kinds MK
971	Jörgen Karlsson	Kawazaki 250-88	Upplands Väsby
1171	Björn Carlsson	Honda CR125	Nynäshamn
972	Fredrik Hagstedt	Honda 250	
RX	John Nijhus	Yamaha	Holland



Jerry Wickman i en fartfylld studie.



Klass 6. Tre av förarna kan identifieras. Tomas Johansson (143), Mats Leijon (462), Stefan Andersson (Försvarmaktens EK).



Peter Hansson, KTM 250cc flyger högt.



# LITO EX-CAM

I början av 1960-talet förde Folke Mannerstedt och Gunnar Hagström en dialog med Lito verken om att konstruera en ny crossmotor. Motorn skulle ha ett ex-cam system och drivas från två excentrar med var sitt kugghjul. Utanpåliggande svänghjul skulle användas för att få motorn lägre än dåtidens crossmotorer. Växelhuset skulle skruvas mot vevhuset för att få en så kort motor som möjligt. Gunnar Hagström som jobbade ihop med Folke Mannerstedt började skissa på en ny motor.

Under 1965 gjordes de först provkörningarna med den nya motorn i provbänk. Motorn lämnade som mest 53hk vid 6800rpm enligt Folke Mannerstedt. Så småningom monterades motorn in en Metisse ram. Totalvikten på den kompletta Metisse maskinen med Lito motor blev 120kg. Bosse Pettersson från Hyllinge MS blev den förare som fick göra den första provkörningen av maskinen på Saxtorp banan i Skåne. Sten Lundin använde senare maskinen vid en tävling i Upplands Väsby.

Under 1966 jobbade Mannerstedt och Lito fabriken vidare med att ta fram en ny typ av ram till motorn. Ramen kom att bestå av duralrör som limmats ihop med gjutna skarvstycken i elektron. Limningsprocessen med två-komponentslim kom från flygindustrin. Ramen såg ut som ett kryss och döptes därför till X-ramen. Vikten på ramen var enbart 6kg.

Den 12:e november 1966 visades den nya maskinen upp på Earls Court mässan i London. Tidningen Motor Cycle News kom att skriva följande, "SWEDEN'S SHOW STEALER". Med en effekt på 50 hästkrafter och en vikt på under 100kg så var det verkligen imponerande siffror. Kurt Gustavsson var den förare som fick köra maskinen med den nya ramen. Premiären kom att bli i Norrköping 1967. Tyvärr så släppte ett limmat motorfäste under träningen så någon tävling blev det aldrig. Nästa försök var vid St. Anthonis den 19 mars 1967. Även här hade Kurt otur för motorn skar. I december 1967 gick Lito verken i konkurs och motorcykeln ställdes undan. Under 1990-talet renoverades den till nuvarande skick. MC Collection köpte maskinen under 2014. Senare i höst kommer denna unika motorcykel att ställas ut på MC Collection när det är dags för en utställning om Svenska motorcyklar.

Sammanställt av Ralf Arvidsson



Foto: MC Collections arkiv



Foto: Ola Österling

## MOTOCROSS KLASS 7 EVO-Cup 50+

Nr	Namn	Motorcykel	Klubb
3	Herbert Mussehl	Honda CR	MSC Fichtenring
7	Johan Andersson	Yamaha 360	Skara mk
16	Rolf Rovik	Yamaha Yz125	Elgane Motorsykelklubb
21	Kamiel De Brue	YAMAHA YZ250 1988	JMS
30	Mats Tilldal	KTM 500 2-takt	Örebro MK
64	Claes Bengtsson		Kinds MK
92	Timo Järvinen	Honda CR 125	TamMC
93	Klaus Durup	Honda 125	Hedelands motorclub
104	Jerry Wickman		Mk falcon
112	Urban Hagman	Honda	Arlanda MC
115	Hans Nygren	Honda CR500	Borlänge Mk
121	Jan Fredriksson	Husqvarna 435CR -86	SMK Trollhättan
134	Peter Norman	Yamaha YZ250	Cross o Trialveteranerna
155	Peter Fränberg	Yamaha YZ 250 1989	Cross&Trialveteranerna
180	Niels Ole Hald		Dansk Classic Cross
191	Niklas Jonsson	Yamaha YZ 250 -87	SMK Dala Falun
191	Harald Svanberg	Kawasaki 500	Östhammars mk
193	Ingvar Eklund	MAICO 500 1985	FOLKARE MK
225	Conny Hansson	HUSABERG 500	CROSS O TRAILERVETERANERNA
228	Jan Sørensen		almk
229	Björn Gade	Yamaha 250 1989	FLM
242	Stefan Bengtsson	Yamaha 250 1989	Varbergs mk
278	Lars Åke Westerlund	Honda	Ånge VCK
301	Mauri Mäkinen	Honda CR 250 1984	Pohjois-Karjalan Moottorikerho
429	Lennart Gustafsson	KX500	SMK Motala
437	Peter Lindqvist	Kawasaki	Hallsbergs MK
600	Jan-Einar Oxelmark	Yamaha YZ250	Nynäshamns MCK
601	Anders Schultz	HVA 510-87	SMK Dala
610	Ulf Envall	HVA 510 1988	MSK Hammaren
651	Jan-Olof Martinsson	Husqvarna	Gammalkils MK
699	Lars Larsson	Husqvarna	Upplands-Väsby M.K
782	Torbjörn Asplund	Yamaha 490 -86	C&T

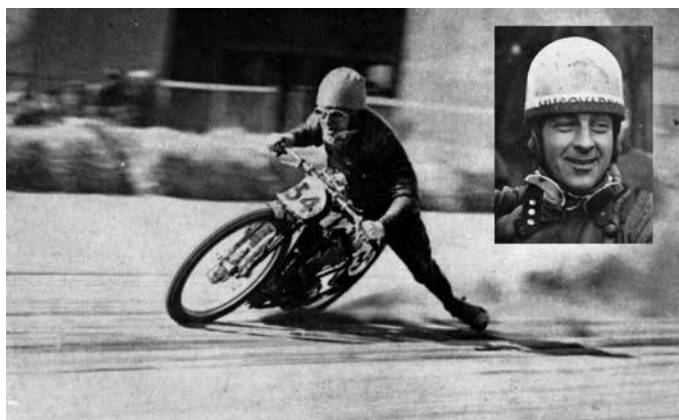
## MOTOCROSS Sidvagn med Nordiskt Mästerskap

Nr	Namn Förare	Namn Burkslav	Motorcykel	Klubb
7	Ib Hansen	PeterMadsen	Norton Wasp	KSM
17	Ralph Lindgren	Janis Neilands	HEDLUND / WASP	Mk Orion
19	Frank Thräm			Hoope Park
42	Heiko Meyer			Hoope Park
97	Ole Nielsen	Jesper Olesen	Wasp / XS	Aalborg Motor Klub
102	Erkki Salo	Mika Hietala	FOLAN / EML	OriToive
104	Christer Lindgren		Wasp/Norton	HMK
141	Onni Järvinen	Harri Koivuluoto	EML Kawasaki	HLMK
200	Michael Hansson	Per lundström	triumph wasp	ctv
232	Kjell Öselin	Peppe Norrstrand	Norton / Wasp 850 cc	Cross o Trail veteranerna
257	Freddy Malmström	Tony malmström		cross & trail
259	Frank Larsen	Tommy Bentzen	Yamaha Wasp	KSM
281	Bernt Johansson	Håkan Niklasson	EML Yamaha	BMK Uddevalla
296	Mats Risberg	Jörgen Mardal		BMK Uddevalla
377	Rikard Zetterstrand			nyköping sk
378	Niclas Gustavsson		EML Kawasaki	NMS
379	Jonny Nilsson	Rickard Söderberg	Yamaha Eml 920 cc	Nyköpings ms
440	Loa Andersson	Göran Johansson	HEDLUND / Wasp	Östhammars Mk
507	Olav Dalåsen	Per Espen Larsen	Heos / BMW	Moss MC-Klubb
729	Olav Bekvik	Solveig Frøvik	EML Yamaha	Elgane MK
1 R 508	Harald Tufthaug	Göran Nergård	EML Yamaha	Borg mck
2 R 217	Bengt Lundgren		Wasp/Suzuki	C&T
3 R 28	Harald Pelzer	Ger Schroen	HEOS-Yamaha	SVC Deutschland
4 R 1	Lennart Svensson	Eddie Linne		Varbergs MK
5 R 22	Ulf Sobotka	Stefan koopmann		svc-germany

# ETT SJUTTIOÅRIGT MINNE FRÅN TIDNINGEN MOTOR ÅR 1945

**Skrattar bäst som skrattar sist eller Historien om hur Gunnar Barthelsson ser ut bakifrån.**

Det hände i Nyköping. Förarna samlades vid Lindbacken före rundbanetävlingen den 18 november 1945 och det vanliga förhandspratet kom igång. Barthelsson, som under säsongen varit förföljd av motgångar av alla de slag, hade kommit i tagen, talade och sade: i dag grabbar ska ni få se hur jag ser ut bakifrån. Titta på det här bakhjulet så ni känner igen det, för nu ska ni få ligga efter. Bertil Carlsson som inte brukar prata ihjäl sig, smålog försmädligt, väl vetande att han hade sista modellen av Jap och att det var en typisk Jap-bana varför han egentligen inte behövde frukta någon annan än sin bror Eskil. Broder Eskil utbrast: att det vore storartat om "Barhel" överhuvudtaget kunde komma i mål. Flera av de andra förarna yttrade elaka saker om "den gamle" och sen glömde man hela historien. Det bör nämnas att "Barthel" hade ena hälen skadad sedan första Pampastävlingen och axeln ur led sedan Skarpnäsbacken. Så kom tävlingen igång. I täten blev en våldsam kamp mellan Eskil och Bertil Carlsson, sen kom ingenting och sen kom Börje Haag och Linus Eriksson. Sen kom ingenting och sen kom de andra förarna. Så blev det prisutdelning och supé och dagen led mot sitt slut.



Stilstudie på Gunnar Barthelsson med sin HVA 700cc från Solvalla 1932. Bilderna lånade ur Martin Strömbergs bok Äventyrens Sport.

den led mot sitt slut. Vid tiotiden skulle det så kallade Djurholmsgången åka hem. Det var fabrikkör Rune Carlssons rörmokarelastbil (ett mycket välanvänt gammalt arbetsfordon som sett sina bästa dagar) som skulle frakta hem Bertil och Eskil och deras mekaniker och oss personal från tidningen Motor. Bilen hade startats på Motyl\* på lördagskvällen och nu ville den inte starta. (\*Motyl var en blandning av bensin och sprit som vanligen användes för att starta upp militära fordon som var gengasdrivna under andra världskriget. Reds anmärkning). Det var täppt i bränsleledningarna av rost och gammal smörja. Trots fyra expertmekaniker, en expertrörmokare och vår egen teoretiska ringhet, ville det inte komma fram en enda droppe. Det hela utlöste sig i ett fasligt rörmokande och till slut kom bensinen fram, men på fel ställe. Det droppade och gnistrade och... bilen slog eld. Detta berättas inte för sensationens skull utan för att för att varna den som börjar pyssla med Motyl. Vi kan hoppa

över alla detaljer och säga, att när brandkåren kom var elden redan kvävd med hjälp av alla våra fina skinnrockar. Rockarna var mer eller mindre sönderbrända efter arbetet med att kväva brasan. Där stod vi med sönderbränt fördelarlock, alla kablar uppbrända, bensinpumpens glas-kopp trasig. Det var bara att be om bogsering. Barthelsson hade gjort upp med sin gode vän, åkaren Gösta Pålsson att Pålsson skulle få åka som reserv på "Barthels" cykel och ett dussin andra maskiner i utbyte mot transport av "Barthels" tävlingsmaskin på Pålssons välhållna Volvolastbil. Pålsson, hjälpsam som alla motorcyklister erbjöd sig att bogsera hem Djurholmsvraket. Nåväl, för att göra en lång saga kort. Volvon som gick på vedgas fick slita hårt för lasset var tungt. Det blev fruktansvärt kallt i Djurholmsvraket, som ju saknade värme och de sönderbrända skinnrockarna hade tappat det mesta av sin uppvärmande effekt. Vi lämnade av Widman med cykel vid Enskede och bröderna Berglind vid Midsommarkransen. Sedan för vi runt i stan för att lämna av de andra stockholmarnas cyklar. Solen hade gått upp och klockan blivit halv

fem på måndagsmorgonen. Arbetet led mot sitt slut då vi upptäckte att Barthelsson hela tiden hade åkt med i Pålssons Volvo. "Barthel" rättade till slipsen, och tog av sig hatten. På typiskt Barthelmannér så skulle han hålla tal. Barthelsson var känd för att tala ofta, gärna och länge. Därvid ser han ut som något mitt emellan ett kommerseråd och en pensionerad major. Nu var han ståtligare än någonsin då han med en demonisk stämma orerade: Mina herrar sa han plirigt och sneglade på Bertil och Eskil, vad var det jag lovade er i morse? Jo att ni skulle få se bakhjulet på mig. Nu har ni fått sitta och titta på mitt bakhjul hela natten och det kommer att göra er gott. God morgon mina herrar.

*Fritt återberättat av Carl-Axel Johansson från artikel i tidningen MOTOR (som fortfarande ges ut) från 1945. Originalartikeln skriven av den legendariske motorredaktören och fotografen, "Belu".*



## SPEEDWAY Rundbana

Nr	Namn	Hemort	Maskin	År
7	Markku Weckman	Lahti, Finland	Jawa 898	1994
16	Roy Abrahamsson	Lilla Edet	Jawa 884	
21	Sune Lundberg	Fjärås	Jawa 884	ca 1985
25	Björn Anders Johansen	Askim, Norge	Jawa/Jap	1967/50
29	Rolf Imerslund	Skiptvet, Norge	Jawa	1983
41	Gunnar Lundh	Skutskär	Jawa 500	1970
47	Rolf Fridh	Östersund	Jawa 895	1980
48	Risto Flink	Kutajärvi, Finland	Jawa 897	1988
51	Odd-T Stavland	Tvedestrand, Norge	Jawa	
53	Alf Svensson	Varberg	Jawa (2 ventilare)	
54	Svend Davidsson	Oslo, Norge	Jawa	
59	Harry Lahti	Helsingby, Finland	Jawa 898	1933
62	Ernst Bogh	Brörup, Danmark	Godden	ca 1980
66	Bengt Danielsson	Frillesås	Jap/Grönli	1954
69	Kjell Syrén	Degerfors	Jawa	1985
70	Jan-Erik Göransson	Hammarö	Jawa	1980
76	Mika Helin	Loimaa, Finland	Jawa 898	1991
81	Lennart Persson	Hellared	Jawa 897	
82	Dick Rosvall	Sjöbo	Jawa 895	1985
86	Michael Johansson/Alexandra Romlin	Säter	Jawa sidvagn	
90	Ulf Bergman	Gävle	GM-500	1980
102	Claes Andersson	Tidaholm	Weslake	1981
103	Johan Wallner	Karlstad	GM LTA	
116	Åke Halvarsson	Bollnäs	GM	1991
122	Tommy Andersson	Björneborg	Jawa 500 (86)	1980-tal
130	Per Pedersen	Brumunddal, Norge	Jawa	
131	Björn Olav Hagen	Kongsberg, Norge	Jawa	
133	Bjarne Sövenbye	Tobøl, Norge	Jawa	
139	Stefan Hugosson	Forshaga	Jawa	1978
144	Torbjörn Erisson	Stora Sundby	GM	1985
149	Esko Mylläri	Hyllykallio, Finland	Jawa 897	1986
157	Roger Löfholm	Malax, Finland	Jawa 898	1994
161	Olle Öhnström	Huddinge	Jawa	1967
162	Egil Berg	Sandefjord, Norge	Jawa	Ca 1975
170	Arne Refsad	Snetindal, Norge	Jawa	
187	Kent Karlsson	Svenljunga	Jawa	
204	Torbjörn Henriksson	Degerfors	Jawa	
236	Ingemar Svensson	Kumla	Jawa	1990
242	Tor Eriksen	Hobøl, Norge	Jap	1950-60
245	Berndt Carlsson	Olofström	Jawa 897	1989
250	Bo-Göran Cederholm	Lagan	Jawa 897	
280	Leif Nilsson	Åkersberga	Weslake	1979
294	Lars Nykvist	Knivsta	Jawa 897	1987
334	Lars Olander	Hölö	Jawa sidvagn	1950



# CLASSIC TRIAL världsmästarträff, och tre jubileer.

**Kan det bli så mycket bättre? Återigen samlas trialintresserade för att träffas, trivas och tävla. Gör som jag, ta en promenad i trialdepån och bara njut. Som vanligt får vi igen uppleva klassiska trialmotorcyklar och massor av goa gubbar och framför allt lyssna på det härliga ljudet av såväl fyrtakt – som tvåtaktsmotorer av både äldre och nyare årgångar. Fortsätt sen din promenad till alla de närbelägna trialsektionerna och njut igen, för här kommer du att få se trialuppvisning i den högre skolan när trialförarna tar sig igenom sektionerna.**

Årets arrangemang är speciellt eftersom det firas tre jubileer. LMS, Linköpings Motorsällskap firar 90-årsjubileum. MCHK, Motorcykelhistoriska Klubben, firar 50 år, därav namnet 50-årsRacet. Svemo, Svenska Motorcykel-förbundet, fyller 80 år! För att celebrera detta har Sveriges alla världsmästare i Road-racing, Motocross, Speedway, Trial och Enduro inbjudits. Av 29 VM-vinnare är 26 fortfarande i livet, och av dessa har 25 stycken hörsammat inbjudan och tackat ja till att närvara. För vår del har vi äran att gästas av Sveriges enda världsmästare i Trial, Ulf Karlsson, Älvbygdens MK. Som de flesta vet blev Ulf världsmästare 1980 på Montesa. Bland Ulfs många meriter kan



Affe Löfqvist träningskör på Linköpings Motorstadion med sin James 224cc 1954.

nämnas att han vid Sveriges första VM i Trial 1975 här i Linköping så blev han totaltvåa, och att han även segrade vid LMS- och MC Nyttss specialtrial här på Motorstadion 1980. Ulf kommer glädjande att bli vår prisutdelare efter avslutad tävling.

Tyvärr blir årets Classic Trial endast en endagars Trial, detta beroende på att även Enduro bjudits in till jubileumsarrangemanget och att vi därmed måste utnyttja samma markområden. Således: Trial-lördag och Enduro-söndag.

Undertecknad som sedan 1957 varit verksam inom Trialsporten avser nu att, med ålderns rätt, men också av hälsoskäl, dra mig tillbaka. Ett av bidragen till Årsracen, har varit att jag i 18 år gjort segrartavlorna i de olika disciplinerna, årets upplaga blir således de sista. Vill passa på att tacka er alla, förare, funktionärer och alla de trevliga människor jag mött. Samtidigt vill jag önska lycka till med Svensk Trialsport i framtiden.

/LMS Trialsektion genom Alf "Affe" Löfqvist.



Snyggt Husqvarna Trialbygge från Frankrike.

## TRIAL

Nr.	Namn	Nat.	Maskin	cc	År
<b>Pre 65, 4 str. pre unit N/C A</b>					
1	Hans Höckert	SF	Norton	500	1957
<b>Pre 65, 4 stroke unit N/C A</b>					
3	Hannu Alaja	SF	Bsa C15	250	1963
4	Bengt Karlsson	S	Triumph Cub	200	
5	Kjeld Gerken	DK	Triumph TC	250	1965
6	Kjell Karlsson	S	Triumph Cub	200	1963
7	Lennart Gancarz	S	Bsa B40	348	1964
<b>Pre 85, 4 stroke N/C A</b>					
10	Lars Jahn	SF	Honda Tlr	250	1984
11	Max Clausen	D	Honda Tlr	200	1987
12	Per Jakobsen	S	Honda Tlr	200	1983
13	Henning Hauge-Nilsen	N	Honda Tlr	200	
<b>Pre 85, 2 stroke N/C A</b>					
15	Jan Juul	DK	MZ	250	
16	Jaakko Ulmanen	SF	Yamaha TY	250	
17	Magnus Pettersson	S	Montesa Cota	349	
18	Nicolaj Schmidt	DK	Yamaha TY	175	1976
19	Jan Askervall	S	Fantic	250	
20	Leif Nielsen	DK	Montesa	330	1985
21	Benke Johansson	S	Montesa Cota	349	
22	Bernhard Kilian	D	Yamaha	175	1976
23	Are Wergeland Krog	N	Bultaco Sherpa		
24	Martin Hemmer	N	Montesa	349	1983
25	Helge Ruden	N	Yamaha TY	175	1974
26	Björn Eivind Winger	N	Kawasaki KT	250	
27	Tony Arbeus	S	Yamaha Ty	250	1976
28	Ivar-Stale Ottestad	N	Bultaco	350	1973
29	Steffen Solheim	N	Montesa	247	
30	Odd Martin Sørheim	N	Fantic	240	1983
31	Mats Igelström	S	Bultaco	325	
32	Jim Lindahl	S	Montesa	123	
33	Hans Igelström	S	Bultaco	350	
37	Joakim Sjögren	S	Yamaha	250	1974
<b>Open, any bike A</b>					
34	Emil Andersson	S	Beta Evo	290	
35	Klara Eriksson	S	Sherco	290	2012
<b>Air cooled mono, A</b>					
38	Magnus Aasehaug	N	Yamaha TY	250	
<b>Pre 65, Rigid N/C B</b>					
40	Heikki Seppälä	SF	Bsa C1	250	1952
41	Eskil Broen	N	BSA B32		1947
42	Peter Mönster	DK	Royal Enfield	350	1960
43	Holger Schönknecht	D	Indian 600		1925
<b>Pre 65, 4 str. pre unit N/C B</b>					
44	Carl-Erik Löfqvist	S	AJS	412	1959
45	Martin Dams	D	Matchless G80		1954
46	Anders Eriksson	S	Matchless	500	1955
<b>Pre 65, 4 stroke unit N/C B</b>					
48	Tomas Willer	DK	Triumph Cub	200	1960
49	Kai von Plato	SF	Triumph TA3	350	1961
50	Mikka von Plato	SF	Triumph Cub	200	1960
51	Erik Schjerning	DK	Triumph Cub	200	1957

## TRIAL

Nr.	Namn	Nat.	Maskin	cc	År
52	Erkki Leppänen	SF	Bsa	250	
53	John Thinesen	DK	Triumph Cub	200	1963
54	Bernt Johansson	S	BSA C15	250	1962
55	Ole Christoffersen	DK	Coppi		1965
56	Esa Pekka Haimila	SF	Triumph Cub	200	1963
57	Göte Sandelius	S	Triumph Cota	350	1978
<b>Pre 65, 2 stroke N/C B</b>					
59	Bengt-Göte Flood	S	Bultaco	250	1965
60	Markku Karvonen	SF	Bultaco	244	1965
<b>Pre 85, 4 stroke N/C B</b>					
62	Ingvar Engman	S	Honda Tlr	250	1985
63	Steen Uldahl Fredriksen	DK	Honda Tlr	200	
64	Jan Boander	S	Honda Tlr	200	1984
65	Per Erik Syverstad	N	Honda RTL	250	1985
66	Olov Högman	S	Honda	125	
67	Peter Lundgren	S	Honda Tlr	250	1985
<b>Pre 85, 2 stroke N/C B</b>					
69	Jan Stensgaard	S	Ossa	250	1974
70	Sydney Brunner	D	Furstenwalde		
71	Bo Jönsson	S	Bultaco	350	1977
72	Aage Schmidt	DK	SWM	280	
73	Anders Stråle	S	Montesa	349	
74	Jan-Ove Lipponen	S	Ossa MAR	350	1974
75	Mika Isokangas	S	Bultaco	325	1971
76	Hans Jörn Beck	DK	Fantic	125	1978
77	Claes Palm	S	Ossa MAR	250	1974
78	Arne Petter Morstad	N	Bultaco	350	1978
79	Olle Ollesson	S	Honda		
80	Bertil Jönsson	S	Yamaha TY	250	
81	Torben Nielsen	S	Bultaco	350	
82	Krister Midhammar	S	Montesa	349	
83	Jesper Laursen	N	Montesa	349	1981
84	Björn Wenzel	S	Montesa	250	
85	Knut Kroglund	N	Fantic	125	
86	Kent Bergfeldt	S	Ossa	250	
87	Rune Vikeby	N	Fantic	125	
88	Stig Igelström	S	Bultaco	325	
89	Rolf Berven	N	Bultaco	325	1976
90	Marcus Igelström	S	Ancilotti	125	
<b>Air cooled mono B</b>					
91	Uno Jonsson	S	Honda RTL	250	1986
92	Tony Gerestad	S	Fantic 4T	200	
93	Anders Dammyr	N	Honda RTL	250	1988
<b>Open, any bike B</b>					
95	Lars Igelström	S	Bultaco	350	
96	Anders Lindeberg	S	Sherco	280	2006
97	Fredrik Igelström	S	Bultaco	350	
98	Hans Dahlberg	S	Beta	300	2013
<b>Open, any bike C</b>					
100	Björn Heurlén	S	AJS Trial	500	
101	Bente Christensen	S	Honda Tlr	200	
102	Mats "OSSA" Nyberg	S	Ossa Mar	350	1976
103	Margareta Hedberg	S	Yamaha TY	250	
104	Mikael Kyander	S	Fraser Honda	250	1979

## TRIAL

Nr.	Namn	Nat.	Maskin	cc	År
105	Thomas Larsson	S	NSU	250	
106	Erkki Petäjä	SF	Bultaco	350	1978
107	Roland Fröjd	S	Bultaco/Honda	350	
108	Kari Karjalainen	SF	Triumph Cub	200	
109	Birger Borsiin	S	Triumph Cub	200	
110	Dan Westlund	S	GasGas	250	
111	Lars Gerestad	S	Fantic	200	1989

Röda/vit siffra 1 tom 39

Svart/gul siffra 40 - 99

Grön/vit siffra 100 - 120

### Trialklasser

- I samtliga klasser är A, B och C benämningar på svårighetsgrad. A = svår, B = medel, C=lätt.
- A-förare kör efter röd pilmarkering, B-förare kör efter gul pilmarkering.
- C-förare kör valfritt spår i sektionerna och har rätt att där hen så önskar välja de svårare spårerna.

### Nummerskyltar:

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



Björn Heurlén på Greeves i Södertälje 1968.



Från Sixpencern 2013 Kjell Karlsson.



Från Sixpencern 2013 Bengt-Göte Flood.

# HUSQVARNAS SUCCÉMOTORCYKEL SILVERPILEN FYLLER 60 ÅR

Beställ boken av Dane Glantz; "Husqvarna Motorcycles Standard & Racing 1903 - 1964" på [www.teknikinfo.com](http://www.teknikinfo.com). Boken finns även att köpa i utställningen i Roadracingens parkeringsdepå.

Silverpilenprojektet startades sedan det visat sig att "Drömbågen" som presenterades 1952, inte blev den försäljningsmässiga framgång man väntat sig trots många tävlingsframgångar i bl.a. Sixdays. Något måste snabbt göras.

Man vände sig nu i stället mot en yngre kategori köpare, nämligen 16-åringar med körkort för lätt motorcykel. Detta innebar ett helt nytt konstruktionstänkande och materialval. Motorn togs från "Drömbågen" men gjutjärnscylindern byttes ut mot en i aluminium. Efter mycket filande i portarna och många tester i bromsbänk lyckades man få samma effekt (9 hk) som i sportvarianten av gjutjärnscylindern trots att man av viktskäl tvingades använda enkel avgasport i stället för dubbel.

Arbetsgruppen för det nya motorcykelprojektet kom att bestå av legendarerna Carl Heimdahl (chefkonstruktör) och Sixten Sason (designchef). Ingenjör Olle Edlund svarade för motor-konstruktionen. Ingenjörerna Ruben Helmin och Allan Kastberg var båda motorcykelentusiaster som på dagarna konstruerade och på fritiden testade sina konstruktioner av den nya motorcykeln. Ingenjör Egil Skog var chef för motorlaboratoriet och svarade för allt testarbete.

Dane Glantz, som skrivit boken om Husqvarnas totala motorcykelproduktion fram till 1965, anställdes på Husqvarna AB:s motorlaboratorium 1956 och fick även rycka in som testförare tillsammans med ytterligare två förare för intensivtestning av de första produktionsexemplaren av Silverpilen.



Bildtext: Dane Glantz under IMIS-tävlingen i Husqvarna 1960. Foto: Privat

Ordern löd: "Kör minst 20 mil och dagen i hårdast möjliga tempo" för att utröna om t.ex. nyheten hårdförkromat cylinderlopp skulle klara hårdkörningen. De första prototyperna hade mycket små problem med undantag av för dålig materialkvalitet i bakhjulssvingen och sadelbryggan. Detta var lätt åtgärdat. Vårre var det med bakfjädringen. I sin iver att spara vikt konstruerade Carl Heimdahl en torsionsfjädring. Denna brast vid första provkörningen på järnvägssyllarna utanför motorlaboratoriet. Lösningen blev traditionella stötdämpare av fabrikat Suspa.

Husqvarna kunde år 1955 efter bara ett drygt års konstruktionsarbete presentera världens första 175-kubikare med en totalvikt under 75 kg.

Källa: Dane Glantz, "Husqvarna Motorcycles Standard & Racing 1903 - 1964"



# 50 SKÅL VARFÖR JAG INTE VANN!

Handledning för racerförare som behöver förklara bort dagsformen.

- 1) Jag fick order att köra defensivt.
- 2) Kedjan var för spänd.
- 3) Armarna stumnade.
- 4) Kom åt bensinkranen med knät.
- 5) Behöver en ny husbil.
- 6) Fick en dålig start.
- 7) Det blev sent i går.
- 8) Tjejproblem.
- 9) Killproblem.
- 10) Föräldrarproblem.
- 11) Hundproblem.
- 12) Bankomatproblem.
- 13) Skit i förgasaren.
- 14) Choken kom på.
- 15) Fel däckstryck.
- 16) Fel däck.
- 17) Slitna däck.
- 18) Banan har inget grepp.
- 19) Banan har för mycket grepp.
- 20) Behöver nya däck.
- 21) Behöver en ny kolv.
- 22) Behöver en ny hoj.
- 23) Kör in motorn fortfarande.
- 24) Kopplingen slirade.
- 25) Kopplingen högg.
- 26) Banan var för långsam.
- 27) Det är en 50-kubiksbanan.
- 28) Banan var för kort.
- 29) Banan var för smal.
- 30) Banan var för bred.
- 31) Jag hann aldrig gå runt banan.
- 32) Fastnade bakom en för långsam förare.
- 33) Jag tycker prisbucklan är för liten.
- 34) Brände mig på avgasröret.
- 35) Jag fick fel startplats.
- 36) För lågt växlat.
- 37) Blev lurad på växlingen.
- 38) För hög kompression.
- 39) För låg kompression.
- 40) Ingen kompression.
- 41) Sladdade för brett.
- 42) Fick stoppsladd.
- 43) Fick inget grepp i starten.
- 44) Fick för mycket grepp i starten.
- 45) De andra tjuvstartade.
- 46) Jag kunde inte se flaggorna.
- 47) Nån hällde alkohol i min öl.
- 48) Åt för mycket pizza i går.
- 49) Jag spar mig till nästa tävling.
- 50) Jag hann aldrig träna i veckan.



**VARG-OLLE**

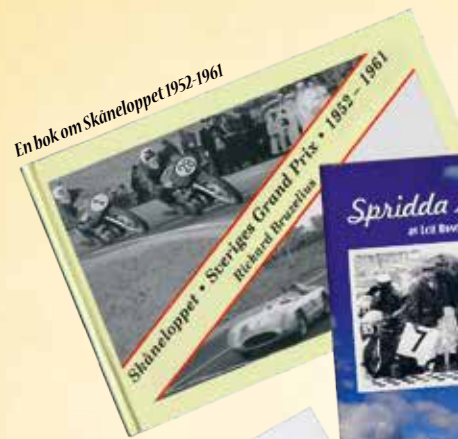


1945 var året då en sextonåring vid namn Olov Nygren (senare känd som "Varg-Olle") tog körkort. Det var början på en hittills 70-årig motorkarriär.



# RACING BOOK SHOP

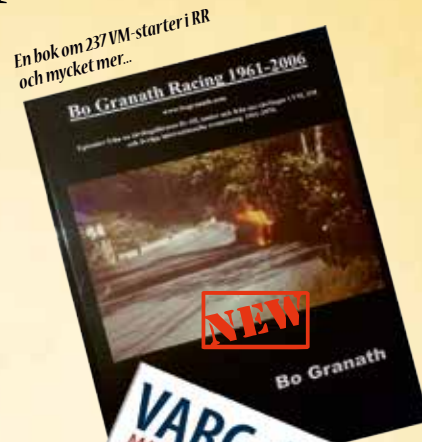
Träffa författarna som säljer sina böcker i MC-Collections exklusiva utställning i RR-depån



En bok om Skäneloppet 1952-1961



En efterlängtat uppföljare till racingsviten - om livet efter den aktiva karriären



En bok om 237 VM-starteri i RR och mycket mer...



En bok om en hittills 70-årig motorkarriär

Ötkommer inom kort. Gör att beställa



En bok om Bröderna Daltons framfart på racingbanorna på 1960 och 70-talet

En bok om Husqvarnas motorcykel-tillverkning från till och med 1964

En fotobok med exklusiva bilder från Sveriges smygaste museum



Martin Strömbergs böcker om motorsport finns att handla vid Speedwaydepån. Fråga efter Carl-Axel



# ENDURO

Text : Björn Weissmann

## Enduron har sitt ursprung i de så kallade landsvägstävlingarna som tillsammans med baktävlingar var de första tävlingarna för motorcyklar i början av 1900-talet.

Landsvägstävlingarna kom senare att kallas tillförlitlighets-tävlingar därför att de utgjorde ett bra test av de standardmotorcyklar som gemene man kunde köpa. Under 1980-talet infördes internationellt det spanska ordet enduro som betyder uthållighet. Sverige har alltid varit en stor nation i enduro med legendariska Novemberkåsan från 1915 till våra dagar. I början av 1960 övergick maskinmaterialet från standardmotorcyklar som Monark Blue Arrow, NV och HVA Silverpilen till specialmotorcyklar. Husqvarnas 250 cc motocrossmaskiner, modifierade för enduro, kunde för första gången köpas av privatförelare 1963 och kom att dominera fram till 1990. Den första Europamästaren blev Thomas Gustavsson 1985, en av männen bakom Husaberg när Husqvarna slutade mctillverkningen. Peter Hansson, son till

5-faldige Kåsavinnaren Hasse (med 9 SM), blev vår första världsmästare 1990. Den första lagseger i Internationella Sexdagars kom 1983 och under 20 år dominerade svenska förare internationellt. De mest framgångsrika under dessa år har varit Sven-Erik Jönsson med 5 EM- och VM, 10 SM och 6 Kåsasegrar, samt Anders Eriksson med 7 VM vilket gör honom till den svenske motorcyklist med flest VM-titlar. Sverige har 9 världsmästare och 7 europamästare!

För att förvalta detta svenska enduroarv startades 2001 tävlingen Västmanland Runt följt av Tångarallyt för veteranenduromotorcyklar mellan 1955 och 84. Det finns även europamästerskap för dessa motorcyklar. Med så många mästare och fina gamla enduromotorcyklar är det med glädje enduron för första gången finns med vid 50-Årsracet.

Klassisk bild på en av de stora inom svensk Enduro: Hasse Hansson. Foto: Tom Sundh, Profoqus



## Enduro

Nr	Namn	Hemort	Maskin	År
<b>Förare över 60 år</b>				
1	Willy Malmgren	Sverige	HVA/Honda 500 4T	1982
2	Anders Josefsson	Sverige	Monark ISDT 175 cc	1973
3	Lars Isaksson	Sverige	Husqvarna WR 250	1974
4	Bo Myrbrink	Sverige	Husqvarna	1978
5	Börje Orrvik	Sverige	MZ ETS250G	1968
6	Morgan Widman	Sverige	NV 38 Army Sixdays	1955
7	Björn Andersson	Sverige	Husqvarna 256	1968
8	Ulf Pettersson	Sverige	Yamaha XT500	1979
9	Hans Varverud	Sverige	Royal Enfield Bullet 500cc	1956
10	Trond Bull Enger	Norge	JAWA SIX DAYS	1962
11	Bjarne Idar Nielsson	Norge	HONDA SL 350	1971
12	Olov Högman	Sverige	Yamaha xt 500 cc	1978
13	Hans Isaksson	Sverige	Husqvarna 250	1974
14	Gert Winberg	Sverige	Husqvarna 250	1968
15	Per-Erik Sjöblom	Sverige	Husqvarna 200	1960

## Ungdomsklassen (förare under 60 år)

21	Per Carlsson	Sverige	Husqvarna 250 wr	1976
22	Jan Roar Olafsen	Norge	Honda XL250	1973
23	OSSA Nyberg	Sverige	OSSA Enduro 250	1969
25	Stefan Johansson	Sverige	Yamaha IT 175	1983
26	Rune Johansson	Sverige	Monark O.L spec Blå Stinget	1957
27	Erik Widing	Sverige	Monark I.A. Spec Blå Stinget	1958
28	Peter Mønster	Danmark	Bultaco Matador mk4	1970
29	Clas Andersson	Sverige	Zündapp Mc 125	1974
30	Pontus Andersson	Sverige	Husqvarna MC258A Arméns Lejon	1980
31	Eskil Broen	Norge	Bultaco Pursang 250	1976
32	Arne Petter Morstad	Norge	Husqvarna B44	1973

Samtliga Enduromotorcyklar Pre 1985 är tillåtna i 50-Årsracets Jubileumsuppvisning.



Stilstudie från en Veteranendurotävling i nutid. Foto: Privat

Njut av detta unika tillfälle!



## VM-TRÄFFEN 2015!

**Det är inte säkert att det kan upprepas alltför snart. VM-träffen med hela 26 svenska individuella världsmästare på en och samma plats är oöverträffat i sammanhanget. Passa på att prata med våra gamla hjältar och be om en autograf, det är de värda! Ni möter dem runt om på hela anläggningen, i depåerna och framförallt i Öhlins snygga monter bredvid Ess-kurvan på roadracingsbanan.**

Det krävdes två års förberedelser för att få allt på plats men det var det värt. Motocrossstjärnan Rolf Tibblin har rest ända från Sri Lanka och Ove Fundin har tagit sig hit från Frankrike, men den här gången cyklade han inte! Han flög. Några av våra mästare är fortfarande nära motorcykelsporten och tre av dem har lovat att delta i helgens tävlingar. Titta noga efter Peter Hansson och Jimmie Eriksson på motocrossbanan och Peter Lindén på roadracingsbanan. Några kommer också att vara prisutdelare i de olika grenarna. På lördag kväll träffas hela gänget på en speciell bankett där de ska firas ordentligt.



Varg-Olle Nygren körde alltid så att publiken trivdes.

Svenska BMW ser till att våra hjältar transporteras snabbt och säkert fram och tillbaka mellan hotell och motorstadion. Öhlins Racing, som har tagit med sig en MotoGP-trailer hit till Linköping, visar tillsammans med sin distributör Motospeed upp en del intressanta produkter. Väl mött i Öhlins monter!

Våra hjältar har också med sig svensk mc-sports verkliga ambassadör – "Varg-Olle" Nygren, 85 år ung! Morsa på "Varg-Olle"! Det kommer han att gilla, den gamle

motoridolen som charmat oss ända sedan han blev den förste som kunde kalla sig "Stor Grabb" inom mc-sporten, redan 1951. Olle körde som bekant alla grenar som fanns inklusive backe, motocross och road racing.

På de följande sidorna har vi porträtterat våra svenska världsmästare och vi hoppas att ni ska njuta av deras närvaro på 50-Årsracet.

/Robert Lavér



Kenth Öhlin har med sina fjädringskomponenter haft en stor del i att svensk mc-sport har varit så framgångsrik.

## Ove Fundin

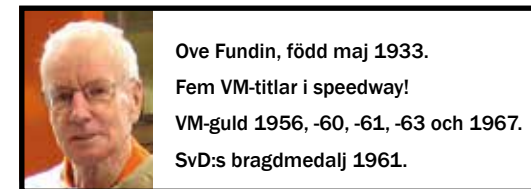
Foto: Lars Edgren

**"Rackarn" blev förste mästaren!**

Ove Fundin blev 1956 inte bara Sveriges förste individuella världsmästare i speedway, han blev också Sveriges förste motorvärldsmästare! Bragden skedde den 22 september 1956 och platsen var legendariska Wembley Stadium i London. Inför 65 000 åskådare radade favoriterna upp sig: Fundin, Rune Sörmander samt Peter Craven och Ronnie Moore. Fundin, som gjorde sin första VM-final redan 1954 där han kom sist eftersom ingen hade upplyst honom att man kunde träna på banan dagen innan finalen, var direkt på hugget och låg i VM-ledning när halva tävlingen hade körts. Fundin vann det tjugonde heatet och tog sin första VM-titel. Det skulle senare följa ytterligare fyra individuella VM-titlar!

Ove Fundin föddes den 23 maj 1933 i Tranås i Småland. Han började med att köra motocross, men upptäcktes av Rolf Nilsson, ledare i Linköpings MS, som ville göra en speedwayförare av Fundin. Efter några träningsrundor debuterade han 1951 i Filbyterna.

Ove Fundin hatade att förlora. Han gav alltid allt i strävan att vara först och bäst. Få blev så arga som Fundin när en heatseger hade gott om intet. Han var dock mest arg på sig själv. Mot andra var han trevlig och artig, i alla fall utanför banan. Han svor inte och det kraftfullaste uttryck någon hörde honom använda var "Rackarn", och det blev hans smeknamn.



Ove Fundin, född maj 1933.

Fem VM-titlar i speedway!

VM-guld 1956, -60, -61, -63 och 1967.

SvD:s bragdmedalj 1961.

Att köra på gränsen var en förutsättning om man ska vinna VM-titlar. Det gjorde Ove.

Låt oss citera speedwayboken "Kolstybb och Metanol":

"Fundins specialitet var att köra så nära innerkanten som möjligt, gärna med framhjulet på innerplan. Han körde ofta med lite sladd, vilket gjorde att han kunde tränga sig förbi konkurrenterna på insidan. Lite mindre gaspådrag gav mindre sladd och hjulspinn och bättre grepp för bakhjulet. När det behövdes drog han på lite extra gas och smet förbi, den 'Rackarn'".

**Ove Fundin sponsras på VM-träffen av en anonym beundrare.**



## Sten Lundin

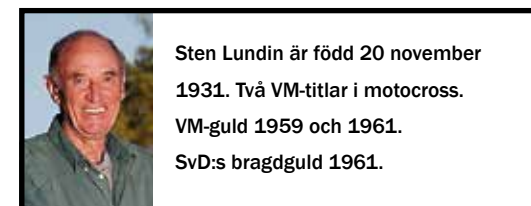
Foto: Lars Edgren

**Fyrtakt för hela slanten!**

**Han är lång och gänglig, så det är kanske inte så konstigt att Sten Lundin kallas för "Storsten". Under många år på 50- och 60-talet var han fyrtaktsskungen inom svensk motocross i stark konkurrens med Bill Nilsson. Men inte nog med det. Han var med och utvecklade flera crossmaskiner och en av de mest berömda var kanske Yamaha HL500, där H står för Hallman och L för Lundin. Med den hojen vann Bengt Åberg GP-lopp 1977.**

Sten var den förste svensk som vann en stor internationell tävling då han segrade i Italiens GP på Imola 1955. Det blev till slut hela 22 GP-segrar och två VM-titlar för Storsten som tävlade ända fram till 1972. Under den tiden provade han också på biltävlingar och enduro. I modern tid har Sten kört både lite road racing och veteranspeedway. Självkärligt har han deltagit i "Varg-Olles" sladdskola. Sten har också ett imponerande rekord. Han var på VM-pallen under åtta år i rad! Dessutom har han tagit tre individuella SM-guld.

Storsten började tävla på AJS 350 men körde sedan fram till 1956 på BSA Gold Star och hade en fabrikschoj genom importören Fleron åren 1954-56. Mellan 1957 och 1960 var Sten fabriksförare hos Monark och ett liknande arrangemang hade han sedan hos Lito fram till 1964. Sedan blev det Matchless-Metisse 1965, BSA Victor 440 1966 samt en kort period på CZ 360. Men



Sten Lundin är född 20 november

1931. Två VM-titlar i motocross.

VM-guld 1959 och 1961.

SvD:s bragdguld 1961.

redan 1967 var han tillbaka på Lito och då blev det seger i FIMS:s 750 cup.

1968 var Sten tillbaka på Monark, som hjälpt till att bygga en superlätt fyrtakts-500 och med den maskinen vann Storsten 23 internationella tävlingar under säsongen 1969. Den hojen har Sten kvar i sin ägo, liksom ett antal encylindriga Yamaha 500:a av olika modeller. En riktig entusiast!

**Sten Lundin sponsras på VM-träffen av Eneqvistbolagen.**



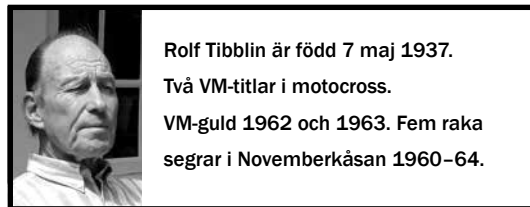
# Rolf Tibblin

Foto: Lars Edgren

## Fysiken betydde allt!

Den moderna synen på fysisk träning och inställningen till körningen i motocross måste tillskrivas Rolf Tibblin från Stockholm. När Rolf var 19 år gammal, 1956, hade han byggt sin fysiska styrka så pass att han märkte hur stark han var i loppens slutskede jämfört med konkurrenterna. Det fick honom att träna ännu hårdare. Efter att ha tävlat på lokal nivå med en Husqvarna 175 började Rolf satsa på motocrossens 250-klass. 1959 vann Rolf Tibblin europamästerskapet för kvartsliterklassen (VM för 250-maskiner kom först 1962) för Husqvarna. 1960 tog "Tibban" steget upp i 500-klassen.

Sten Lundin, Bill Nilsson och Gunnar Johansson hade haft stora framgångar med svenskbyggda fyrtaktare så när Husqvarna började satsa på en egen 500-maskin med hjälp av Nils Hedlund i Spånga var Rolf Tibblin deras försteförarval. Och det var inget tokigt val, Roffe kom att dominera VM-tabellen de kommande åren. Han vann de två första GP-loppen 1960, men sedan gick det troll i satsningen och han slutade trea i VM. Året därpå blev inte heller någon dundersuccé, då Tibblin blev VM-femma, men sedan lossnade det ordentligt. 1963 vann Tibblin hälften av alla GP-lopp och kunde vinna sin och Husqvarnas första 500-titel. Året därpå tog Rolf, fortfarande med stöd av Husqvarna, sin andra raka titel (den förste att göra så i 500-klassen) och nu vann han fem av tolv deltävlingar.



Rolf Tibblin är född 7 maj 1937.

Två VM-titlar i motocross.

VM-guld 1962 och 1963. Fem raka segrar i Novemberkåsan 1960-64.

1964 bytte Tibblin till Hedlunds egen maskin och det blev en episk batalj med engelsmannen Jeff Smith som inte avgjorde förrän i den sista deltävlingen. Smith vann dock titeln (det lär ha skilt en bråkdel av en sekund) och året efter körde Tibblin som många andra en tvåtakts CZ 360. De följande tre åren blev han tvåa, trea och två i VM. Därefter följde en karriär i USA med segrar ibland annat i ökenloppen Baja 1000 och Mint 400.

Rolf Tibblin sponsras på VM-träffen av Reidar Östman och Öhlins racing AB.



Den starke

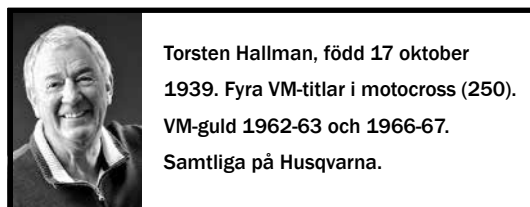
# Torsten Hallman

**Sveriges meste mästare i motocross har inte bara flest titlar, han utvecklade den första motocrossmotorcykeln åt Yamaha och han har använt sina talanger till att skapa ett helt affärsimperium. Möt Mr Motocross.**

Torsten är född i oktober 1939. Han tävlade först i enduro, sedan motocross och deltog i VM ända fram till 1971. Men innan dess hade han hunnit med att vinna både SM i enduro (1959) och fyra individuella VM-titlar (1962-63, -66-67), fem lag-VM-guld och 4 SM-guld i motocrossens 250-klass.

Den riktiga karriären började runt 1957 när han började vinna tävlingar med sin HVA 175-kubiks Silverpil och blev uppmärksammad av Husqvarna-fabriken. 1959 kom han tvåa i en EM-tävling i Vetlanda efter det årets EM-mästare Rolf Tibblin. 1962 fick 250:orna VM-värdighet och "Totte" hade ledningen inför den sista deltävlingen i Enköping där han segrade över Jeff Smith och Arthur Lampkin. Torsten vann även året efter men förlorade 1964 till det belgiska underbarnet Joel Robert på CZ och 1965 vann ryssen Arbekov, även han på CZ. Men sedan var det Hallman och Husqvarna för hela slanten och han vann både 1966 och 67. Med det är han vår mesta motocrossmästare.

1966 medverkade Torsten till att motocross introducerades i USA. Och något år senare startade han affärsverksamhet med kläder och tillbehör för motocross.



Torsten Hallman, född 17 oktober

1939. Fyra VM-titlar i motocross (250).

VM-guld 1962-63 och 1966-67.

Samtliga på Husqvarna.

Han startade företaget THOR och har jobbat med både Yamaha och Scott. Tillsammans med Eneqvistbolagen startade Torsten 1973 importen av Yamaha motorcyklar i Sverige och det äventyret pågick ända fram till början av 90-talet då fabriken tog över importen.

Torsten Hallman sponsras på VM-träffen av Scott Sports AB.



Mr Motocross

# Björn Knutsson

Foto: Lars Edgren

**Norrköpingssonen Björn Knutsson var en av Sveriges många speedwaystjärnor på 50 och 60-talet och han var Vargarna trogen i hela sin karriär. Björn tävlade mellan 1956 och 1967.**

Björn Knutsson är född 1938 och han började köra speedway 1956 efter att först ha provat på trial och OT. När Vargarna återkom i serien 1957 var han det unga lagets näst bäste förare bakom veteranen Joel Jansson. Året efter körde Björn sin första SM-final på Stadion i Stockholm där han slutade på nedre halvan. Men större saker skulle hända längre fram. Redan 1959 kontrakterades han av den brittiska klubben Bristol men senare samma år flyttade han till Southampton.

1960 blev Björn tvåa i SM-finalen efter Fundin och främste poängplockare i cupfinalen. Björn Knutsson blev också lagvärldsmästare på Nya Ullevi tillsammans med Ove Fundin, Olle Nygren och Rune Sörmander. Endast ett motorstopp hindrade Björn ifrån att ta maximala 12 poäng. Snabbhet kännetecknade Knutssons körning även om starterna inte alltid fungerade helt perfekt. Vargarna vann SM-serien även 1961 och Björn blev den bästa poängplockaren i laget. Han vann dessutom individuellt SM-guld detta år. I VM-finalen, som kördes i Malmö, blev Björn Knutsson tvåa efter omöjliga Fundin.

Året efter blev Björn Knutsson fyra på både VM- och SM-finalen och Vargarna blev sist i den så kallade grupp 1-avdelningen. Björn Knutson gasade glatt vidare och

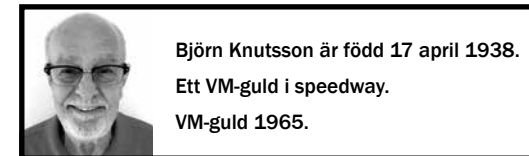
# Bengt Åberg

Foto: Åke Wrempe

**Om ni har sett den berömda mc-filmen On Any Sunday så kommer ni kanske ihåg sekvensen med Bengt Åberg, där han flyger över styret på sin Husqvarna crosshoj. Berättaren i filmen menar att han gör flygturen med både stil och grace. En världsmästare i 500-klassen kan ju inte verpa som någon vanlig pluttchaufför!**

Bengt vann junior-SM 1963 på en Triumph, och sedan gick det bara framåt. 1965 tog han ett borgenslån på 5 050 kr så att han kunde köpa en Hedlundsmotor och en ram av Sune Olsson i Hedemora. Året efter satsade han på en heltidskarriär som motocrossförare och slutade som tolv i VM. En andraplats i Sveriges GP var årets höjdpunkt. Hade han inte brutit benet och missat fyra tävlingar hade det nog gått ännu bättre. I SM blev han trea. 1967 fick Bengt Åberg kontrakt med Husqvarna och där stannade han ända till 1973. Första året med Husqvarna slutade han som 15:e man i VM och så blev han fyra i SM. Året efter blev han fyra i VM och trea i SM. 1969 blev ett succéår med fina resultat i alla nio deltävlingarna och hela fyra GP-segrar. Serien 1-2-1-4-2-3-1-1-3 visade inte bara att Husqvarnan var en tillförlitlig maskin, Bengt var också en synnerligen kompetent förare och kunde bärga sitt första VM-guld i hård konkurrens med engelsmannen John Banks på BSA och östtysken Paul Friedrich på CZ.

1970 kunde Bengt försvara VM-titeln och han vann dessutom SM-guldet. Man ska komma ihåg att SM på



Björn Knutsson är född 17 april 1938.

Ett VM-guld i speedway.

VM-guld 1965.

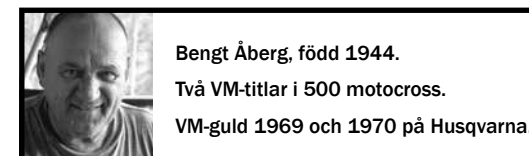
vann 1963 SM-finalen samtidigt som han blev tvåa i VM, återigen efter Fundin. Året efter hade Vargarna halkat ner i division 2, som laget vann och Björn blev trea i SM och fyra i VM-finalen i Göteborg. Barry Briggs, NZ, vann.

År 1965 stämde allt för Björn Knutsson. Han vann VM-finalen på Wembley inför 75 000 speedwaykonga engelsmän. Fundin blev "bara trea". Äntligen blev kanske den snabbaste föraren av alla världsmästare.

Björn Knutsson sponsras på VM-träffen av en anonym beundrare.



Snabbheten själv!



Bengt Åberg, född 1944.

Två VM-titlar i 500 motocross.

VM-guld 1969 och 1970 på Husqvarna.

den tiden var minst lika hårt som VM. Efter Bengt i VM-tabellen hamnade Arne Kring och Åke Jonsson. Snacka om SM i VM!

En uppmärksammad GP-seger tog Bengt Åberg i Luxemburg 1977 då han vann på en fyrtakts Yamaha HL500 före alla ettriga tvåtaktare. Bengt servades detta år av Bror "Julle" Haglund som även han finns på plats här i depån.

Bengt Åberg har också vunnit Lag-VM tre gånger, vunnit back-SM och även isracing SM, så sent som 1995. Snacka om talang!

Bengt Åberg sponsras på VM-träffen av Eneqvistgruppen AB.



Talangen!

# Håkan Andersson

Foto: Yamaha

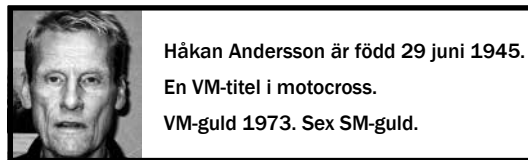
## Yamahas första världsmästare i motocross!

Postverket i Uddevalla kan skryta med att de har haft en synnerligen välmeriterad världsmästare anställd. Håkan Anderssons karriär på motocrossbanorna runt om i Europa var mycket framgångsrik.

17 år gammal körde han 1962 sin första tävling i Ske-ne på en 250 HVA/Lindström och han körde aktivt ända fram till 1980. Däremellan hann det bli både en VM-titel, tre individuella VM-silver, tre Lag-VM guld och individuella SM-tecken i både 250 och 500-klassen.

Håkan har berättat att han var väldigt nervös i sin debut, bland annat åt han upp sin mors medskickade smörgåsar med pappret kvar mellan pålägggen, men nervositet var inget som kännetecknade han kommande tävlingar. Håkan körde både snyggt, disciplinerat och framförallt snabbt. Runt 1965 hade Håkan börjat etablera sig på allvar med en HVA 250 och året efter blev han trea i SM. Och så startade han i sitt första GP-lopp och blev trea i ett heat. Vilken debut!

1967 blev Håkan sexa i VM-serien och det blev han även 1968 trots att han bara körde 4 av 14 Grand Prix-tävlingar. Håkan hann med att vinna sitt första GP i Tjeckiska Holic innan han bröt benet illa i Holland. Därmed missade han även hela 1969 års säsong. Inte förrän 1971 var Håkan tillbaka i fin form och han blev tvåa i VM efter Joel Robert. 1972 värvades Håkan till Yamaha



Håkan Andersson är född 29 juni 1945.

En VM-titel i motocross.

VM-guld 1973. Sex SM-guld.

och premiäråret för den japanska tillverkaren blev han åter tvåa efter Robert, men 1973 blev Håkans stora år. Yamaha introducerade Monoshock-fjädringen bak och Håkan vann 11 av 22 heat! Håkan stannade hos Yamaha till 1975 och 1977 gick han över till 500-klassen där han slutade som femma i sadeln på en Montesa. Sina tre sista säsonger körde Håkan återigen för Husqvarna.

Håkan Andersson sponsras på VM-träffen av Blomsterlandet Värsligiljan AB i Uddevalla.



# Anders Michanek

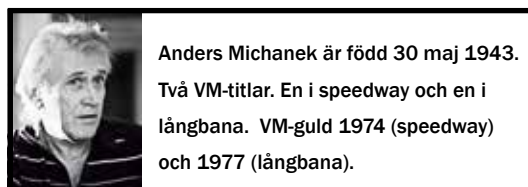
Foto: Lars Edgren

**Anders Michanek stod i rampluset ordentligt i sin första VM-final 1967. Hans insats kom visserligen i skuggan av Ove Fundins och Bengt Janssons strid om VM-guldet, men de som såg "Miches" körningar förstod att det inte skulle bli hans sista VM-final. Han slutade sexa. Michaneks vinnarpapen var hans snabba starter, hans tuffhet i första kurvan och hans åkstil var samlad och elegant.**

Anders Michanek föddes den 30 maj 1943. Efter en kort motocrosskarriär blev han 21 år gammal speedway-förare. Hans första år i Gamarna blev en dundersuccé, med ett SM-guld i parspeedway som främsta merit. När Gamarna ramlade ur division 1 flyttade Michanek till Getingarna. Där blev han omedelbart lagets främste poängplockare och en av svensk speedways stora stjärnor.

Förutom sin VM-titel på Ullevi 1974 har Anders fem individuella SM-guld samt tre Par-VM guld och ett lag-VM guld. Dessutom har han varit med och vunnit åtta Lag-SM. Förutom att Anders körde för Gamarna och Getingarna har han också gjort en match i Rospiggarna. I England representerade han sex olika klubbar.

38 390 personer på Ullevi hejade 1974 fram Anders Michanek. Fyra olika svenskar vann var sitt heat i den första omgången och Michanek slog dansken Ole Olsen i sitt. Anders vann även sitt andra heat enkelt. I det tolfte heatet möttes fyra svenskar, Michanek vann igen. Anders vann även det femtonde heatet. I det sjuttonde heatet



Anders Michanek är född 30 maj 1943.

Två VM-titlar. En i speedway och en i långbana. VM-guld 1974 (speedway) och 1977 (långbana).

behövde Anders bara en poäng för att bli mästare och han vann igen. Aldrig hade någon varit så överlägsen i en VM-final. Tävligen blev en framgång för svensk speedway: Miche vann och de övriga blev trea, fyra, sju och nia! Anders Michanek tävlade sedan med framgång ända fram till 1985.

Anders Michanek sponsras på VM-träffen av en anonym beundrare.

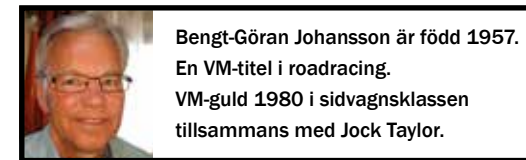


# Bengt-Göran Johansson

**Smälningen Bengt-Göran Johansson började tävla på motorcykel som 18-åring och han tog sin debutantlicens 1975. Efter att ha börjat med en krånglande Yamaha 250, köpte han istället en 125:a och i första tävlingen blev han tvåa. 1977 bytte han upp sig till en riktig värsting, en italiensk Morbidelli 125cc och då gick det genast mycket bättre. "Benga" slutade tvåa både i SM samt i det nordiska mästerskapet. Och inte nog med det. Han lyckades även att ta VM-poäng i två tävlingar; åtta i Finlands GP på Imatra och nia i Englands GP på Silverstone. Dessutom lyckades han samma år vinna några internationella tävlingar.**

1979 satsade Benga på att delta i det engelska Honda 125-mästerskapet och det var där han blev bekant med den skotska sidvagnsföraren Jock Taylor. Eftersom båda hade samma sponsor, Fowler of Bristol, och var på en gemensam tävling på Snetterton den 15 juli, där Jocks burkslav inte dök upp, ville sponsorn att Bengt-Göran skulle hänga åt Jock och försöka kvala in så att han kunde få ut sina startpengar. Samarbetet gick bra och Benga fick då frågan om han kunde tänka sig att följa med Jock till VM på Karlskoga veckan efter. Det blev starten på ett otroligt samarbete. Vinst i första försöket. Efter det avslutade Bengt-Göran sin solokarriär och det svensk/skotska paret slutade femma i VM.

1980 hade de ett fantastiskt år tillsammans där inget



Bengt-Göran Johansson är född 1957.

En VM-titel i road racing.

VM-guld 1980 i sidvagnsklassen tillsammans med Jock Taylor.

verkade kunna gå fel; 19 segrar på 26 starter. Det blev både VM-guld och seger på Isle of Man. 1981 blev inte ett lika fantastiskt år men de blev tvåa i VM och tvåa på IoM. 1982 bytte Jock till ett chassi av monocoque-typ från Windle som de snabbt sorterade ut. Tyvärr kraschade paret på en regntung Imatra-bana in i en telefonstolpe och Jock Taylor omkom. Bengt-Göran avbröt där sin tävlingskarriär men han har senare besökt Jocks hemstad Pencaitland i Skottland där han bland annat har avtäcktt en minneste till Jocks ära.

Bengt-Göran Johansson sponsras på VM-träffen av BMW motorcyklar Sverige.



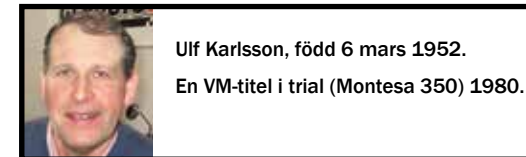
# Ulf Karlsson

**Sverige är inte bortskämd med internationella framgångar inom trialsporten, sporten där man får prickar vid fotning i sektionerna. Men vi har i all fall en världsmästare i Lerumsbon Ulf Karlsson, född i Älvängen 1952. Ulf började köra trial så fort han tagit körkort för tung motorcykel och han är fostrad i Älvbygdens MK. Efter fem säsonger tog han sitt första SM-tecken 1976 och det blev ytterligare sju SM-titlar fram till 1983.**

Ulf debuterade 1974 i EM-sammanhang med en högst sensationell andraplats totalt och följde upp den framgången med att inte vara sämre än sexa något år som fabriksförare för Montesa mellan 1975 och -79. 1977 blev Ulf tvåa i VM. Serien fick VM-status 1975 och den förste mästaren hette Martin Lampkin, som körde Bultaco.

Säsongen 1980 blev Ulf stora år. Han vann inte bara sitt eget första VM-tecken, han blev också spanska Montesas första världsmästare! Efter tre raka VM-titlar för finländaren Yrjö Vesterinen och en seger för amerikanen Bernie Schneider var Bultacos dominans till ända. VM-säsongen 1980 avgjordes i den näst sista deltävlingen och Ulf var klar mästare efter tio körda tävlingar. Han hade varit rysligt jämn och vann bland annat en deltävling på Irland och var tvåa i både Sverige och Finland.

Ulf Karlsson var enligt honom själv en förare som levde högt på sin följsamhet. "Jag kör nog mjukast av alla och låter maskinen jobba i stället för kroppen", berättade han i en intervju i tidningen Bike 1980. "Jag har kombinationen av balans och ett starkt psyke – egenskaper som



Ulf Karlsson, född 6 mars 1952.

En VM-titel i trial (Montesa 350) 1980.

behövs för dem som kör trial på den här nivån".

Mellan åren 1978 och 1980 körde Ulf 48 VM-tävlingar och tog poäng i 47 av dem. Enastående. Han blev också nordisk mästare tre gånger (1972, -82 och -83) och har kört Novemberkåsan med framgång.

Ulf Karlsson sponsras på VM-träffen av Göran Duell.





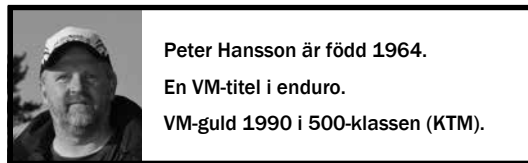
# Peter Hansson

Foto: Tidningen Race

**Peter Hansson från Tibro har kört det mesta när det gäller terrängkörning på två hjul. Han började, som många andra i hans generation, med 50-kubikscross. I Peters fall på en SWM 50 år 1977. Hans pappa Hasse var då fortfarande aktiv och körde enduro så man kan säga att äpplet inte föll så långt från trädet. Peter gjorde sig snabbt ett namn både i motocross- och endurosporten. Första mästerskapet blev ett JSM-guld 1982 i enduro följt av SM-guld i enduro 125 år 1983. Samma år vann han dessutom som den yngste genom tiderna Novemberkåsan och så blev han femma i motocross-SM. Som gräddde på moset blev han dessutom uttagen till Trophy-laget i Six Days som kördes i Wales och där Sverige tog lag-VM guld!**

Mellan åren 1984 och 1989 hade Peter fokus på motocross och blev bland annat sexa totalt i 250 VM på Husqvarna 1986 och sju på KTM 1987. Därefter gjorde lite skador att han istället satsade helhjärtat på enduro. Genom Hallman Racing kunde hans fabrikskontrakt för KTM förlängas men då istället med inriktning på enduro-VM. 1990 hade Peter en rejäl batalj med Svenerik Jönsson i 500-klassen (2-takt) och de krigade hela säsongen igenom. Det slutade med att Peter tog hem sitt och KTM:s första VM-guld i enduro!

Peter har startat i femton Kåsor och tagit sig i mål åtta gånger. Gotland Grand National har han totalvunnit fem gånger och så har han deltagit tre gånger i Moto-



Peter Hansson är född 1964.  
En VM-titel i enduro.  
VM-guld 1990 i 500-klassen (KTM).

Cross des Nations (lag-VM) med en sjätteplats som bästa resultat. Peter Hansson slutade sin elitsatsning efter VM-guldet 1990 men han fortsatte att köra på nationella nivå samtidigt som han coachar sonen Rikard. Under 50-Årsracet kommer Peter att köra motocross klass 5 med en Husqvarna 400 CR 1972.

Peter Hansson sponsras på VM-träffen av MX World Collection i Vimmerby.



Hojåkning i blodet!

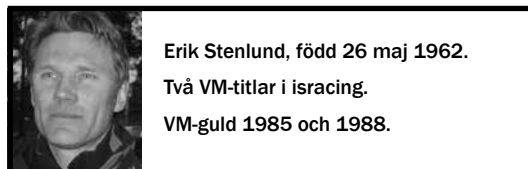
# Erik Stenlund

**Erik Stenlund har kört både motocross, isracing, speedway och roadracing och allt detta utan att skämma ut sig, skulle man lite skämtsamt kunna utbrista.**

Erik som är född i maj 1962 kommer från Uppsala-trakten och precis som många andra började han tävla i motocross. 1977 började han med 50-kubikscross och redan 1979 körde han i 250-klassen för att 1980 börja med isracing. Detta eftersom hans far Agnar tyckte det var för dyrt med enduro. När Erik hade testat att köra is på ett träningsläger i Örträsk var han fast. Redan 1981 körde han fem tävlingar i Ryssland, bland annat ett VM-kval i Moskva.

Under säsongen 1983 började Erik även att köra speedway för Stockholmslaget Getingarna.

1984 började lite upp och ner. Erik klarade sig precis vidare i det svenska VM-kvalet i isracing men han vann sedan semifinalen i tyska Inzell. VM-finalen blev spännande. Efter första dagen hade Erik och ryssarna Suchov och Ivanov alla 14 poäng. Under andra dagens första heat skedde en svår olycka. Ryssen Gladichev försökte från ett innerspår att köra ut Stenlund i första kurvan men föll på eget grepp och körde på Eriks bakskärm. Turligt kunde Erik hålla sig på hjulen medan ryssen efter ett visst tumult blev överkörd av en bakomvarande förare. Erik tog sedan fullt i alla heat och vann som första förare utanför det dåvarande östblocket ett VM-guld i isracing.

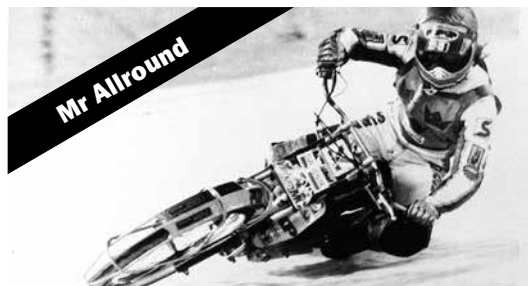


Erik Stenlund, född 26 maj 1962.  
Två VM-titlar i isracing.  
VM-guld 1985 och 1988.

1985 tog Erik Stenlund lag-VM guld i isracing samtidigt som han detta år blev svensk mästare i alla speedwaydisciplinerna: individuellt, par och lag. Erik Stenlund tog sitt andra individuella VM-guld i Holland 1988. Från 1990 tävlade han för Rospiggarna i elitserien i speedway.

Efter den aktiva karriären har Erik varit förbundskapten i isracing och expertkommentator i speedway på TV.

Erik Stenlund sponsras på VM-träffen av DBC-Sweden.



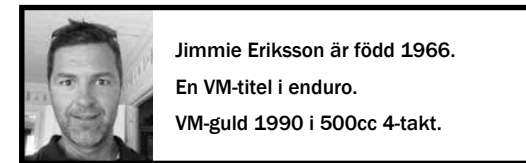
Mr Allround

# Jimmie Eriksson

Foto: Tidningen Race

Precis som många andra motorsportutövare på två hjul så började Jimmies karriär med att han körde 50-kubiks knattcross. Detta skedde 1978 hemma i Västerås. Efter några år på crossbanorna ledde det ena och det andra till att han svängde över till enduro. Elva år efter de första varven på crossbanan kunde han titulera sig svensk juniormästare i endurons 250-klass. Det uppmärksammades så till den milda grad att Jimmie erbjöds ett fabrikskontrakt av Husaberg på hösten samma år, 1987. Det lustiga i den historien är att Husaberg då var ett helt nytt motorcykelmärke. Jimmie hade inte ens sett motorcykeln, än mindre kört den. Men efter ett träningsläger i Frankrike där han provkörde Thomas Gustavssons prototyp bestämde han sig direkt. Sedan följde nästan ett helt år av intensivt testande.

Premiärtävlingen skedde i Portugal 1989. Dit kom Jimmie på en höj ingen knappt hade sett men när han lämnade tävlingen förstod alla att Husaberg skulle bli att räkna med. Samma år blev Jimmie europamästare i klassen +500 4-takt. Året efter hade enduron fått sitt eget världsmästerskap och Jimmie slog till igen. Han minns: "Det var mycket mekande under de första åren. Kombinationen sintrad koppling och avsaknad av oljefilter gjorde att mycket skit drogs med oljan runt i motorn. Min farsa, som var duktig på att meka, kom på en del lösningar, bland annat förstärktes kopplingen. Men jag hade ändå



Jimmie Eriksson är född 1966.  
En VM-titel i enduro.  
VM-guld 1990 i 500cc 4-takt.

satsat på rätt häst".

Jimmie stannade fyra säsonger hos Husaberg och förutom VM-guldet blev det VM-silver 1991 och seger i USA:s enduroserie 1992. Jimmie Eriksson håller fortfarande igång med motionscross (han tävlar här på 50-Årsracet) och så är han numera ordförande i Västerås motorklubb.

Jimmie Eriksson sponsras på VM-träffen av Motospeed Västerås.



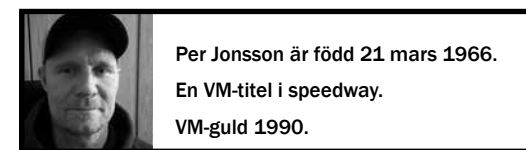
VM-guld, EM-guld och USA-guld!

# Per Jonsson

**År 1982 gjorde ungdomarna Per Jonsson och Jimmie Nielsen entré i svensk speedway. Per Jonsson var 16 år och plockade hela 10 poäng i sin första SM-final! Vad skulle det bli av sådana talanger? Per Jonsson etablerade sig snabbt i den svenska speedwaytoppen och blev en stadig poängplockare i Getingarnas lag tillsammans med kompisen Jimmie Nielsen. 1983 bröt dock Per benet så allvarligt att han inte kunde köra så mycket. Året efter körde Per för engelska Reading på ett så kallat ungdomskontrakt men han tog sig till SM-finalen där han slutade 14:e efter motorproblem.**

Per utvecklades snabbt till ett superlöfte 1985 vann Getingarna SM-guldet men Per missade den individuella SM-finalen lite snopet när han inte hann fram i tid till en kvältävling i Hagfors! 1986 blev Per Jonsson svensk mästare före Jan Andersson i Norrköping (med lite hjälp av klubbkompisen Jimmie Nielsen) men han missade VM-finalen i Polen där Jimmie slutade som fyra. Året efter ville Per gå till Bysarna på Gotland men hindrades. Han var dock inte sämre än att han toppade Getingarnas statistik och vann SM-finalen i Göteborg.

I Pers första VM-final (som kördes över två dagar i Amsterdam) slutade han femma och det resultatet resulterade i ett fabrikskontrakt med Jawa-fabriken. 1988 vann Per SM i lag för Bysarna, den individuella SM-finalen i Kumla och återigen femma i VM-finalen. Det blev nytt SM-guld i lag för Stockholm United 1989 innan Per Jonsson



Per Jonsson är född 21 mars 1966.  
En VM-titel i speedway.  
VM-guld 1990.

slog till med en VM-titel i engelska Bradford 1990 inför 30 000 åskådare! Klang och jubel!

Under 1991 blev Per nia i VM-finalen i Göteborg, trea i SM-finalen och 1992 var han tvåa i SM och VM-tvåa i Polen innan han tog sin fjärde SM-titel 1993 samt en nionde plats i VM. Hans karriär slutade 1994 efter en allvarlig krasch i Polen.

Per Jonsson sponsras på VM-träffen av Honda City, Upplands Väsby.



Talangen som tog VM-guld!

# Svenerik Jönsson

**Precis den rubriken använde Husqvarna en gång på 80-talet när de skulle göra en broschyr. Svenerik fick posera under ett stort ålghuvud men naturligtvis handlade det inte om jakt utom om de nya enduromodellerna. Svenerik hade så långt i sin karriär hunnit vinna mycket redan även om VM-tecknen kom på 90-talet.**

Visserligen är "Jösse" född i Höganäs men han fostrades i Järva MK för att så småningom, när han jobbade heltid på Husqvarnafabriken, gå över till Tibro MK.

1978 vann Svenerik JSM och det blev startskottet för en karriär som kom att innehålla, håll i er nu, två VM-guld, fyra EM-guld, tio SM-guld, sex Kåsasegrar, fyra vinster i Päijänne Runt och två förstaplatser i franska Gilles Lalay Classic. Fattar ni vilken gigant denna trevlige tystlåtna endurohjälte är? Och dessutom är "Jösse" tekniskt kunnig, han bröt max tio tävlingar på grund av maskinfel! Behöver det tilläggas att han körde vägvinnande, var oerhört vältränad och dessutom hade vinnarskalle? Jösse var en idrottsman av grymmaste kaliber.

Svenerik var en av huvudfigurerna i Bosse Sjösvärds landslag och "Jösse" har vunnit Six Days (Lag-VM) fyra gånger; i Wales (1983), Spanien (1985), Sverige (1990) och i Tjeckien (1991). Svenerik körde Husqvarna under hela sin karriär, både när fabriken låg i Sverige och senare i Varese i Italien. Han och Thomas Gustavsson (nuvarande tävlingschefen) anställdes av Husqvarna i



Svenerik Jönsson är född 18 juni 1960. Två VM-titlar i enduro. VM-guld 1991 (500) och 1993 (350). Två Novemberkåsar. Sex segrar i Novemberkåsan.

början av 80-talet och detta "team" arbetade både som konstruktörer och testförare. Vilket drömjobb!

Men oj då, vi glömde att han dessutom vunnit Göta-pokalen tolv gånger, Ränneslättis-loppet fem gånger och Hammarbypokalen sex gånger. Skogens Konung – vilket understatement!

**Svenerik Jönsson sponsras på VM-träffen av Husqvarna motorcyklar.**



# Jeff Nilsson

**Född 1959 i en riktig motorfamilj var det kanske inte så konstigt att Jeff Nilsson blev en duktig motorcyklist. Och precis som pappa Bill (se VM-jojen, en AJS 500 från 1957 i Öhlinstältet) och brodern Dick gjorde han karriär i två grenar; motocross och enduro. Karriären startade som för många andra i hans generation med 50-kubikscross men trots att han även körde en del enduro, med bland annat ett Junior-SM 1976 och ett SM i 125 1978, var det motocross som blev Jeffs huvudgren.**

Under 80-talet började han tävla internationellt och gjorde sex VM-såsonger i 125-klassen i sadeln på både Yamaha-, Kawasaki- och Suzukihojar. 1984 tog Jeff en hedrande förstaplatser när 125-VM kördes hemma i Hallstavik och han slutade sjua i VM det året.

1987 tog Jeff klivet upp en kubikklass och han körde både i Sverige och utomlands på Honda 250.

Efter många år på crossbanorna världen runt tog enduron över 1988 och han startade upp en ny karriär med tävlingar både i Sverige och i EM-serien. Nu återigen för Yamaha. Det blev tre raka SM-guld (1988, -89 och -90) och Yamaha döpte till och med en YZ125-modell till "Jeff-Nilsson replica"! Under dessa år blev det dessutom en andraplats i EM (1989) och ett guld i Six-Days (1990). Till säsongen 1991 fick Jeff ett fabrikskontrakt med KTM genom ett italienskt stall lett av Arnaldo Farioli. Och då



Jeff Nilsson är född 26 juni 1959. Två VM-titlar i enduro 125. VM-guld 1991 och 1992. Seger i Sveriges GP 125 MX 1984.

blev det snabbt två raka VM-guld i 125-klassen. Jeff stannade hos KTM-Farioli i tre år. Sista året Jeff körde aktivt, 1994, körde han för italienska Honda HRE. Vid det årets Six-Days segrade Jeff i det avslutande crossprovet. Med fanan i topp slutade han. Efter 21 års tävlande var det dags att lägga hjälmen på hyllan!

**Jeff Nilsson sponsras på VM-träffen av KTM motorcyklar.**



# Kent Karlsson

Foto: Fredrik Lundgren

**Det lustiga med Kent Karlsson är att han, trots en meriterande tävlingskarriär med bland annat ett VM-guld, inte är intresserad av motorcyklar! Säger han! Men det ska vi kanske ta med en nypa salt. Kent Karlsson har i alla fall tävlat i enduro sedan 1978 och vi såg honom delta i Tångarallyt så sent som i våras. Så lite intresserad är han nog trots allt.**

Det tog honom bara två år att etablera sig i enduro-toppen och 1980 var han SM-trea i 125-klassen. 1982 blev han uttagen till Vas-laget i Six Days men fick bryta sista dagen. Året efter blev det dock seger i Vasen, som då hade döpts om till Junior Trophy.

Novemberkåsan vill alla stora endurostjärnor vinna och Kent började med en tredjeplats i Rasbo 1984. Genom en dagsseger i EM för 250-kubikare 1986 fick Kent kontrakt med Husqvarna och året efter blev han fyra i EM-serien för 250-kubikare och tvåa i Kåsan. Det närmar sig.

1988 var det nära att Kent vann EM i 250-klassen, nu på Cagiva-HVA, men den sista tävlingsdagen i den långa serien fick han motorkrängel och han slutade tvåa. Men han vann SM-serien. Året efter blev han EM-trea och SM-etta. 1990 när VM-serien hade startat öppnade Kent med en andraplats och seger i Six Days. Året efter gick han över till Husaberg och då kom VM-guldet! Han vann de första åtta tävlingsdagarna i serien och lika dominant var han på Six Days 1991 då han "belastade" laget med

# Tony Rickardsson

Foto: Tidningen Race

**När Tony Rickardsson tog sin sjätte VM-titel år 2005 kunde man lätt påstå att speedwaysporten hade tagit sig ända in i den svenska folksjälen. I varenda buske och koja satt svenska folket framför TV:n och hejade på den proffsiga dalmasen. Och inte nog med det. Redan 1999 hade han fått Svenska Dagbladets bragdguld och år 2005 vunnit den oerhört prestigefyllda omröstningen Jerringspriset, där svenska folket röstar. Då är man riktigt folkkär!**

Tony är född 1970 och valde i ett skede i ungdomen att satsa antingen på ishockey eller speedway. Kanske var det pappa Stigs motorintresse och brorsan Kent som körde i Stockholmslaget Gamarna som lockade in Tony på speedwayovalen år 1986? Och det ska vi vara glada för.

Tony hade en kometkarriär och tog SM-guld redan som 20-åring, var VM-tvåa 1991 och vann sitt första VM-guld som 24-åring 1994. Förutom ytterligare fem VM-titlar har Tony vunnit två par-VM guld, två lag-VM guld och sex individuella SM-guld. Tony körde för fem svenska klubbar: Gamarna, Stockholms United, Rospiggarna, Valsarna och Masarna. Dessutom har han kört för åtta polska klubbar, fem brittiska klubbar samt Herning i Danmark.

Tony gjorde speedwaysporten till en proffssport och arbetade efter nya idéer och normer med sitt Rickardsson Racing, som till och med jobbade med kvalitetssäkring efter ISO-normen. Alla i hans team kunde prata engelska



Kent Karlsson är född 1964. En VM-titel i enduro 1991. Sju SM-guld. Tre Kåsasegrar.

0 prick efter seger alla dagar i sin klass! En fantastisk prestation.

1992 kom den efterlängta segern i Kåsan och Kent vann med en otippad fyrtaktare, något som inte hade hänt sedan 1954 då Bill Nilsson vann på BSA. Med seger i Värnamo 1994 och i Göteborg 1995 kunde Kent ta hem



den tionde Kåsan (det krävs tre in-teckningar) för evigt. 1996 avrundade Kent sin långa karriär med seger i SM-serien för fyrtaktare på en Husaberg 350.

**Kent Karlsson sponsras på VM-träffen av Gunnar Lindström och Chris McAllister.**



Tony Rickardsson, född 17 augusti 1970. Sex VM-titlar i speedway. VM-guld 1994, 1998, 1999, 2001, 2002, 2005.

med varandra. Bara en sådan sak.

Tonys favoritbana var Sannahed i Kumla, som han gillade för sin längd, dosering och fäste. Efter avslutad speedwaykarriär har Tony även kört bilracing samt synts i TV, numera arbetar han på Swedish Match.

**Tony Rickardsson sponsras på VM-träffen av Selek AB.**



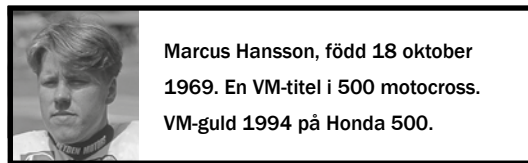
# Marcus Hansson

**Marcus Hansson hade rätt fysik, rätt psyke, använde rätt taktik och så körde han helt rätt - snabbt när det behövdes och smart i alla stunder. Denna begåvning tog honom till ett VM-guld 1994. Men han fick kämpa för det.**

Marcus, född i oktober 1969, började köra motocross som tioåring, men han pysslade både med fotboll och tennis. Hans bror Jocke körde motocross och hans pappa Conny var sysselsatt i FMCK Borås. Marcus förstod snabbt att motocross handlade om god fysik. Kanske till och med järnfysik, det hade Roffe Tibblin bevisat 30 år tidigare. Alltså tränade han ordentligt och slipade samtidigt på sin körstil. I slutet på 80-talet tävlade han i 250-klassen både på Suzuki och Honda. 1990 tog han hem ett SM-guld för Kawasaki i 250-klassen. Året efter klev han upp till femhundra. Där blev det fler SM-guld, men huvudfokus låg på VM-serien och internationella tävlingar. De första åren i VM var rena läroår, men 1993 hamnade han hos Honda och startade en riktig guldsatsning. Nu skulle han slå de stora stjärnorna, belgarna Jacky Martens och Joel Smets som båda körde fyrtakt. Marcus körde Honda CR 500 tvåtakt.

1994 var året då allt gick rätt. Marcus körde med både rutin och kyla. Enda gång han bröt ett heat var när kedjan gick av ...

VM-finalen avgjordes i tyska Stuttgart. Marcus ledde VM-tabellen men belgarna och i viss mån holländarna



Marcus Hansson, född 18 oktober 1969. En VM-titel i 500 motocross. VM-guld 1994 på Honda 500.

gaddade ihop sig. I det första heatet prejade Gjert-Jan van Doorn Marcus medvetet i starten och Marcus blev bara tolv. Efter heatet uppstod tumult (juryn friade) och plötsligt skulle allt avgöras i sista heatet. Marcus kunde dock ladda om, han var med i starten och plötsligt var Jacky Martens en slagen förare. Inget bråk, inget tjafs utan ren racing. Med en fjärde plats var VM-guldet hans. En skada gjorde vidare VM-satsning omöjlig men 1994 var året då allt stämde för Marcus Hansson.

**Marcus Hansson sponsras på VM-träffen av Honda MC Sverige AB.**



**Motocrossbegåvningen!**

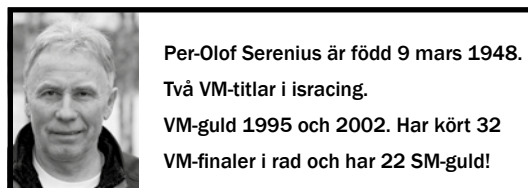
# Posa Serenius

**Man bara baxnar!**

Hur är det möjligt? Hur kan en förare motivera sig själv att tävla på toppnivå i över 35 år? Även om det inte finns en solklar förklaring så är faktum att "Posa" har tävlat som isracingförare på högsta nivå sedan 1976. Han har erövrat två individuella världsmästerskap (1995 och 2002) och vunnit 22 individuella SM-finaler. Vem kan göra om den bravaden?

Posa började köra motorcykel som 18-åring (på en chopper). Tävlingskarriären startade med sidvagnsracing i roadracing och lite backtävlingar. Sedan blev det enduro och först 1976 fick han kontakt med isracingporten. Ganska snabbt etablerade han sig i den svenska toppen och 1978 nådde han till sin första VM-final. Det blev 32 raka finaler till för Posas del. I Ryssland har han för övrigt varit och kört och tränat inte mindre än 85 gånger. Liksom bordtennisfenomenet J-O Waldner är en ikon i Kina är Posa en "superstar" i Ryssland, där isracing är en stor och populär sport!

Posas motorer har under lång tid preparerats av Hans "Manolito" Holmqvist, som också finns på plats här i depåerna under helgen. Posa har trots sin långa karriär, med nästan 4 000 körda heat, inte skadat sig speciellt allvarligt. Ett revben och något nyckelben har han knäckt men annars ingen stor skada. Och det i en sport som kan vara rätt hårdhänt.



Per-Olof Serenius är född 9 mars 1948. Två VM-titlar i isracing. VM-guld 1995 och 2002. Har kört 32 VM-finaler i rad och har 22 SM-guld!

Förutom sina två individuella VM-guld har Posa Serenius tre Lag-VM guld; 1985, 1995 och 2002. Notera att Posa var 47 år när han tog sin första individuella VM-titel och 54 när han gjorde om bravaden. Han har förutom gulden också tre individuella andraplatser i VM (1982, -91 och -94) samt åtta Nordiska Mästerskapsguld. För bara två år sedan tog han sitt 22:a individuella SM-guld. Man baxnar!

**Per-Olof Serenius sponsras på VM-träffen av Lelles MC AB.**



# Anders Eriksson

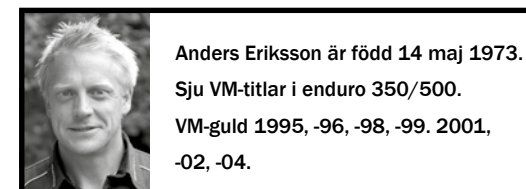
Foto: Sherco

**Anders, som praktiskt taget växte upp i familjens garage, körde sin första tävling utanför Stockholm 1986 på en HVA 125. Det blev seger direkt.**

1989 tog han körkort och därefter blev det crossgymnasium i Tibro. 1991 var han mogen för VM-cirkusen, där han kom att härja i ända fram till år 2009. På vägen har han, läs och häpna, vunnit sju individuella VM-guld!!! Det gör honom till Sveriges meste motorvärldsmästare alla kategorier. Stor applåd!

Debuttävlingarna i Finland, Sverige, Italien, San Marino och Tyskland gav mersmak. 1992 infördes JEM-klassen, som kördes parallellt med VM och när dammet lagt sig hängde det en silvermedalj i prisskåpet. Detta, tillsammans med guldmedaljen från juniorlagklassen Six Days samma år, öppnade vägen för nästa steg; fabriksstöd från Husaberg. Första året i VM slutade Anders 2:a i VM och redan 1995 kom nästa milstolpe. Världsmästare! 1996 fick Anders kontrakt med Husqvarna! En dröm hade blivit verklighet! Ny bas för verksamheten: CH Racing, Varese, Italien. Tiden hos Husqvarna, 1996-2007, gav sex VM-titlar, tre Kåsasegrar samt att Anders blev tysk enduromästare fem gånger.

År 2005 skadades Anders svårt, men med stöd från familj och fysioterapeut var det möjligt att komma igen efter ett års frånvaro. 2008-09 körde Anders för tyska BMW och 2010 blev det Yamaha med framskjutna place-



Anders Eriksson är född 14 maj 1973. Sju VM-titlar i enduro 350/500. VM-guld 1995, -96, -98, -99. 2001, -02, -04.

ringar i SM, Gotland GGN och Kåsan.

2014 tog franska SHERCO kontakt och erbjöd Anders att agera "tävlingsambassadör" för märket i Norden och dessutom driver han läger- och träningsverksamhet för enskilda, klubbar och företag. Dessutom är han engagerad av Svemo som elittränare och talangscout.

**Anders Eriksson sponsras på VM-träffen av Duells Sverige.**



**Meste mästaren - 7 VM-guld!!**

# Peter Jansson

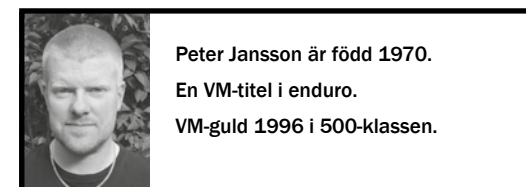
Foto: Tidningen Race

**När Peter Jansson fyllde 16 år tog han mc-körkort för att kunna skaffa sig en Husqvarna WR125 och börja köra enduro. Det har han inte ångrat! Han började som alla andra i juniorklassen och redan 1986 vann sin klass i Rasbolloppet. 1988 var det dags för "tung hoj" och då köpte han sig en Honda 250, vilket lyft!**

1989 fick Peter hjälp av Karlströms motor att köpa en ny KTM 250 till ett bra pris, men jämfört med Honda 250 så var den hojen inte lika rolig att köra, så han fortsatte ett år till på Hondan! Undrar vad Karlström tyckte?

1989-90 ryckte Peter in i lumpen, som mc-ordonnans på idrottsplutonen i Skövde. Där mötte han crossåkare som Jocke Karlsson, Ola Eifrem och Jörgen Huvell. Gissa om det blev bra sparring på crossbanan i Tibro? 1990 ställde han upp i de två sista VM-deltävlingarna i enduro, som kördes i Ungern och Tjeckoslovakien, mest för att få lite äventyr och erfarenhet. 1991 var han tillbaka och körde hela serien, med blandat resultat. 1992 blev han tvåa i Junior-EM och samma år blev han uttagen i juniorlaget till Six-Days, som avgjordes i Australien. Det blev guld direkt.

Genom Olle Ohlsson blev det Suzuki till 1993 års säsong. Olle fixade också så att Peter och Robert Grönlund fick åka "Roof Of Africa" i Lesotho strax norr om Sydafrika. Ett riktigt äventyr, signerat Olle Ohlsson!



Peter Jansson är född 1970. En VM-titel i enduro. VM-guld 1996 i 500-klassen.

1994 blev Peter engagerad av Husaberg och han blev även uttagen till seniorlaget i Six Days, som kördes i USA, där blev det silver! 1995 tog han sin första individuella VM-medalj (brons) och 1996 fick han kliva upp överst på VM-pallen! En äkta kämpe!



**I rök och damm jorden runt!**

**Peter Jansson sponsras på VM-träffen av Olle Ohlsson, Skoj på Hoj.**

# Björne Stjernsten

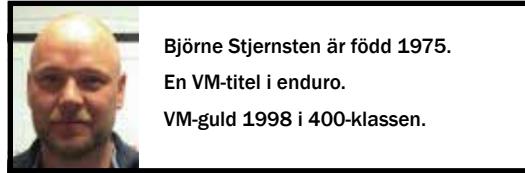
## Lugnet själv samt spårsäker!

Björne Stjernsten, eller Carlsson som han hette under den aktiva karriären, kämpade på i hela 17 VM-säsonger i endurocirkusen. Då förstår ni att han inte bara var en skicklig förare utan också en viljestark och uthållig sportsman. Under dessa säsonger fick han representera Sverige inte mindre än femton gånger under lag-VM (Six Days), där han tog ett Lag-guld i Junior trophy och ett silver i Trophyn.

Björne började tävla i motocross när han var 12 år gammal men efter tre säsonger gick han som 15-åring över till endurosporten. Åren 1993 och 1994 blev han svensk junior-mästare i enduro. 1993 körde han också sin första VM-tävling som 18-åring och året efter var han med i Six-Dayslaget.

Björne är en lugn och mycket trevlig person. Enligt hans ledare hade han aldrig några konstigheter för sig utan var stabil och lugn. En riktig naturlig förartalang, menar andra, som också vill framhålla hans goda sinne för spårval. Ingen behövde peka ut den bästa linken för Björne, han visste redan var han skulle köra. I skogen körde han lätt och fint utan åthävor. Det gjorde att han kunde hålla sig på topp under så många tuffa säsonger.

VM-guldet kom 1988 i 400-klassen och Husberg kunde glädja sig åt ännu ett mästerskap. År 2002 lyckades Björne även vinna klassiska Novemberkåsan och



Björne Stjernsten är född 1975.  
En VM-titel i enduro.  
VM-guld 1998 i 400-klassen.

under de följande åren låg han i toppen både i SM och VM. Björne har fyra SM-guld samt även ett silver i VM år 2000. Han tävlade för Husaberg ända fram till 2010 då han gick över till en Kawasaki 450. Året efter körde han i 250-klassen för Kawasaki. Men 2012 var det återigen dags att köra Husaberg, nu med deras 300-kubiks tvåtaktare. Numera har han gått över till Beta och deltar i klassen 40+.

**Björne Stjernsten sponsras på VM-träffen av Christer Steingruber.**

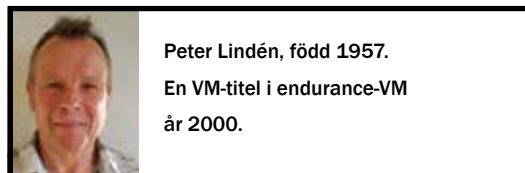


# Peter Lindén

**Peter Lindén har tävlat med motorcykel så länge man kan minnas. Och han bara kör på. Självklart är han med och tävlar i dag här på Sviedad och lika självklart är att han fortfarande tävlar friskt på kontinenten under säsongen. Och så har det nästan alltid varit.**

Peter började tävla i slutet av 70-talet och kunde snabbt göra sig ett namn på banorna. Hans yrkeskarriär som stridsflygare gjorde ju honom dessutom lite extra känd. Efter bara några säsonger var han etablerad i Superbikeklassen och det blev en andraplats bakom etablerade Peter Sköld redan 1982. Redan året efter blev han mästare i SB och därmed hade ett långt förhållande med Honda påbörjats. Peter tog ett saftigt lån (banken trodde han skulle köpa ett hus) och skaffade sig en riktig GP-knarr. Hondas trecylindriga tvåtakts-500:a gav honom tre svenska mästerskap (1986, -87, -88) samt ett Europamästerskap i 500-klassen 1989. Peter har fortfarande motorcykeln kvar i sin ägo.

Men naturligtvis har inte Peter nöjt sig med en gren. Han har både tävlat i isracing. Enduro och varit burkslav i sidvagnsracing. Han har till och med ett SM-guld på tre hjul tillsammans med Eric Mordo. På 90-talet tog Peter ett SM-guld i SS 250 1990 och ett SM-tecken i 250-klassen 1992. Kronan på verket blev till slut det individuella VM-tecknet i långdistans (endurance) som Peter tog år 2000 tillsammans med amerikanen Warwick Nowland



Peter Lindén, född 1957.  
En VM-titel i endurance-VM  
år 2000.

på en Phase One Suzuki. Om ni undrar så var det var individuell poängberäkning i laget så belgaren Stephan Mertens, som missade en deltävling fick bara VM-silver.

Peter hade så dags kört tio år för det franska teamet Moto Sport Courneuvien på Honda innan han bytte till engelska Phase One. Men det är inte nog med det. Med Phase One har Peter också vunnit ett EM i Classic Endurance år 2013 och på den vägen är det...

**Peter Lindén sponsras på VM-träffen av tidningen Classic Bike.**



# Peter Bergvall

**Endurosporten hade runt år 2000 två svenska superstars – Anders Eriksson, Tibro, och lite mer anonyma Peter Bergvall från Örebro. Kanske berodde det på att Peter under större delen av sin karriär hade sin bas i Italien.**

Låt oss förklara. När Peter började med enduro, efter några år på crossbanorna, satte han genast upp en hög ribba. Istället för att köra de lite "kortare" Juniortävlingarna hade han drivet att köra med SM-förarna, för att lära sig mer. Likadant blev det lite senare när han istället för att köra SM satsade på att delta i VM. Allt för att bli bättre. Han hade verkligen "det rätta drivet", som en kompis till Peter uttrycker det.

År 1997 blev Peter förare hos Husaberg och han slutade både som trea i VM (1999) och fyra året därpå. Till säsongen 2001 fick han chansen att köra 250-VM för Ufo-Yamaha som hade sin bas i Italien. Peter tog chansen direkt och flyttade ner, lärde sig språket och där blev han mer eller mindre kvar i tio år. Första året hos Yamaha blev både lärorikt, roligt och spännande. Under hela säsongen hade Peter en lång kamp med franska superstjärnan Stéphanne Peterhansel om VM-guldet. Tyvärr fick Peter problem under en av dagarna, där han blev 12:a och missade VM-titeln med tio poäng. Men året efter var det svensken som dominerade hela säsongen och Peter vann 13 dagssegrar av 14 möjliga. Året efter tog han sin andra

# Joonas Kylmäkorpi

Foto: Jeff Davies

**Många tror att Joonas Kylmäkorpi har vunnit fyra VM-guld på långbana för Finland. Fel, fel, fel. År 2013 tävlade han på svensk licens och därmed blev han den 29:e och senaste svenske föraren som tagit ett individuellt VM-guld på motorcykel.**

Joonas är född 1980 och är uppväxt i Sverige. Han har kört motorcykel sedan sexårsåldern och han är inte främmande någon gren. Han har faktiskt provat på både road racing och supermotard vid sidan av långbana och speedway.

Det är kanske just i speedway som de flesta känner igen hans namn, stadig poängplockare som han är i Dackarna. Joonas har också representerat Rospiggarna (Hallstavik), Västervik och Indianerna (Kumla) innan han hamnade i Småland.

År 2000, tog han sig till den individuella Junior-VM finalen (U21) och senare har han haft "wild card" till flera ronder i VM-serien. De år Joonas har representerat Finland har han varit kapten i det lag som deltagit i Lag-VM-ronderna och han har de senaste säsongerna kört i minst tre ligor under samma säsong i Danmark, England, Polen eller Sverige.

År 2000 började Joonas intressera sig för tävlingsformen långbana där man kör betydligt snabbare och på längre banor, här kör man på banor från 400 meter och ända upp till tusen meter. Hög fart är alltså inget problem för Joonas. Hans facit på VM i långbana är imponerande: silver 2006 och 2007. Guld 2010, -11-, -12 och 2013 och

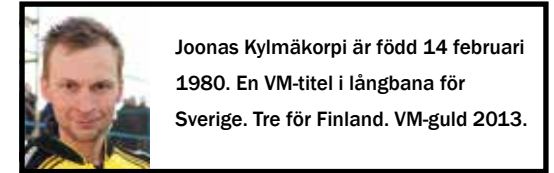


Peter Bergvall född 16 september 1975. Två VM-titlar i enduro.  
VM-guld 2002, 2003 på Yamaha 250.

VM-titel för Yamaha och han blev även klassegrare i Six Days, som det året kördes i Brasilien.

År 2004 körde Peter en säsong för Husqvarna och efter det blev det en privatsäsong på en Yamaha innan han tog sitt pick och pack och flyttade hem med sin familj till Sverige. I dag jobbar han för Öhlins och Ducati i MotoGP. Då är det bra att kunna prata italienska. Vilket driv!

**Peter Bergvall sponsras på VM-träffen av Yamaha motorcyklar.**



Joonas Kylmäkorpi är född 14 februari 1980. En VM-titel i långbana för Sverige. Tre för Finland. VM-guld 2013.

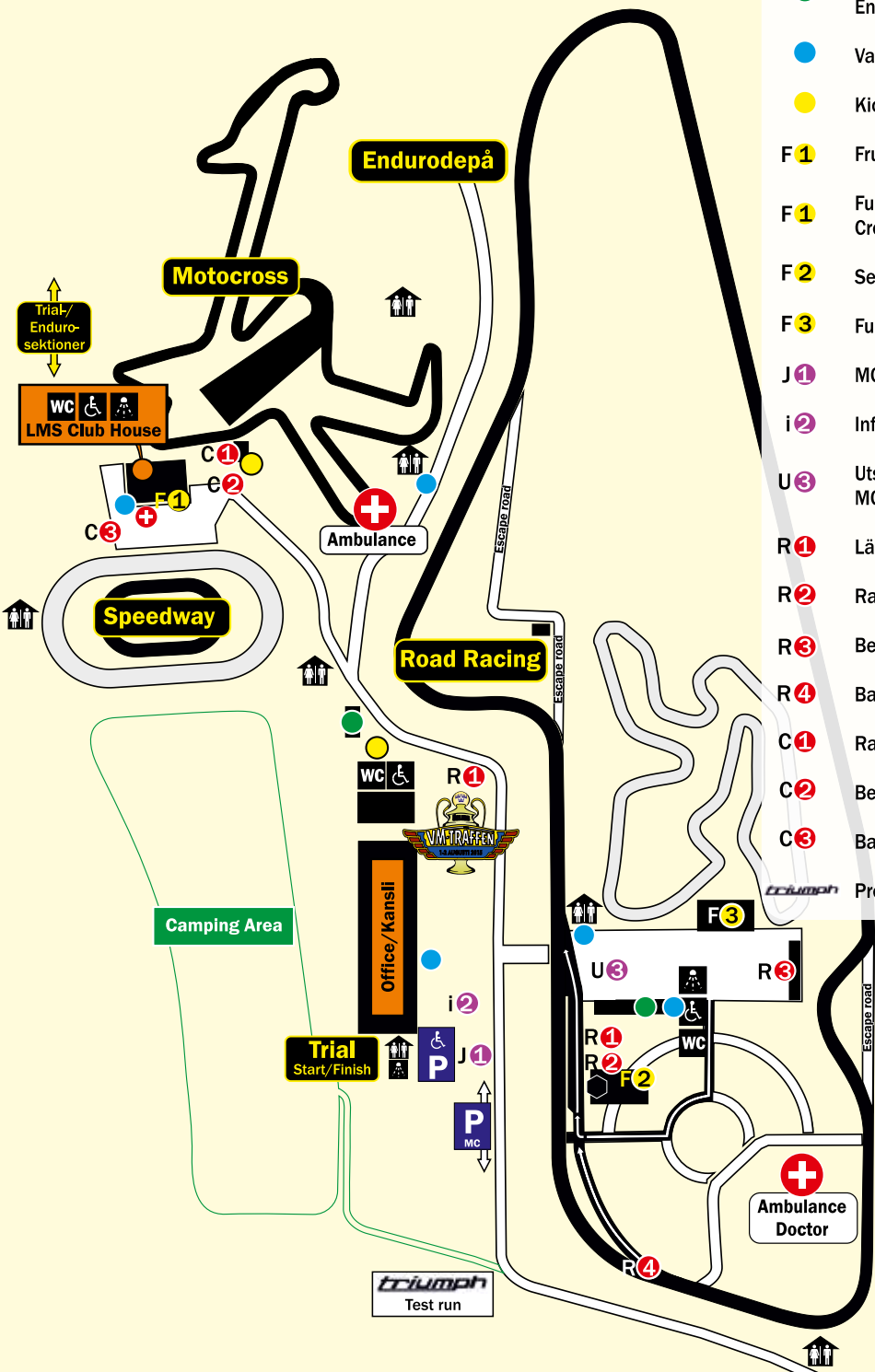
2014 blev det brons.

När detta skrivs vet vi inte om Joonas har kvalificerat sig till den individuella SM-finalen som körs den 1 augusti i Hallstavik. Om han inte är på plats här på VM-träffen så har han alltså giltigt förfall. Och då håller vi tummarna att det går bra för vår världsmästare!

**Joonas Kylmäkorpi sponsras på VM-träffen av Triumph motorcyklar.**



- Miljöstation/  
Enviroment Station
- Vatten/Water
- Kiosk/Hot dog
- F 1** Frukost/breakfast & Lunch
- F 1** Funktionärsservering:  
Cross, Enduro, Speedway
- F 2** Servering/food & music
- F 3** Funktionärsservering RR/Trial
- J 1** MCHK Jubileumsrally
- i 2** Info/T-shirt Store
- U 3** Utställning/Exibition  
MC-Collection
- R 1** Läktare/Grandstand RR
- R 2** Race Office RR
- R 3** Besikt./Tech. Inspect. RR
- R 4** Bandepåinfart/Pit Entrance RR
- C 1** Race Office Cross
- C 2** Besikt./Tech. Inspect. Cross
- C 3** Bandepå/Pit Speedway
- P** Provkörning/Test run Triumph



**P**  
Funkis & VIP

Funktionärs-  
anmälanAnmälan

Infart/Entrance

- Kreditkort kan användas på ett flertal ställen på området.

- Endast svensk valuta vid kontantbetalning.

- Frukost serveras i klubbhuset vid crossdepån. Torsdag-söndag från kl 07.00

- Credit cards can be used in several places in the area.

- Only Swedish currency for cash payments.

- Breakfast is served in the clubhouse at the motocross paddock. Thursday-Sunday from 07:00

**P**  
Publik