



Färgreportage:
750-KUBIKARNA
PÅ DAYTONA



**DEN NYA FRÄNA
MC-TIDNINGEN!**

SPORT-DEPÅN utvidgar!



TT-ställ

från 225:— samt
265:— inkl. 1 års
garanti.



Välj bland 17 olika handsktyper.

Välj bland 11 olika jacktyper.



HD-tröja i orange med text enl.
bild. 23:50



Välj bland ett 20-tal olika stövel-
typer.



Vår Jubileumsdecal

CHANS INTE!!!

utan gör dina inköp hos
Nordens ledande i fråga om MC-kläder.
100 sidor. Rekv. vår Jubileumskatalog med enbart kläder.

TT-ställ för "Damer"

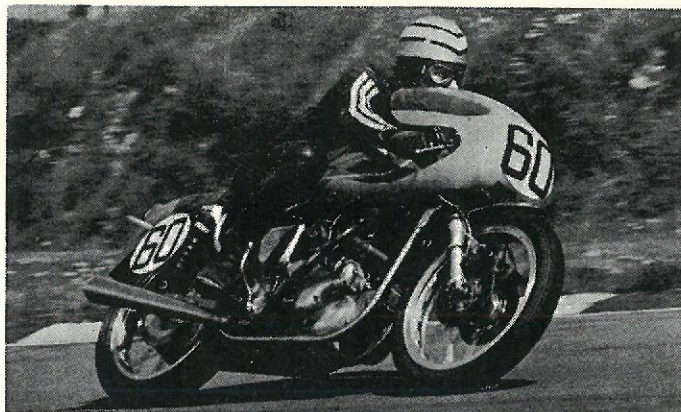
Nu helt designad
för damer med
samma nyheter
som 1024 A. Mot
ett extra tillägg
kan detta stället
erhållas med extra
varmfoder (skum-
plastfoder) 15:—.
Normalfoder är rött
nylonfoder.

En overall som
verkligen kan
rekommenderas
i sitt kvalitets-
utförande med
getsinn av högsta
klass.

Färg svart 265:—,
kan även lev. i
färgerna: Rött, vitt,
gul och blått.
Pris 280:—.

Mot 30:— kan även
stället förses med
stripes i olika färger.
Uppgiv storlek.
Finns i storlekar
34—44 (1024 D).

Köp med garanti
din utrustning.



Ray Picrell, en av världens förnämsta TT-förare i sportmaskinsklassen, anställd fabriksåkare hos Paul Dunstall, är en av många TT-åkare som testar och ställer höga krav på sin utrustning från Sportdepån. Vid dessa specialtester framkommer alltid vissa för- och nackdelar som åtgärdas innan vi släpper ut den i marknaden. Allt detta kommer dej som kund till godo. Så chansa inte, utan köp din personliga utrustning som är testad av erfarna TT-åkare. Gör dina kvalitetsköp av Sportdepån eller någon av dess återförsäljare.

I trefärgstryck bif. gratis med
varje katalog-beställning.

SPORTDEPÅN

433 00 PARTILLE - ORDERTELEFON 031/26 44 33, 26 60 60

☐ Sänd Sportdepåns nya Jubileumskatalog med gratis bipackad decal, bifoga 5:— eller i frim. Till Finland mot 5 fmk, Danmark 10 dkr, Norge 10 nkr. Sändes även mot postförskott inom Sverige.

Namn

Adress

Postadress

Land





NUMMER 1 1970

Ansvarig utgivare:
BENGT BJÖRKLUND

■ Ledarspalten i en ny tidnings första nummer kallas av någon anledning "anmälan". Från förr i tiden minns jag hur författarna av sådana "anmälare" ibland slingrade sej i bortförklaringar när det gällde att motivera varför deras tidning överhuvudtaget sett dagens ljus. För 11 år och två månader sedan satt jag själv och knäpade med min första egna spalt av detta slag. Det var till nummer 1 av MC-Nytt 1959. "En svensk mc-tidning har länge stått på entusiasternas önskelista" skrev jag den gången. Denna förklaring kan jag naturligtvis inte använda när det gäller MC-SPORT.

■ Men jag tror ändå att dom flesta som läser detta ändå fattar varför MC-SPORT kommer ut. Den är ett led i utvecklingen helt enkelt. En ny länk när det gäller att förmedla fler och vidare vyer kring en sport och hobby som fascinerat (företrädesvis) män i alla åldrar allt sedan det aktuella hobbyredskapet blev till. Motorcykeln alltså!

■ För 11 år och två månader sedan var det inte så många som anade den situation vi befinner oss i idag när det gäller motorcykelhobbyn. Att somliga hoppades är en sak. Vad man trodde var dock en annan. En del ansåg sej dessutom sitta inne med VETSKAPEN att mc-hobbyn var helt död. Idag, så här långt efteråt tycker jag att man kan kosta på sej att dra till med den av Mark Twain en gång myntade gamla klyschan "ryktet om min död är betydligt överdrivet".

■ Jag tycker själv att denna tidning — MC-SPORT — är ett av många bevis på att mc-branschen inte är död. I själva verket har motorcykling aldrig varit en så stor SPORT OCH HOBBY som nu. Borta är den gamla tiden då motorcykeln var ett halvt om halvt förkättrat surrogat för bilen. Istället är vi inne i en ny tid med delvis nya värderingar och frågan är om inte motorcykeln är ett typexempel på någonting som verkligen har omvärderats. Till det bättre, med chans att nå ut till nya grupper anhängare.

■ Vad vill MC-SPORT vara? För det första skall ni komma ihåg att det är samma förlag*) som ger ut såväl MC-Nytt som MC-SPORT. Detta innebär att MC-SPORT inte är en konkurrent till den förut etablerade mc-tidningen. MC-SPORT önskar vara ett komplement!

■ Ständigt ökande informationsflöde, ständig utveckling av såväl touringmotorcyklismen som mc-sporten gjorde att vi stod inför nödvändigheten av en utvidgning. MC-SPORT blev resultatet. Detta är första numret. Som alltid när det gäller en tidning är det omöjligt att presentera en riktigt bearbetad produkt i form av ett premiärnummer. Men i varje fall är det förlagets förhoppning att läsarna skall finna MC-SPORT annorlunda. Redan från nummer 1 finner ni den konsekventa satsningen på mera FÄRG och när det gäller uppläggningsen av artiklarna så finner ni ett vidare svep över det som presenteras. Man kan säga så här: MC-Nytt kommer i fortsättning-en att vara tidningen med såväl nyheter som features. Tidningen med större grejor varvade med småplock. MC-SPORTS politik är att satsa på vad som på fackspråk kal-las FEATURES. Ett engelskt låneord som betyder specialartiklar, som går litet djupare in i ämnet än ett rent nyhetsreportage. Korta noveller om man så vill, om fackämnen som motorcyklar, tävlingar och förare. Vi har gjort vårt bästa för att komponera en så god meny som möjligt i nummer 1 — och vi hoppas kunna bjuda på än bättre an-rättningar framöver.

■ Genom två helt skilda mc-tidningar önskar vi dessutom att s. a. s. skraddarsy in-formationen till Skandinavien mc-intresserade. Att ge er läsning och bildsvep i två var för sej skilda tidningar, som kompletterar varandra och som tillsammans ger en bättre bild av vad som händer.

■ Omkring den 1 juli kommer nästa nummer MC-SPORT. Vi kommer ut varannan månad 1970. Vi ses i, och skall vi säga — som vanligt... — i MC-Nytt under tiden

MED HÄLSNINGAR

FOTNOT: *) LBA Publications är det sammanfattande namnet på vår förlagsgrupp fem motortidningar, MC-Nytt, Illustrerad MOTOR SPORT, START & SPEED, Rally i Bild/Sportscar — och nu även MC-SPORT. Moderföretag är Lerums Boktryckeri AB, som producerar de kompletta tidningarna i det välbekanta TIDNINGSHUSET i Lerum, 20 km n.ö. om Göteborg, på motorvägen E3 i riktning mot Stockholm...

LBA PUBLICATIONS

Tryckt hos Lerums Boktryckeri AB © 1970

TIDNINGSHUSET
443 01 LERUM 1
TEL. 0302/116 30

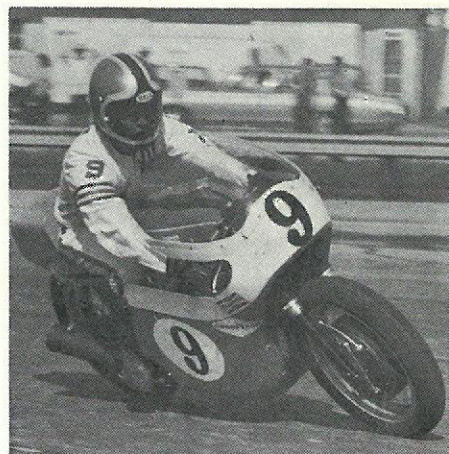
NÄSTA NUMMER UTKOMMER OMKRING DEN 1 JULI 1970

OMSLAGET: Mike The Bike — alias S. M. B. Hailwood. Aktuell denna mc-vår för såväl sin comeback på Daytona (på bilden i depån med fabriks-BSA "Rocker 3" racer och i samspråk med en annan "comebackare" Ralph Bryans) och för sitt besök på Pickos MC-show i Stockholm. Daytona-foto: Mick Woollett.



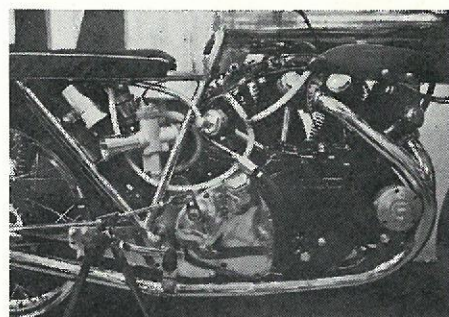
Kan Hollywood ge oss crosspubliken åter?

Det kommer en ny mc-film snart från Paramount — och den handlar bl.a. om moto-cross. Kommer denna film att öka crossens popularitet igen — sid 4.



Formula 750 cc racermotorcyklar

Klassen som är snabbare än allt och som är så billig att den tillåter hela startfält med "Hallwoods och Agostinis" dom nya super-snabba 750:orna presenteras på sidorna 20, 21.

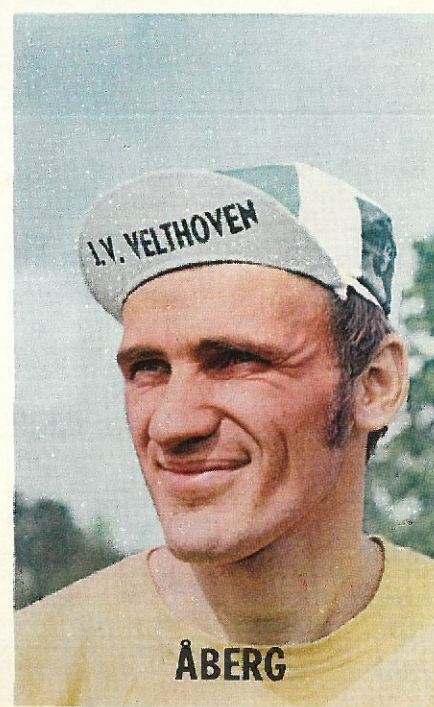
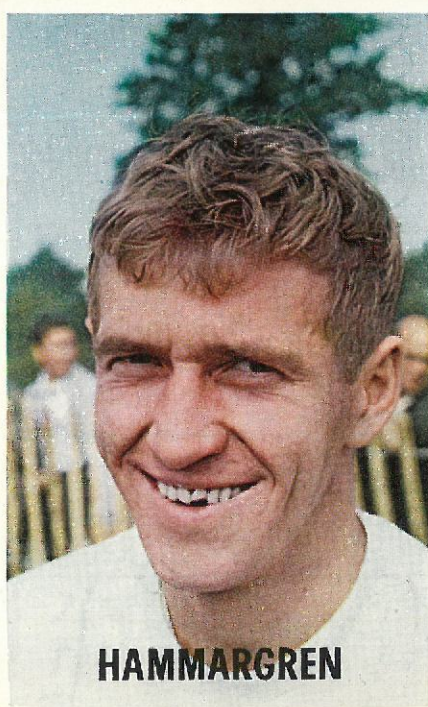
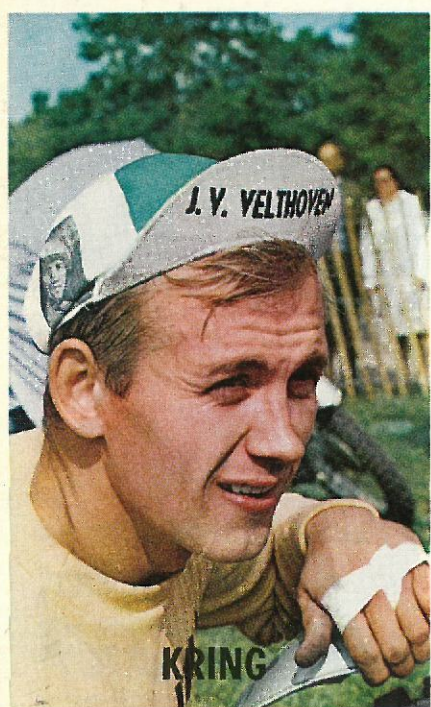


EGLI/VINCENT

— den klassiska 1000-kubikaren som återkommit i ny skapad. En exklusiv presentation finns på sid 44.

KAN HOLLYWOOD GE CROS

FOTO: NICK NICHOLLS • AV LARS JONASSON



OSSEN EN NY PUBLIKVÅR?

● **Frågetecknet är verkligen befogat.** Motocross, som för inte så länge sedan var en stor publikmagnet, har tappat greppet om publiken. Åskådarsiffrorna har bara rakat nedåt. Vad det beror på? Tja, en del talar om generationsväxling. Toppen består inte längre av "Bill och Storken" utan av betydligt mindre namnkunniga förare. Så har vi problemet med de lika mc-klasserna, 250- och 500 cc där den nya tidens tvåtaktare ser likadana ut, låter likadant och endast kan skiljas åt genom färgen på startnumren. För några år sedan kunde man se åtskilliga motorcyklar på parkeringsplatserna vid crossbanorna. Nu är det tunnslätt med tvåhjulingar. Åker mc-publiken någonstans blir det mest till racerloppen. Och den "vanliga" motorpubliken föredrar biltävlingarna på allt fler banor. Det påstås att en hel del amerikanska filmer har pånyttfött ungdomens motorcykelintresse. Men filmer som "Hells Angels" och "Easy Rider" handlar ju inte alls om motocross. Kärrorna som Peter Fonda m.fl. kör är "Choppers", granna custombyggen som

TRE SVENSKA CROSSESS som medverkat till ett toppintresse för sin sport i USA. Akbilden visar världsmästaren i 500 cc, Bengt Åberg och hans Husqvarna.

Nedan: Kommer nu Hollywood genom filmer med crossinnehåll att hjälpa upp publikintresset för crossen — det är frågan. Vad beträffar realismen i den nyspelade filmen "Little Hauss and Big Halsey" behöver ingen klaga på denna. Den här startvurpan är från filmen och inte som man skulle tro från Hedemoras VM-bana...

lämpar sej bäst för uppvisningskörning på fina släta vägar. Gärna med en extremt sugande popmusik i bakgrunden. Längre än så kan man inte gärna komma från dagens cross och dess vrålande tvåtaktsymfoni! Maskiner som hoppar och far och som tjuter som stuckna grisar i damm och lera.

Men om nu nöjesåkningarna och publiken sviker crossen, så kan man i alla fall inte säga det om de aktiva. Tävlingsförarna sluter upp i stor omfattning och de satsar på allt nyare maskiner. Kvalitativt har aldrig crossen haft varken bättre förmågor eller maskiner. En följd av detta är att det lär vara så svårt att bli av med en begagnad crossmaskin. Praktiskt taget alla förare, även på juniorstadiet, vill köra nytt! Förare som Bengt Åberg, Arne Kring, Chris Hammargren och Gunnar Nilsson ligger i den absoluta toppen och har genom turnéer i USA — tillsammans med kontinentens ess med "Robban" Robért i spetsen — har svenskarna varit med och jobbat upp motocross till en synnerligen populär publiksport idag i USA. Inter-Amstserien har haft publiknoteringar på omkring 30.000 (lika med toppnoteringarna här hemma vid början av femtitalet, Skillingaryd t.ex.) — och det är numera minst sagt "inne" med cross i Staterna. Det kan man tacka bl.a. Sverige för. Grabbar av verkligt hög klass, som precis vet hur de skall hantera sina Husqvarnamaskiner.

Som publiksport bör ju motocross egentligen vara idealisk med de höga akrobatiska luftsprängen, den hårda kampen man mot man emellan styre mot styre och variationsrikedom på banorna, där det växlar mellan uppförs och nedförslut, snäva kurvor och guppiga rakor. Kritik har emellertid riktats från förarhåll (t.ex. från Sten

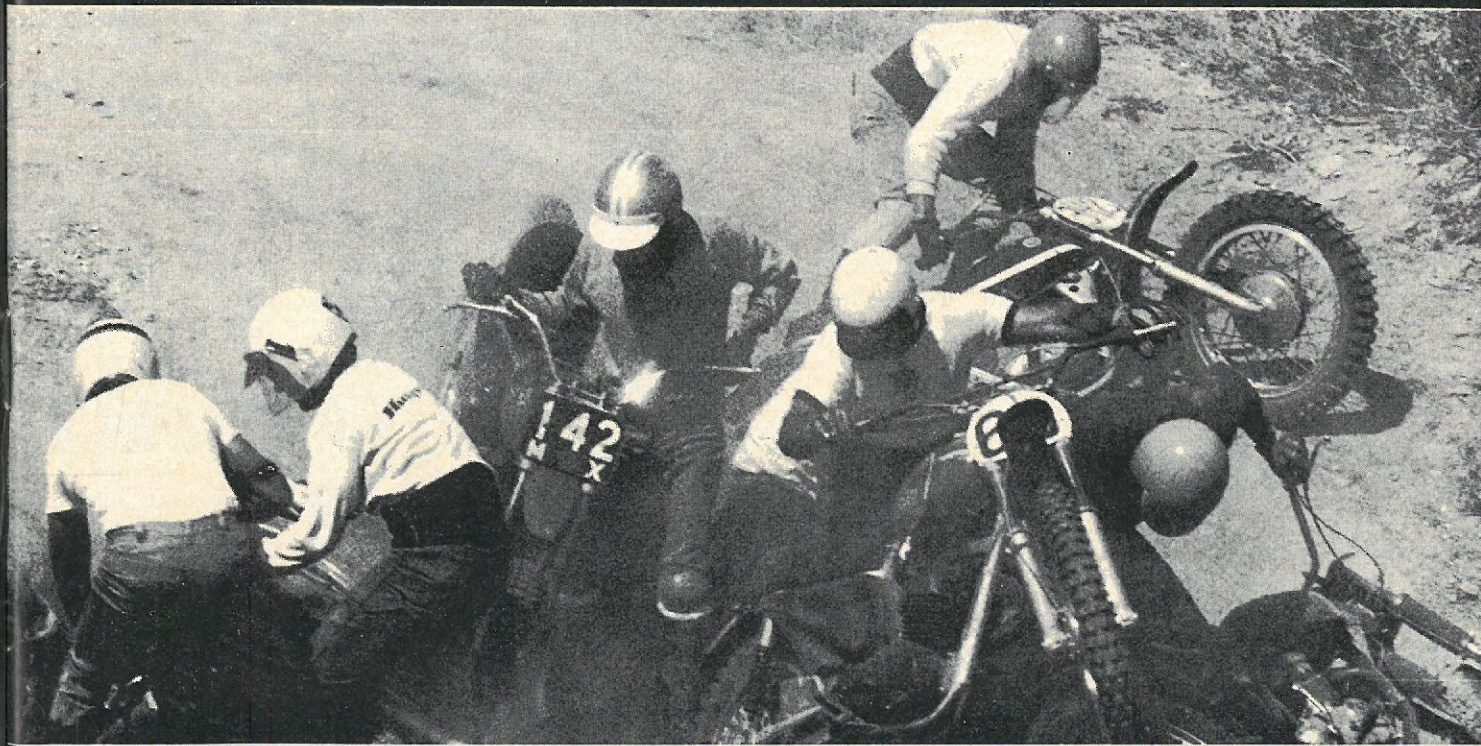
"Storken" Lundin) att de svenska banorna är för snäva och för trånga, för långsamma och tråkiga. Motocross är ute på kontinenten en hastighetssport där det går undan värre och "Storken" tror att med snabbare banor skulle publiken lättare återvända även till svensk cross.

Men för att återgå till USA där det är så inne nu med cross. Steve Mc Queen och andra färgstarka kändisar har hjälpt till att föra ut crossintresset i ännu vidare kretsar.

Det är nämligen en hel del filmstjärnor och andra kända ansikten som gripits av crossflugan. Detta har nu resulterat i att filmmakarna i Hollywood nappat på det brinnande intresset för motocross. Redan nu har man avverkat några s.k. B-filmer som rör sej i crossmiljö. Utöver dessa så finns det emellertid en ganska betydande satsning i form av filmen "Little Fauss and Big Halsey" som inom kort beräknas vara ute även på den svenska filmmarknaden. Det är Paramount som satsat 3 miljoner dollar (15 miljoner svenska kronor) på att göra en cross-story i regi av Al Ruddy. Att filmen är en ren crossfilm är egentligen inte riktigt, den börjar med ett ökenlopp (där man kör med crossmaskiner), fortsätter via en kvällsmatch i amerikansk speedway, har ett avsnitt från en typisk amerikansk backtävling (där ett flertal förare slår över baklänges uppför en jättebrant...) och har även ett inslag från en AMA National road racing championship-tävling. Det avslutande avsnittet i filmen rör sej dock i genuin crossmiljö.

Den här filmen handlar om en tävlingsförare som är mer eller mindre fartgalen och som är besatt av snabba fruntimmersaffärer. Med erfarenhet av tidigare amerikanska filmen i motormiljö skall vi nog inte vänta oss allt för mycket av själva

VÄND!



T.h.: Steve McQueen — den både mc-ryttaren i många äventyrsfilmer (som här i "Den Stora Flykten" där Steve bl.a. körde rakt genom ett taggtrådsstängsel med sin Triumph "Trophy" militärmotorcykel. Steve är som bekant en skicklig motorcyklist även i verkliga livet och har t.o.m. deltagit i ett av USA:s vaslag i Internationella Six Days Trial 1964. Steve McQueen i en crossfilm — det skulle ytterligare kunna dra upp intresset för crossen igen!

Av LARS JONASSON

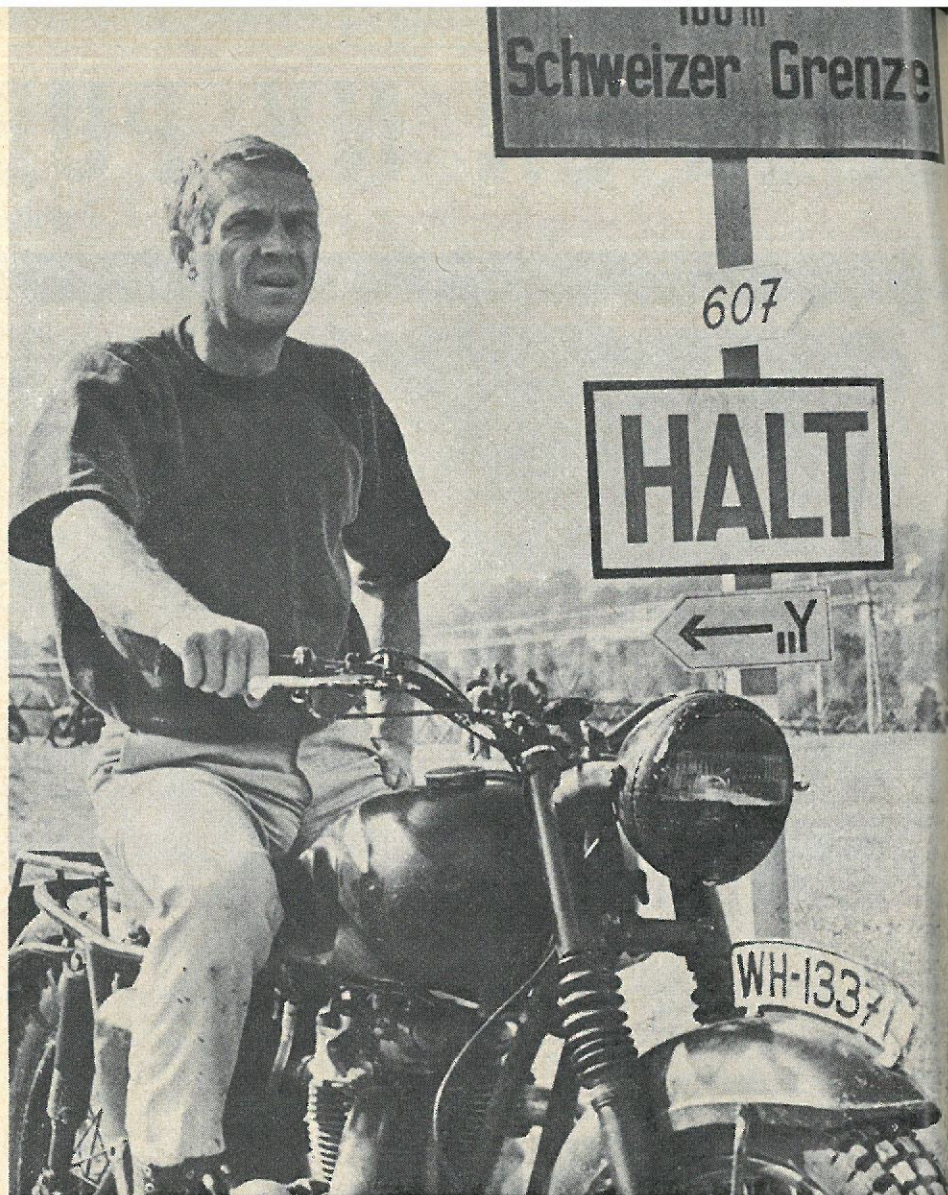
Kan Hollywood ge crossen en ny publikvår?

forts fr föreg sid

storyn, d.v.s. innehållet och handlingen i filmen. Risken finns alltid för att det blir litet förkljuget och schablonartat i vissa avsnitt. Men det kan ju kvitta om avsnitten från tävlingsbanorna och depåmiljöerna är bra. Och det blir dom nog också. Fart och raffer är något som man kan där borta i Hollywood. Den som sett filmer som "Grand Prix" och "Winning" (segraren) är nog villiga att skriva under på det. Dessa filmer som handlade om bilracing, var en flott demonstration vad den amerikanska filmindustrin kan åstadkomma ifråga om fart- och ljudsensationer. Vi kan nog räkna med att filmen med Robert Redford blir en liknande högtidsstund för de motorintresserade och det är mycket möjligt att den också kan väcka ett nytt liv i intresset för motorcross.

Hollywood har alltid varit platsen där man dyrkat snabba motorcyklar och bilar. Det började för tvåhjulningarnas del med Marlon Brando för ett femtontal år sedan med filmen "The Wild One" (på svenska "Vild Ungdom") med Brando som läderklädd ledare för ett motorcykelberidet band av busar som dånade in i en småstad och terroriserade invånarna där. I filmerna som följde under 60-talet framställdes i allmänhet motorcyklisterna som en samling kriminella våldsvarkare. Speciellt i den famösa "Hells Angels", gänget som fanns som förebild i verkligheten och som ständigt jagades av polisen. Om allt vore sant som detta gång beskyllts för skulle samtliga ha suttit innanför lås och bom för länge sedan och med åtskilliga års frihetsberövande vardera, ja dom flesta t.o.m. på livstid. Änglarna tröttnade emellertid på alla beskyllningar för några år sedan och började, i avsikt att reparera sina skamfylade rykten, att hjälpa folk som t.ex. fått motorstopp uteder vägar.

Det återstår att se om Hollywood nu äntligen slutat att blanda ihop kriminalitet och motorcyklar, för att istället göra en renodlad film från tävlingsbanorna. De senaste motorfilmerna visar att det räcker med skickligt filmade tävlingsscener för att göra filmer spännande. Man behöver inte blanda in våld och sadism för att få fart på handlingen.



Och här: Här är "Expressens" version på den nya mc-vågen, representerad av filmen "Little Fauss and Big Halsey". Främst kör Helvetets Änglar säger Expressen, förstås. Och bildtexten till filmscenen med den vurpade crossåkaren "Det är bättre att dö ung i 200 knutar än att rutna på ett ålderdomshem". Den blaskan förnekar sig sannerligen aldrig! No more comments.

Söndagen den 25 januari 1970

Av ALF MONTAN

Motorcykeln har blivit en inngrejs bland Kaliforniens unga. Men är en symbol för manlighet och frihet. Den vinner snabbt i popularitet. Bara i Los Angelesområdet finns det 350 000 registrerade motorcyklar.

Den nya amerikanska stjärnan Robert Redford kommer i en film som tävlingsförare besatt av fart och snabba flickaffärer.

I Easy Rider åker Peter Fonda och hans kompis genom Amerika på kromblänkande motorcyklar med egendomliga höga styren. Hollywood har alltid fascinerats av motorcykeln — men särskilt av det motorcykelgänget, Helvetets änglar, som blivit ett kännetecken för den här landsändan.

Det började med att Marlon Brando för 15 år sedan var ledare för ett gäng skinnknutar som dånade in i och terroriserade en småstad. Under 60-talet har Helve-

NY MC-VÅG PÅ VÅG

— främst kör Helvetets änglar

massan med stora störrar som tillhyggen. En ängel hade en kniv. Med den högg han en 18-årig pojke till döda. 18-åringen hade en revolver i handen. Han var troligen narkotikapåverkad och

säkert en fara för omgivningen. Men det motiverar inte mord. "Sonny" Barger, som är president för Helvetets änglar i Kalifornien — 140 stycken jämte cirka 3 000 del-

tidsmedlemmar — säger att bråket uppstod av att någon sparkade på hans motorcykel.

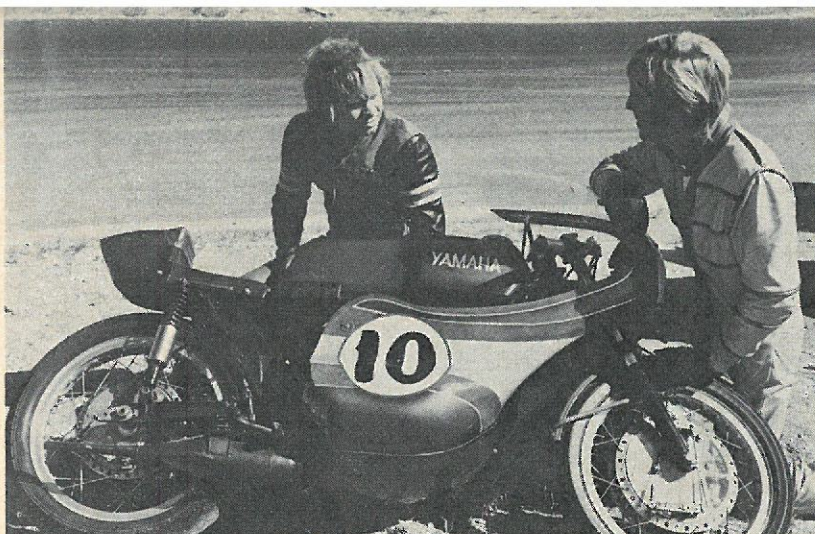
Motorcykeln är för en Helvetets ängel hela hans liv eller för att citera Barger:

— Nånting man älskar mer än allt annat i världen.

Detta ting sparkar ingen ostraffad på. Polisen har i sin utredning av mordet bl.a. film och fotografier att gå efter.

Några änglar har kört ihjäl sig på vägar. Överängeln Barger säger:

— Det är bättre att dö ung i 200 knutar än att en dag rutna på ett ålderdomshem.

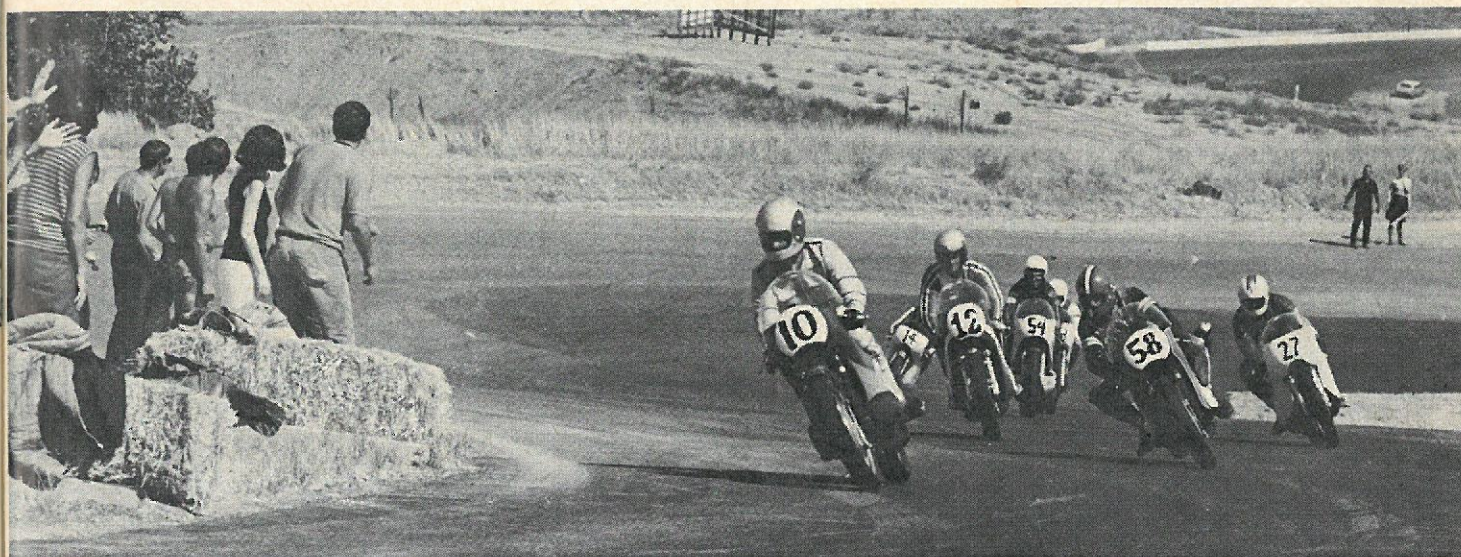


Ovan: Vi ser här de båda huvudrollsinnehavarna — Fauss spelad av Jim Pollard och Halsey gestaltad av Robert Redford. Som framgår av bilden är det road racing som de båda filmhjältarna försökt sej på denna gång, med litet magert resultat, trots den välpreparerade 250 cc Yamahan. Paramount som svarar för filmproduktionen har inte skytt några medel. Bl.a. engagerade man stuntmän för 75.000 svenska kronor, enbart för några vurpscener.

"LITTLE FAUSS AND BIG HALSEY" HANDLAR INTE BARA OM CROSS.

Nedan: Bl.a. ingår ett 125 miles race i storyn. Det är de båda kompisarna "Little Fauss and Big Halsey" med startnumren 10 och 58 som leder fältet genom denna S-böj.

Nedan: Naturligtvis är det brudar inblandade i storyn. Vad annars? Här är Robert Redford tillsammans med Lauren Hutton (Rita i filmen) och maskinen är som synes en Yamaha 250 trial. Här åks det alla slags bågar — skall vi tippa på att mc-Sverige går man ur huse när denna film så småningom kommer upp på repertoaren här! I USA beräknas den släppas ut i dagarna. Svenska Paramount har troligtvis premiären i augusti-september.



Full fräs, Robert Redford på en mc, besatt av fart och flic...

"Det är bättre att dö ung i 200 knutar än att ruttna på ett ålderdomshem..."





Puch 125 cc.

Europamästare i T både 1968 och 1969.

Man blir inte europamästare i tillförlitlighet två år i rad, efter en lång serie hårda tävlingar, om inte mc:n är ovanligt rejält byggd. Titta bara på motorn. 14 hk vid 7 000 varv/min. Blixt-ax. Du kan hämta en broschyr, som berättar mer om Puch 125 cc hos närmaste Puch-handlare — det finns över 500 över hela landet. Eller skicka efter broschyren direkt med kupongen här!

Den här kupongen ger dig en broschyr om Puch 125 cc. Den berättar varför det är idé köpa just Puch fast det finns minst 15 andra lätta motorcyklar.

Namn _____

Adress _____

Postnr _____ Postadress _____



Lundbolagen, Fack, 201 10 Malmö 1.
(Det är vi som importerar Puch.)

Nya TRIUMPH 1970

är verkligen
en
HOT DOG!



MC-utrustningen från
specialisterna SPORTDEPÅN

... Tag ut det mesta
av din mc-hobby
med TRIUMPH

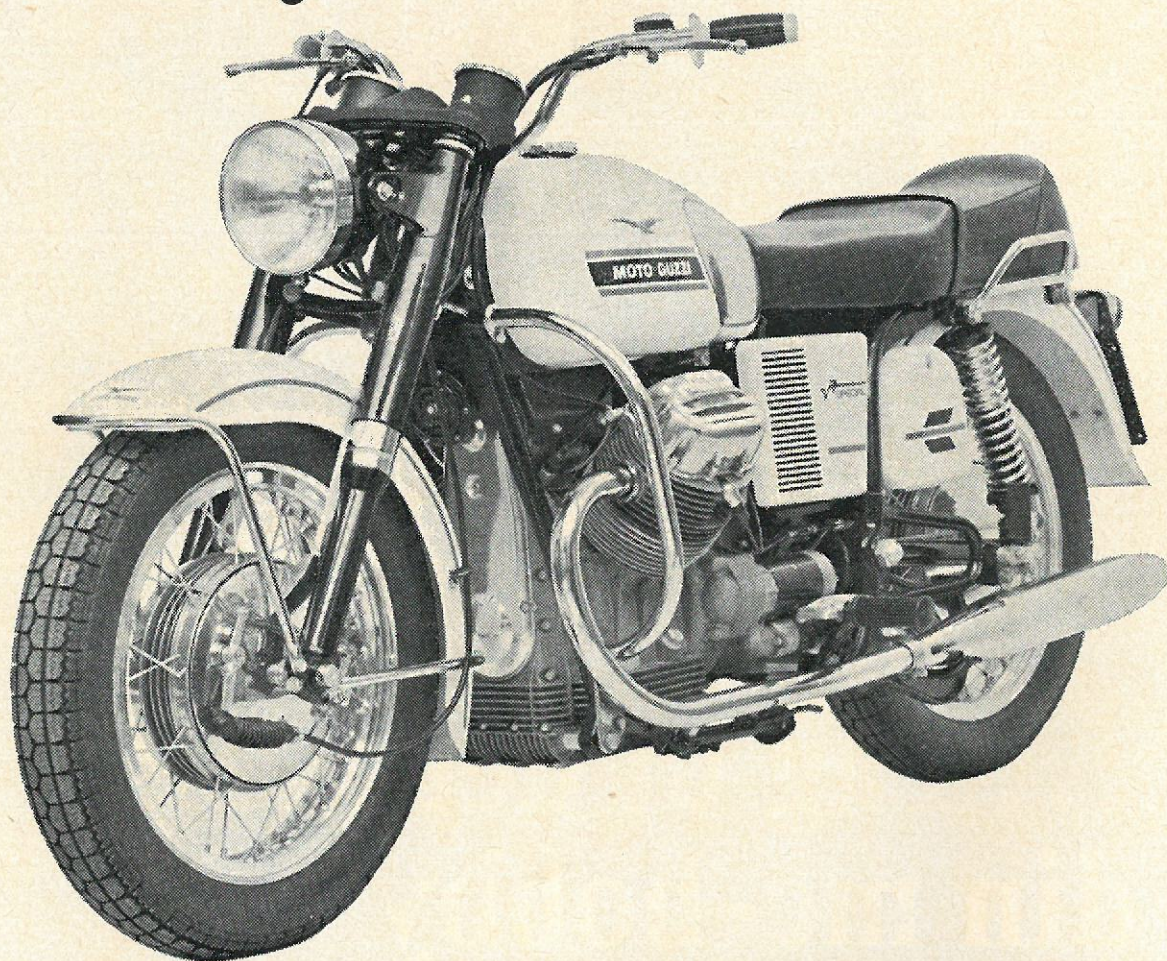
DISTRIBUTÖRER för TRIUMPH MOTORCYKLAR

reservdelar, trimningsdetaljer, kataloger, instruktionsböcker, service och reparationer:

STOCKHOLM:	Lennart Skoglund & Co, Nytorgsgatan 23, Stockholm SÖ.
STOCKHOLM:	Lelle Westin AB, Dalagatan 27, Stockholm VA.
GÖTEBORG:	Motorfria Åke Ahlqvist, Friggagatan 19-25, Göteborg Ö.
SKARABORG:	Motorfria Ivar Andersson, Axvall.
HALMSTAD:	Motorfria Gustav Johansson, Fyllebro, Halmstad.
JÖNKÖPING:	M. C.-Service, B. Svensson, Barnarpsgatan 106.
SKÅNE:	J. O. Ekdahl AB, Storgatan 57, Kävlinge.
MOTALA:	Kurt Grahns Motor AB, Sveavägen 21, Motala.
SÖRMLAND:	Råhdes Motor, Hospitalsgatan 15, Nyköping.
UPPSALA:	Motor Lelle Westin AB, Sofielund 5, Uppsala.
BORLÄNGE:	C. M. B., Tunagatan 40, Borlänge.
FALUN:	M. C.-Jansson, Ingarvet, Falun.
NORRLAND:	Harrys motor, Hantverkaregatan, Lycksele.
BOLLNÄS:	Berni Norgren Motor, Söderhamnsv. 12, Bollnäs.
NYBRO:	Motorfria Å. Strandell, Algatan 12, Nybro.
KISA:	Motorfria Ove Johansson, Kisa.
KARLSKOGA:	Segerströms Motor, Värmlandsvägen 32 A, Karlskoga.
MUNKEDAL:	MC-Center, Stig Sjöberg, Munkedal.
STOCKHOLM:	RESERVDELAR DESSUTOM:
LERUM:	Henry Johansson, Karlbergsvägen 69.
	Laggans Motor, Lerum.

— Se dom nya 70:orna hos
TRIUMPH-distributörerna

Vad är det som gör MOTO GUZZI V-7 SPECIAL till en så bra motorcykel?



Bara den som kört MOTO GUZZI V-7 SPECIAL över långa dagsetapper vet besked. Först då visar GUZZIN sina innersta hemligheter.

Snabb! MOTO GUZZI V-7 SPECIAL har en toppfart av 185 km/tim. Kardandrift. 60hk SAE vid 6500 varv/min.

Modell: V-750 Special

Pris: 10.090:— på gatan (inkl. accis och moms)

Kontant: 4.036:—

Per månad: 400:—/15 månader

Leverans omgående från lager

Skriv eller ring efter färgbroschyr



AB Kurt Grahn motor

Sveavägen 21 — 591 00 MOTALA
Tel. 0141/521 00, reservdelar 124 00

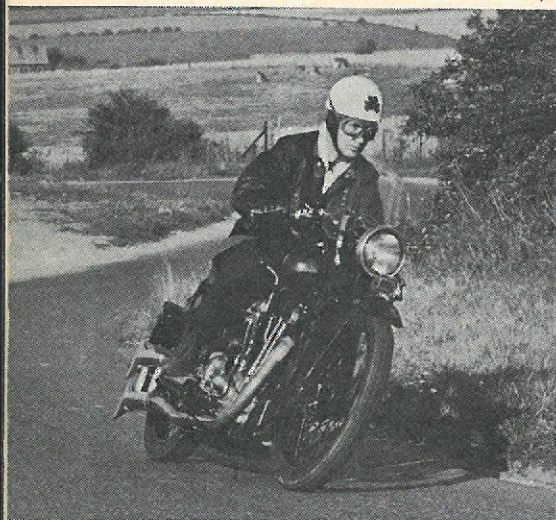
- Hallå, har jag fått rätt nummer?
- Ja, det här är 036/11 25 77!
- Jaha, då har jag verkligen fått rätt nummer!
- Ja, det här är hos Bengt E. Svensson, MC-service, Jönköping.
- Skönt! När har Ni min nya cykel körklar?
- Passar det i slutet av veckan kanske?
- Toppen! Skönt att det är vår nu, och att Ni har min nya cykel körklar tills på fredag!



MC-Service, Bengt E. Svensson, MC-Specialisten i Jönköping kan ha en cykel leveransklar till **Dej också** — med snabbt varsel. Vi har Honda, BMW, Triumph, Norton, Bultaco och BSA att välja på. Adressen är **MC-Service, Bengt E. Svensson, Barnarpsgatan 106, Jönköping.** Och rätt nummer är som sagt **036/11 25 77.**



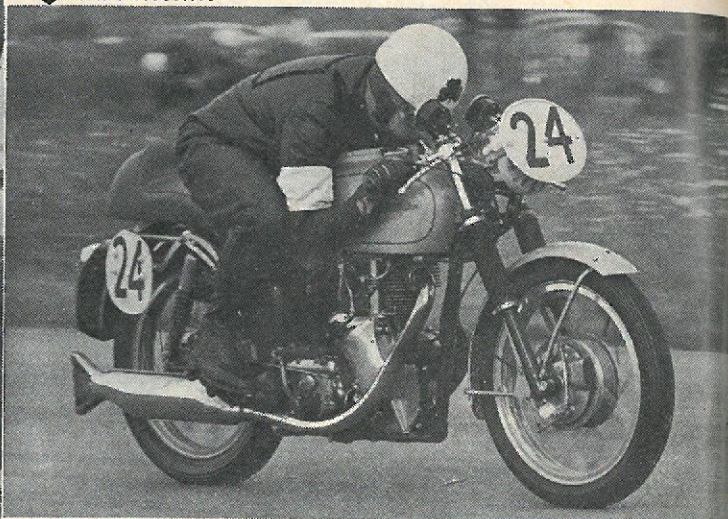
DIXON ▶



▲ Dixon testar Brough Superior SS 100 — det autentiska exemplaret som en gång ägdes av T. E. Lawrence — "Lawrence of Arabia"!



Dixon vinner 500-klassen i "Thruxton 500-miles Grand Prix" med Velocette.



Ett par av Dixons många meriter — och han återkommer i varje nummer av MC-SPORT som vår körande, kommenterande specialreporter!

David Dixon. 37 år. Irländare. Sedan åtskilliga år bosatt i Surrey söder om London. Jobbar för världens äldsta och mest kända mc-tidning "Motor Cycle". Huvuduppgift: Att köra motorcyklar, att testa dem, att berätta om dem. Inte bara standardcyklar, utan även racermaskiner. Dixon har erfarenhet av båda kategorierna, han har åtskilliga års tävlanden bakom sej, han har vunnit 500-klassen en gång på "Thruxton" och han har blivit totaltvåa en annan gång i detta 500-mileslopp. Dixon var med på Anderstorp i MC-Nytt "10" Jubilee Race, han körde en Boyer-of-Bromley Triumph Bonneville och han placerade sej som sjua totalt.

Här berättar David Dixon om sina SEX FAVORITER

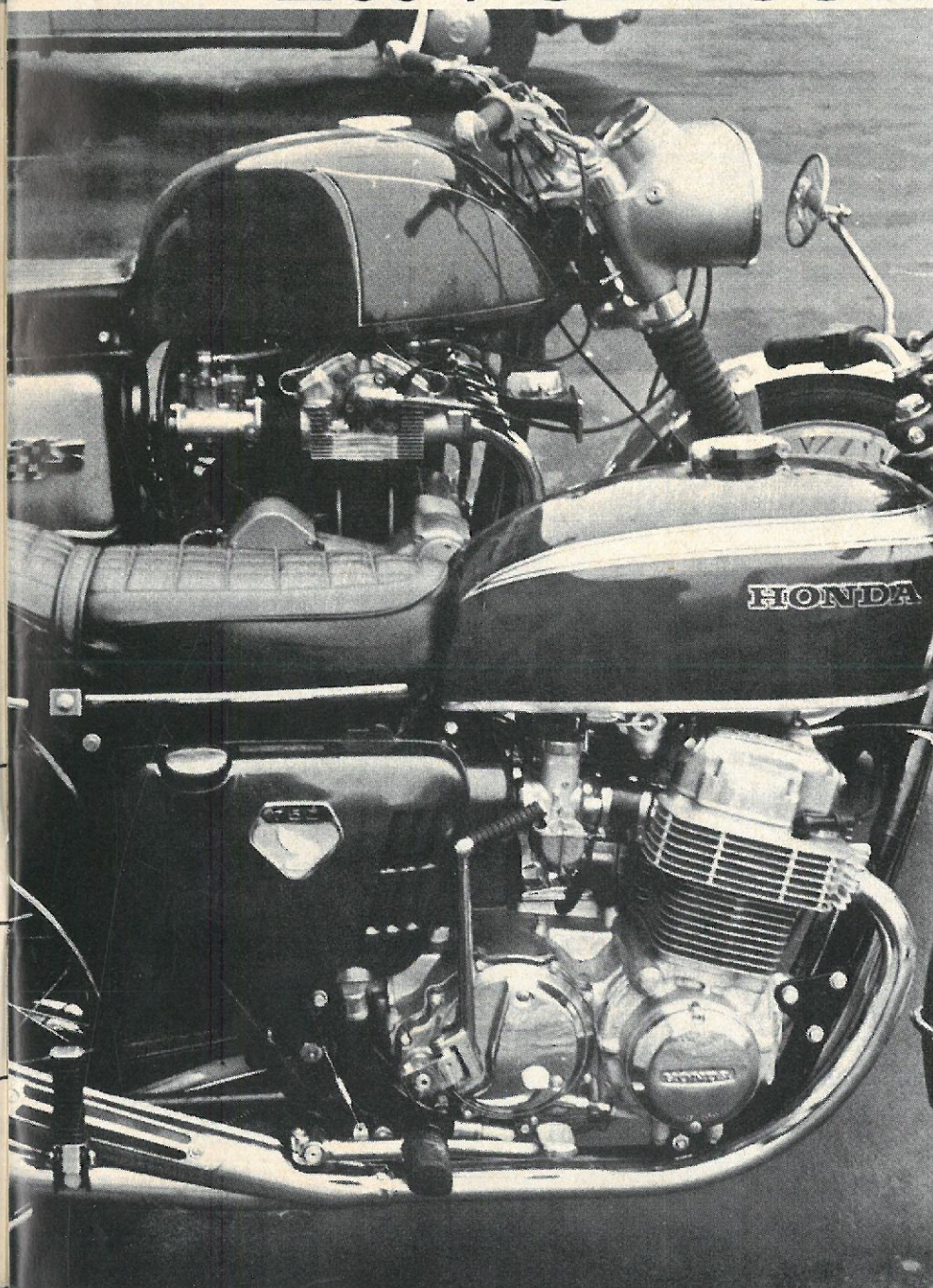
RUBRIKEN MÅ ICKE MISSTOLKAS. VISSERLIGEN GILLAR DIXON SNYGGA FLICKOR OCH SÅNT DÄR MEN DET ÄR INTE HANS SEX-FAVORITER DET GÄLLER DEN HÄR GÅNGEN UTAN

SEX FAVORITER

BLAND SNABBA MOTORCYKLAR AV IDAG

mina 6 favoriter

av David Dixon



Vissa saker, såsom viner, blir bättre ju äldre de är, ett förhållande som dock inte gäller motorcyklar. Här är det tvärtom så, att de nyaste årgångarna är de bästa. Trots att jag har kört ett otal fina motorcyklar under de elva år jag varit aktiv som tävlingsåkare och journalist, återfinns mina sex favoritmaskiner bland de senaste tre årgångarna. Det är väl också helt i sin ordning med tanke på teknikens utveckling. Blickar vi sedan några år framåt i tiden, kommer säkert mina favoriter att ersättas av ännu bättre modeller.

Enligt min mening är det två faktorer, som vi i första hand kan tacka för den enorma utvecklingen på mc-marknaden. Först har vi amerikanarnas omätliga krav på snabbare och alltmer fulländade maskiner. Sedan vill jag framhålla den engelska mc-industrins utveckling med sportmaskinsloppen som bakgrund.

VÄND!

David Dixon sätter Honda CB750 som främsta namn bland sina sex favoriter bland dagens motorcyklar. Dixon kommenterar: Visserligen kunde jag ta med maskiner som Mammuth (i bakgrunden bakom Hondan på bilden) Egli-Vincent m. fl. — men då rör jag mej med specialmaskiner, tillverkade i små serier. Och jag nöjer mig med att välja mc-favorit bland de serielltillverkade produktionsmaskinerna — de är bra nog för normala krav på en förstklassig maskin för 70-talet!

HONDA CB 750



Dixon i sadeln på Honda CB750.

■ ■ ■ Eftersom den har långt flera finesser än någon annan landsvägsmaskin, sätter jag utan tvekan Honda CB750 på första plats bland mina favoriter. Men innan jag börjar redogöra för mina erfarenheter, vill jag inflika att de baserar sig på omkring 600 kms körning. Kanske skulle jag hitta några nackdelar om jag hade kört den längre. Fast innerst inne tror jag inte det, rimligtvis borde jag blivit ännu mer entusiastisk!

Jag hade tillfälle att provköra den allra första Honda 750, som kom till Europa, i början av juni i fjol. Det var på Nürburgring, där kollegan Ernst Leverkus testade både den och Münch Mammut.

Redan vid första anblicken imponerade Hondan på mig. Den SÄG just ut med sina sköna linjer och kompakta motorpaket. Visst var den stor men inte på samma vis som Mammuten.

När man sätter sig på en ny maskin allra första gången, brukar man känna en viss osäkerhet. Det kan vara vissa saker som inte stämmer, en ovanlig eller ansträngd körställning eller flerplacerade reglage. Men så var det inte på Hondan, den kändes riktig med en gång, så snart jag satte mig på den. Körställningen var väl utformad och den fyrcylindriga motorn märktes inte, om man inte tittade ner på den. Styrets utformning och placering gav en mycket komfortabel, lagom framåtlutande körställning. Alla reglagen satt på rätt ställe och kunde nås utan ansträngningar.

Tyvärr är det alltför få mc-konstruktörer, som verkligen tar hänsyn till de här sakerna. Snabba maskiner som gör uppåt 200 km/tim finns det gott om nu men hur många är så bekväma, att man kan utnyttja fartresurserna en längre sträcka? Det kan man göra med Honda CB750, något som jag provade ut på Nürburgring. Standardstyret gav en komfortabel körställning ända upp till 150 km/tim, först däröver blev den ansträngande.

Tre månader senare fick jag tillfälle att provköra en annan Honda. Det var Håby-Sjöbergs maskin, som jag körde från Partille och ner till Anderstorp, där sedan Bosse Granath tog över den inför MC-Nytt's sportmaskinslopp. Sjöbergs Honda hade ett lägre och rakare styre av racermodell och skillnaden var enorm. Jag kunde inte motstå frestelsen att överskrida hastighetsbegränsningen och höll en bit över 160 km/tim på ett ödsligt avsnitt av vägen. En gång var jag till och med uppe i 190 enligt mätaren.

Den mjuka gången i Hondamotorn var en upplevelse, den påminde mig om MV Agustas 600-kubikare, som jag provade för ett par år sen. Lägg därtill den perfekta väghållningen och motorns förmåga att tåla full belastning. Inte undra på att jag frestades åka fortare än lagen egentligen tillät på de svenska vägarna.

Här har vi en viktig sak, som många mc-fabrikanter missar. Topprestanda är bara ett verkligt plus om maskinen kan utnyttjas i alla lägen. Vad tjänar det till med en enorm motoreffekt om väghållningen

är dålig eller motorn omöjlig att köra på lågvarv? Honda CB750 var en verklig idealmaskin i det hänseendet, den var lika lättkörd när jag kryssade runt inne i Partille, som när jag blåste på för fullt längs vägen ner mot Anderstorp.

Trots att vikten ligger på omkring 218 kg, kändes maskinen inte tung eller svårhanterlig. Bara om man gick ner under 30 km/tim eller skulle dra upp den på centralstödet, märktes tyngden.

Många har frågat mig, hur effektiv den enkla skivbromsen fram är. Enligt min åsikt räckte den mer än väl till på bägge maskinerna jag provade och då skall vi komma ihåg, att det delvis var fråga om ren racerkörning på Nürburgring och Anderstorp. För långdistanskörningar, till exempel sportmaskinslopp, borde man dock ha

CB750 i närbild, sedd från den sida där vi bl. a. kan studera skivbromsen och dess hydraulik på framhjulet.



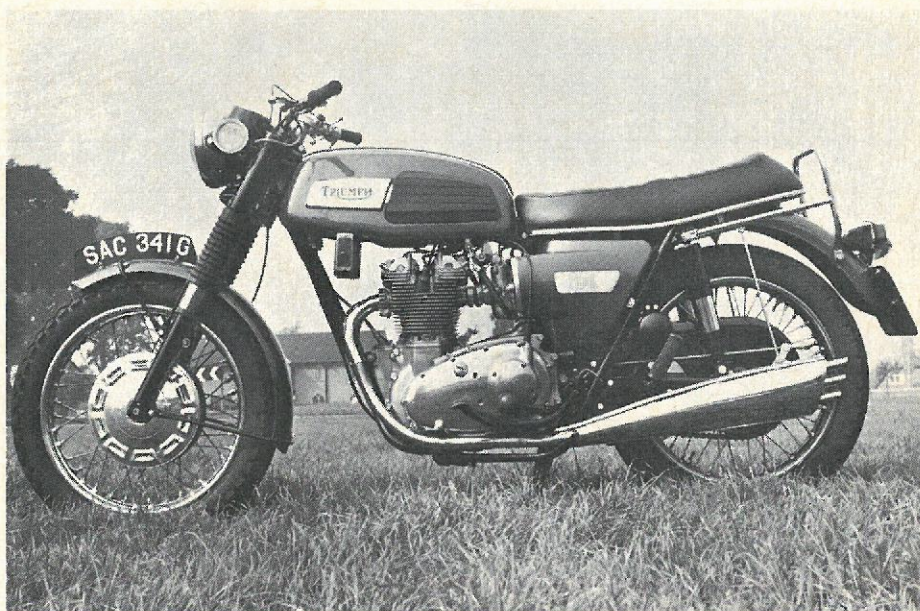
TRIUMPH TRIDENT 750

dubbla skivor fram. Då skulle bromsklotsarna hålla längre och belastningen bli jämnare fördelad på teleskopgaffeln. Det har förresten Honda redan tänkt på, både på fjolårets segermaskin i Bol d'Or och de specialpreparerade kärrorna för Daytona-sitter dubbla skivor.

Men nog borde en fabrik som Honda kunna designa en snyggare och mera kompakt skivbroms. När Paul Dunstall kan göra en sådan elegant konstruktion med rostfria skivor, borde Honda inte vara sämre.

Med sådana finesser som el-start, blinkers, femväxlad låda och oljetät kamskaftsmotor, har Honda CB750 allt som jag önskar på min personliga drömbåge. Enda tillägget jag skulle vilja ha vore en kåpa. Då skulle jag inte bara sitta bättre skyddad för regn, utan körningen blev mindre tröttsam i högre farter.

Sedan är det fråga om hur man klarar service och översyn. Jag föredrar att göra sådant själv men körde aldrig Honda så länge att det blev tid för service. Att verktygsatsen var mycket omfattande kunde jag konstatera men hur lätt går det att komma åt de olika detaljerna? Jag önskar att jag hade hunnit göra åtminstone en fingerad översyn för att kontrollera den saken.



Triumph "Trident" 750 cc — trepip, sedd från drivsida.

■ ■ ■ På samma sätt som japanerna lanserar Honda CB750 som sitt trumfäss, toppar den brittiska mc-industrin med sina trecylindriga BSA Rocket 3 och Triumph Trident. Av de två senare modellerna föredrar jag personligen Tridenten. Kanske främst för att jag kört den mest men också för att Trident känns lättare och ligger bättre på vägen än BSA:n. Bägge skilde sig dock väsentligt från Hondan.

Jag har haft tillfälle att prova tre stycken exemplar av Tridenten och de befann sig i helt olika skick. Den allra första var fabriksföraren Percy Tait's experimentmodell, som rullat nära 100.000 km och såg ut som den gått det dubbla! Nummer två var utlånad till Paul Dunstall och hade hårdkörts 15.000 km. Mesta tiden hade den gått på tävlingsbanor under träningskörning. Ray Pickrell körde åtskilliga varv på Isle of Man med Tridenten för att lära sig banan. Slutligen fick jag köra en Trident med Watsonian Monaco sidvagn.

Vid en direkt jämförelse är Honda CB750 och Trident helt olika. Det rör sig om två konstruktörers sätt att lösa samma problem, hur man bygger en supermaskin som uppfyller amerikanarnas önskemål om en toppfart på 200 km/tim, matchande ax och likväl hyfsade köregenskaper i stadstrafiken. En svår och fascinerande uppgift, som ingen av fabrikanterna har löst hundra procentigt enligt min åsikt.

Hondan är den mest sofistikerade av de bägge maskinerna men saknar några kilometer i toppfart. Tridenten däremot toppar över 200 men i det lägre registret fattas

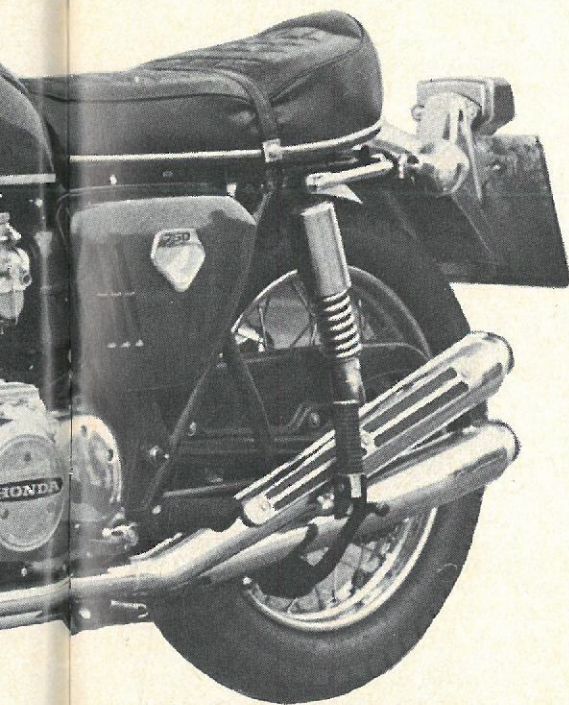
Hondans motoreffekt. Vidare saknar jag el-starten, den femväxlade lådan, blinkers samt skivbromsen. Detta är dock saker som Triumph kunnat ta med utan att få en mera komplicerad konstruktion på själva motorn. Jag är säker på, att man ångrar sig där, se på USA-marknaden som nu håller på att tas över av Honda CB750 på bekostnad av både BSA och Triumph.

Bortsett från dessa brister, är Tridenten en fin maskin med enastående prestanda och på grund av den lägre vikten också mera lättkörd än Hondan. När jag testade Percy Tait's 100.000 kms maskin på MIRABanan, gjorde den 199,5 km/tim över den vanliga mätsträckan med elektronisk tidtagning.

Maskinen jag lånade av Dunstall gjorde 177 km/tim med passagerare på Isle of Man. Sidvagnsekipaget kom upp i 140—145 km/tim också detta med passagerare. Det är verkligen fina prestanda, som Hondan har svårt att uppnå eller överträffa.

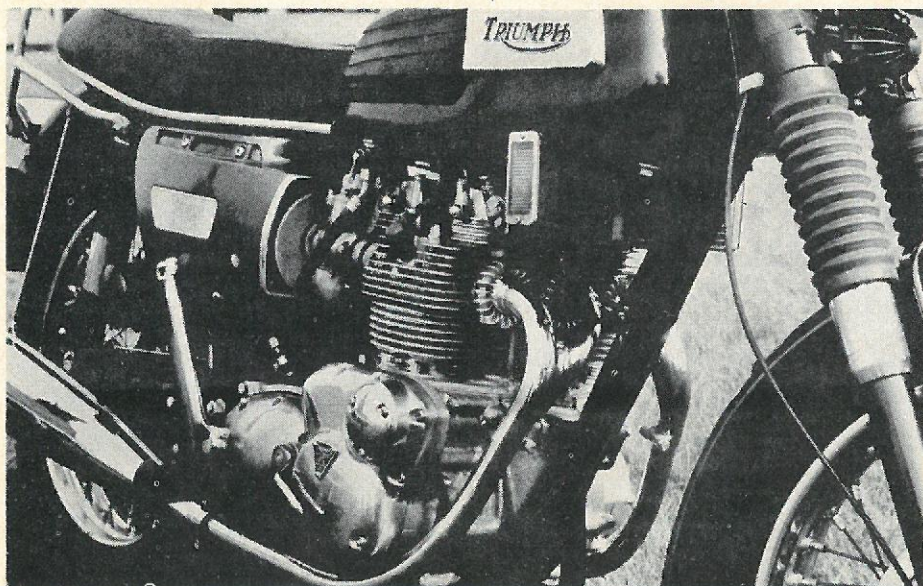
Tridenten har praktiskt taget hela motoreffekten i mellan- och toppregistret, precis som en racermotor. Medan Hondan kommer redan vid 2.500/3.000 varv, börjar Tridenten axa ordentligt först mellan 5.000 och 5.500 varv. Men sen axar den som en raket ända upp till 8.000, på ojämn väg kan framhjulet lätt lyfta då. Axet avtar inte förrän vid omkring 185 km/tim, Hondan börjar tappa redan vid 175 km/tim. Bägge kan dock marscha i 160 hur länge som helst, bara föraren orkar för fartvin-den.

På Isle of Man passade jag på att testa ►►►



TRIUMPH TRIDENT 750

Nedan: Triumph, sedd från vad som på konservativt mc-språk brukar kallas "kamsidan" — uttrycket kommer sej av 20- och 30-talets 1-stänkor, som i regel hade kammen monterad på högersidan av maskinen.



Tridenten, just när vägen öppnades efter morgonträningen. Även med passagerare var det inte svårt att hålla 160—175 km/tim på de snabbaste avsnitten av banan. Den extra belastningen betydde inte så mycket för prestandan som för väghållningen. Bakfjädringen var nämligen alldeles för mjuk med två på maskinen. Detta inver-kade negativt på kurvtagningsförmågan, i tvära kurvor hade avgasrören lätt för att ta i marken.

Naturligtvis provade jag med att ställa fjäderbenen i det allra hårdaste läget men detta hjälpte föga. Jag tycker det är hög tid att man tar fram fjäderben med ställ-bar hydraulisk dämpning, det finns sådana för bilar men tyvärr inte för motorcyklar. Det enda man gör på de nuvarande fjäder-benen är att spänna själva fjädern mer el-ler mindre, dämpningen går inte att på-verka alls.

Mitt varv runt Isle of Man, som gick på nästan exakt 32 minuter, avslöjade ock-så att frambromsen inte räckte till. I ned-förslutet mot Creg-ny-Baa, där mätaren vi-sade på omkring 190 km/tim, bromsade jag extra tidigt med tanke på passageraren. Det var tur, för bägge bromsarna mattades snabbt ut och jag fick i hög grad lita på motorbromsen och växla ner ett par gånger.

Jag har sett prototyper för en ny skiv-broms, som fabriken håller på med, så dom vet om problemet. Frågan är dock, om inte Dunstalls nyaste skivbroms är att föredra. Jag skulle inte bli förvånad om den snart dyker upp som extra tillbehör i Triumph-katalogen. Där finns visserligen Fontanas 25 cm trumbroms men en skivbroms är i många avseenden överlägsen, tycker jag. Först och främst är den lättare. Vidare är

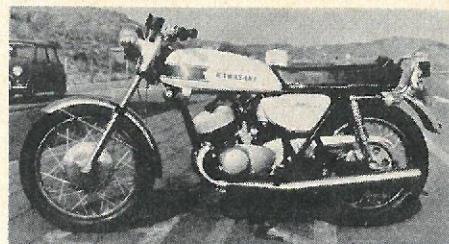
en hydrauliskt manövrerad skivbroms säk-rare att använda, man känner precis när hjulet vill låsa sig. En stor trumbroms av racertyp har ofta lätt för att hugga vid låga farter, om man inte är mycket försiktig och van vid den.

Sidvagnsekipaget, som bara hade gått cirka 2.000 km, var det snabbaste jag hit-tills kört någon gång. Eftersom det inte fanns några andra drev tillgängliga då, var maskinen fortfarande växlad för solokör-ning. Detta var givetvis alldeles för hög växling och jag tvingades slira på kopp-lingen upp till 25 km/tim på ettan. Sedan måste jag dra ända upp till 8.000 varv i alla växlar, det betydde mer än 145 km/tim på trean innan jag petade in fyran. Där sjönk sedan farten till 135—145 ef-tersom fyran fungerade som "övertaxel".

Axet var det dock inget fel på, jag kun-de utan vidare dra ifrån många sportbilar upp till 145 på trean. Gissa om förarna såg förvånade ut!

Alla tre exemplaren av Trident vibrerade över 6.000 varv, något som jag inte vän-tat mig. Det var visserligen inga direkt obehagliga vibrationer men jag undrar ändå om inte Triumph borde försöka med gum-miupphängd motor, liksom Norton har på Commandon.

Lite oljeläckage fanns det på alla mo-torerna, särskilt då ovanpå växellådan. Jämfört härmed var Honda CB750 full-komligt oljetät. Bränsleförbrukningen var ungefär lika, 0,90—0,95 för Tridenten och 0,83 liter per mil för Honda CB750. Egent-ligen inte så höga siffror, om man tänker på att dessa maskiner har prestanda som överträffa sportbilar i 30—50.000 kronors klassen.



■ ■ ■ Låt mig fastslå med en gång: 500-kubikaren Kawasaki Mach III är för närvarande världens ax-snabbaste standard-maskin och den måste därför behandlas med respekt!

När jag första gången provade denna maskin på Zandvoortbanan i Holland, hade jag fullt sjå med att hänga kvar under ax-proven. Trots att jag satt så långt fram jag någonsin kunde, lyfte framhjulet och stannade kvar i luften ända tills effektkur-ven planade ut vid 9.000 varv. Varje gång jag växlade upp vid 9.000 upprepades sam-ma sak, framhjulet lyfte till och med när jag trampade in femman i dryga 160 km/tim!

Vid slutet på 400-metersrakan, gjorde Mach III 160 km/tim, tiden var 13,48 sek. Under bättre förhållanden, är jag säker på att jag klarat 13-sekundersgränsen. Fabri-ken själv anger axet till 12,4 sek. för 400 meter men så vitt jag vet, har aldrig någon utomstående testförare nått ner till den siffran. Hur som helst är det enastående prestanda för en 500:a i standardtrim. En mirakelmaskin som utklassar de flesta 750:or i fråga om ax.

Det mest fantastiska med Mach III är, att den axar lika vilt ända upp till över 180 km/tim. Detta med föraren i normal, upprätt körställning. I skinnställ och lig-gande ner på tanken nådde jag 192 km/tim, mer än jag senare kunde pressa upp Honda CB750 i. Inte undra på att Kawasaki Mach III går åt som smör i solen borta i USA.

Effektkurvan var verkligen jämn med hänsyn till en sådan motoreffekt, motorn drog rent och utan missar från 3.000 varv. Vid 5.500 kom så effekten på allvar och ökade ända upp till 9.000. Visserligen an-

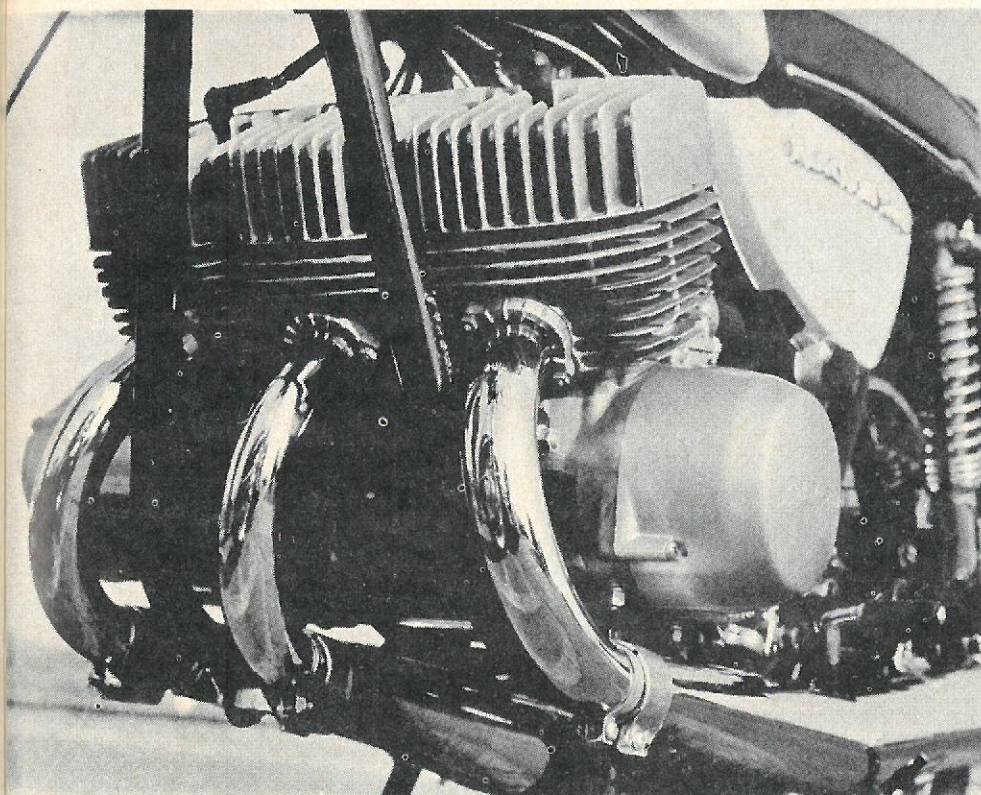
NORTON

■ ■ ■ Redan första gången jag fick köra Commandon, blev jag förälskad i den. Vis-serligen saknar maskinen många av fi-nesserna på de tidigare beskrivna märkena men jag gillar den ändå. Eftersom det är en twin, är commandon lättare att meka för ägaren själv, vidare passar dess karak-teristik bättre i vår täta trafik.

I motsats till de tre supermaskinerna från Honda, Triumph och Kawasaki, har Commandon massor av hästkrafter i det lägre varvregistret, vilket gör den idealisk för körning i stadstrafiken. Redan vid 2.500 varv finns motoreffekten där, sedan är ef-fektkurvan så flack att man inte behöver använda växellådan alltför ofta. I normal trafik växlade jag upp vid 5.000 varv. Jäm-för med de tre tidigare kärrorna, som inte producera sin effekt förrän vid detta varv!

◀ *Kawasaki Mach III*
— rena sopra linjer.

KAWASAKI MACH III



... men också ett "dynamitpaket" i form av den 3-cylindriga 500 cc tvåtaktsmotorn, som medverkar till omdömet om Mach-3:an som världens snabbaste ifråga om ax bland seriemotorcyklar.

ger fabriken, att max-effekten 60 hk tas ut vid 8.000 varv men motorn tappar inte någon ork förrän man kommer till 9.000. I likhet med Honda och Trident trivs Kawasaki också bäst i det högre varvregistret.

Upp till 8.000 varv var Mach III smidigare i gången än Honda CB750. I området 8—9.000 fanns emellertid en del mycket högfrekventa vibrationer. Själv kunde jag inte känna någonting men visarna på den kronometer som var fastspänd på tanken påverkades. Henk Vink, holländsk Kawasakiagent, berättade sedan för mig, att motorn från första början var konstruerad för gummiupphängning. Efter de första praktiska proven tyckte dock fabriken att detta var onödigt, en sak som jag gärna instämmer i.

I ett avseende är både Honda och Trident bättre än Mach III och det gäller väghållningen. Fjäderbenen bak var alldeles för mjuka, maskinen vek sig lätt i kurvorna. Framgaffeln av Cerianityp var också den för mjuk och otillräckligt dämpad, i utgången av snabba kurvor ville dessutom styret fladdra, ett tecken på att mera av vikten borde ligga på framkärnan. Eftersom Kawasaki vägrade ungefär 23 kg mindre än 750:orna och hade lägre tyngdpunkt, var den dock behändigare att slänga runt i böjarna.

Beträffande bromsarna fanns det inga anmärkningar att göra. Frambromsen med sina dubbla, motställda backar och 200 mm trumma var enastående effektiv. Det fanns ingen risk för låsning, även om man hårdbrömsade från över 160. Jämfört med 750:orna har ju också Kawasakin en mindre vikt att bromsa ner — lättare jobb för bromsarna.

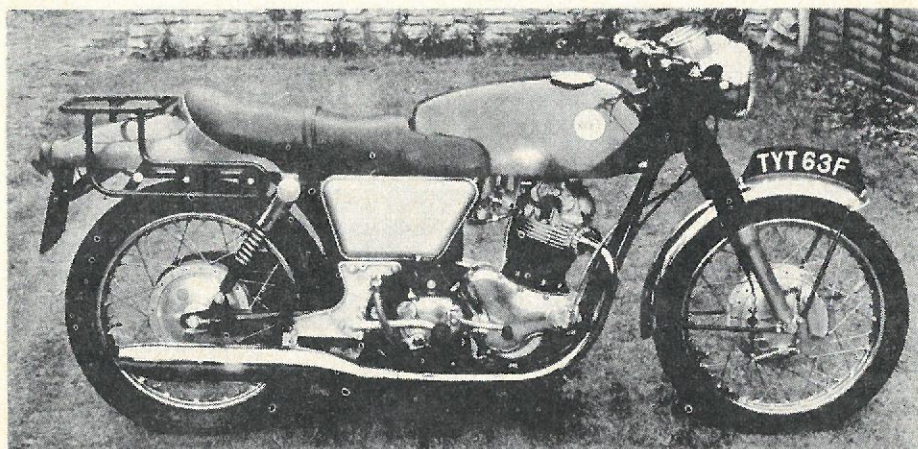
COMMANDO

Jag har kört både den vanliga Commandon och S-modellen under långa sträckor. Varje gång jag lämnade tillbaka testmaskinerna hos fabriken, kände jag samma saknad. Gummiupphängningen har gjort underverk med den annars så råa Atlasmotorn, nu går den silkesmjukt över 2.800 varv. Kommer man under det varvet, vill den rycka i gummibussningarna, något som känns i styre och fotsteg. Men över 2.800 känns det praktiskt taget inga vibrationer, även om man drar Commandon rakt upp till 7.000 varv.

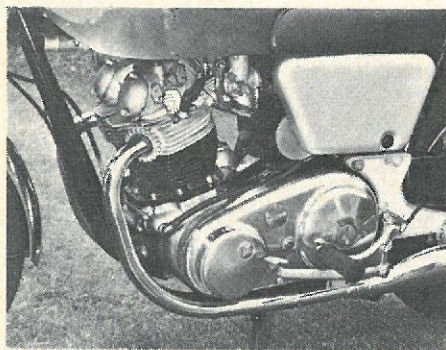
Bara på Commando S kunde jag notera en liten anmärkning i det sammanhanget. Genom sadeln kände jag där smärre vibrationer, som kom från avgassystemets upphängning. Detta är nämligen fast förordat med motorpaketet. När jag påpeka-

VÄND!

Standardversionen av "Commando" med dess konventionella avgasrör, för långfärder är trots allt detta avgasarrangemang att föredraga, samt även denna modells större bensintank.



NORTON COMMANDO



Commandon i närbild. "Gummiupphängningen har gjort underverk med den tidigare så råa Atlasmotorn", kommenterar Dixon dessa Nortonmaskiner — som han återlämnat med en suck av saknad, efter testning...

de saken för konstruktörerna på fabriken, försäkrade de mig att det var en lätt grej att rätta till.

Om man jämför de bägge Nortonmaskinerna, tycker jag att den vanliga Commandon är trevligast. Visserligen är S-modellen sportigare och snabbare men samtidigt bullrar den mer.

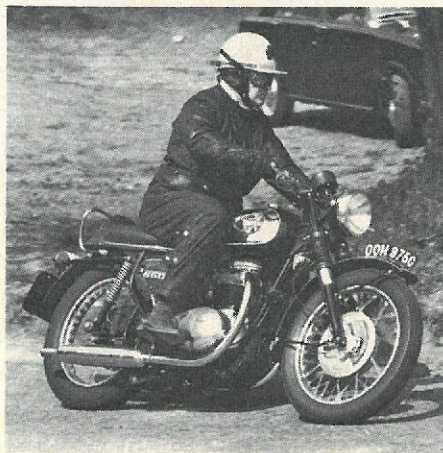
Att förbättra den smått legendariska väghållningen hos Nortons gamla Featherbedram får betraktas som en orimlig uppgift och nuvarande Norton-Villiers har inte heller lyckats med detta. Man har emellertid fått bort trögheten i styrningen vid låga farter, som var så karakteristiskt för Featherbedramen. Commandon känns lättare att hantera och behändigare att lägga ner i skarpa kurvor. I gengäld har styrningen blivit något sladdrigare i farter över 150—160. Det märks inte alls vid vanlig landsvägskörning, bara på tävlingsbanorna. Man saknar den där exakta känslan av kontroll över framhjulet, som en genuin racer bör ha. Jag tror knappast fabriken egna testförare märkte någonting av detta, förrän de började tävla i sportmaskinsloppen. Ytterligare ett bevis för nyttan av dessa!

En av mina favoritsträckor är den drygt 200 km långa vägen från mitt hem och till MIRA-banan norr om Birmingham. Den omfattar praktiskt taget alla slags vägar och är så pass ringa trafikerad, att jag får tillfälle sträcka ut för fullt och verkligen hårdköra med maskinerna. Bägge Commandomodellerna visade sig överlägsna andra maskiner i de svåraste passagera, där jag kunde dra på hårdare än annars. Commando S körde jag i hållande regn men dess väghållning var så god, att jag likväl kunde hålla högre genomsnitt än med en 750:a av annat märke, som jag strax innan provat i torrt väglag. Jag har svårt att tänka mig, att en förare på Honda, Trident eller Kawasaki kunnat hänga med.

Med tanke på detta och twinmotorns enkla konstruktion tvekar jag inte att välja Commandon för snabb brukskörning.

BSA LIGHTNING

BSA 650 cc "Lightning" — en kanske ibland undervärderad maskin, säger Dixon i sin jämförelsetest. Den maskinen är förhållandevis billig, den är slitstark och krånglar sällan, och desstoppfart ligger obetydligt under systermaskinen från samma koncern, Triumph "Bonneville". Om BSA går in hårdare för tävlingar i fortsättning och vinner, tror jag märket kommer att öka igen i popularitet, säger Dixon.



■ ■ ■ Min allra första motorcykel var en BSA, en B25 på 350 kubik och av 1939 års modell. Därför är det kanske inte så konstigt, att jag har en viss klockarekärlek just för det märket. Dessutom har jag kört BSA i många tävlingar, 1957 vann jag tillsammans med Jeff Smith märkestävlingen i Irlands motocrossmästerskap. Sedan var det en liten förtroendekris i mitt förhållande till BSA. Den inträffade 1962, då jag ställde upp med en 650 Rocket Gold Star i ett 1000-kms sportmaskinslopp. Kärnan var varken snabb eller driftsäker, dessutom saknade den goda köregenskaper.

Mycket har dock hänt med BSA sedan dess och både Lightning och Thunderboltmodellerna är nu fina maskiner. Enda skillnaden mellan dem är att Lightning har dubbla förgasare. I vardagslag nöjer jag mig med en Thunderbolt, utrustad med Avonarekåpa av touringtyp. Den har varit min bruksmaskin nästan dagligen i fyra års tid.

Väghållningen förbättrades avsevärt på BSA-maskinerna, när man tog fram crossgaffeln för fyra år sedan. I motsats till den gamla gaffeln har denna ju en dubbelverkande hydraulisk dämpning. Men sedan har jag kommit på ett knep att förbättra gaffeln ytterligare. Normalt är den ganska

BMW R 75/5

■ ■ ■ Den här maskinen står allra högst på min privata önskelista men tyvärr har jag inte haft tillfälle prova BMW:n ännu. Mina bekanta i Tyskland och Italien, som är mera lyckligt lottade än jag, har dock berättat en massa om maskinen. Något som gjort mig ännu mera sugen på en provkörning! För att göra bilden av dagens mc-marknad komplett, avslutar jag därför min artikel med en sammanställning av det allmänna omdömet om BMW R75/5.

Alla berömmar den komfortabla körställningen, sedan länge en specialitet just för BMW. Fotstegen sitter tillräckligt långt tillbaka och cylindrarna tjänstgör både som fotskydd och värmekälla. Den smala baksektionen på tanken och det raka styret ger en behaglig, framåtlutande körställning, marschkörning i 160 är inga problem. Sadeln är mjuk och skön att sitta på men lite hög för småväxta förare, det är 84 cm ner till marken.

Effektkurvan är helt annorlunda än på Honda, Trident och Kawasaki, lite mer i stil med Commandon. BMW har en massa hästkrafter i botten på varvregistret, man kan utan vidare krypköra på ettan eller börja dra i 30 km/tim på fyran. Till en viss

del beror detta säkert på utjämningsröret mellan avgassystemen, som höjer motoreffekten vid lågvarv.

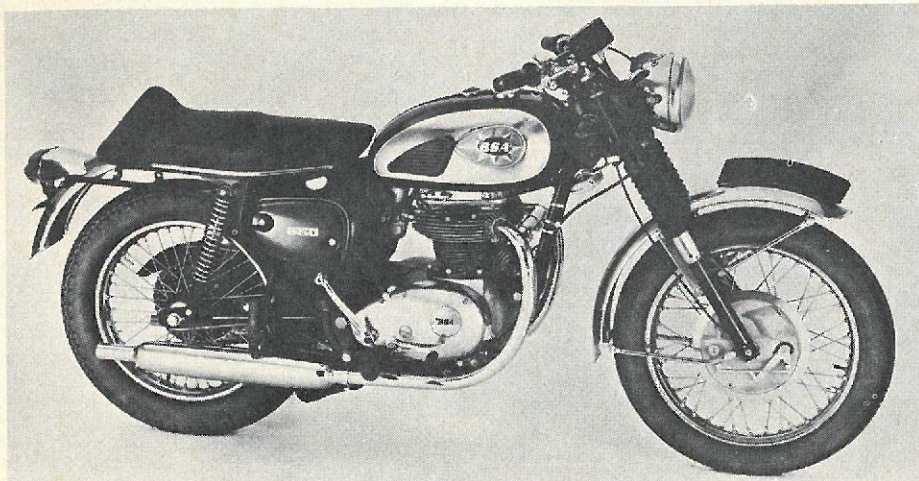
Axet känns jämnt över hela registret, som sagt är det möjligt att axa på fyran från 30 och upp till 175. Den verkliga toppfarten torde dock ligga ännu några km högre. Enda kritiken mot motorn, som jag hört, är en liten kärvhet omkring 3.000 varv, annars går den superb.

Men absoluta toppfarten har ju inte så stor betydelse, i första hand är det BMW-maskinens allmänna egenskaper som uppskattas. Alla var här eniga i sina lovord av dess smidighet, tysta gång och uppförande i trafiken.

Gamla R69S hade en tendens att slänga med bakänden, om man drog riktigt hårt i kurvorna. Mina bekanta säger, att R75/5 inte gör så men jag får väl prova själv en gång. Dom vågar nog inte köra sina 10.000-kronorsmaskiner så hårt som jag gör!

Jämfört med de andra maskinerna i min artikel klassar man BMW:n lika bra som Honda CB750 när det gäller kursstabilitet. Det betyder att den är överlägsen Trident, vilken dock är snabbare. Styrningen är påtagligt tyngre än på Commandon. Något

BSA 650 cc "Lightning" 1970 årsmodell. En kompakt maskin, byggd för såväl brukskörning som mera sportig körning.



trög i rörelserna, speciellt då vid kyla. Jag tappade ut den gamla SAE 30 oljan och fyllde i stället på 10—30 olja. Detta gjorde gaffeln mycket mjukare och behagligare vid låga farter utan att dock minska dämpningen vid högre hastigheter. Tydligt har BSA själv gjort samma upptäckt som jag och rekommenderar multigradeolja i gaffeln.

När det gäller brukskörning, tycker jag faktiskt att BSA 650 twin är en undervärderad maskin. Den har många goda egenskaper, som gör den lämpad för det ändamålet. BSA:n är stark och tålig, krånglar sällan och ganska billig i inköp. God bränsleekonomi har den också, min maskin tar aldrig mer än 0,56 l/mil.

Körställningen är komfortabel men jag skulle gärna vilja ha en bredare dyna. Våghållning och bromsar är fina, även om de inte når upp till Commandons klass. Motorn kunde gå lite mjukare och smidigare, på plussidan står dock att den är lättmekad. Toppfarten för Lightning ligger omkring 178 km/tim, inte långt under Triumph Bonneilles. Så varför skulle inte de stora BSA-maskinerna vara populära?

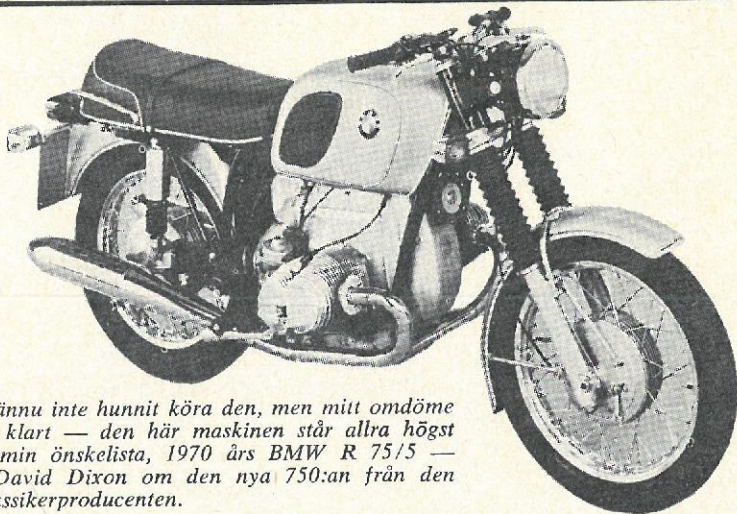
Som väl alla vet, äger BSA-koncernen också Triumph, som är den minsta av de två fabrikena. Tävlingsverksamheten är uppdelad så, att Triumph satsar på road-racing och i synnerhet på sportmaskinslopp medan BSA går in för cross och trial. En klar miss från BSA:s sida, det är framgångarna inom road-racing som säljer maskiner åt den stora massan. Visst säljer crossegarna också men bara crossmaskiner åt ett fåtal.

Se på Norton, Honda, Yamaha och Suzuki, som tillsammans har sålt miljoner av maskiner på grund av sina segrar på road-racingbanorna. Det är där chansen finns! Men kanske har BSA tänkt om i år, eftersom man anmälde själve Mike Hailwood på en Rocket 3 på Daytona. För min del hoppas jag det.

som speciellt märks i s-kurvorna, där det krävs större ansträngning för att lägga ner BMW:n.

Mest överlägsen framstår den tyska maskinen, om man jämför fjädringen med konkurrenternas. Kom då ihåg, att det var BMW som lanserade teleskopgaffeln på standardmaskiner! Både fram- och bakfjädringen har extra lång slaglängd och i kombination med den effektiva hydrauldämpningen släts alla ojämnheter ut. Vägarna blir som parkettgolv. Trots att de flesta teleskopgafflar ser likadana ut, är det tydligen stor skillnad på funktionen och grejerna inuti!

Av alla uppräknade 750:or verkar det som om BMW:n har den lägsta bränsleförbrukningen. Vid snabb autostradakörning blandad med klättring i alppassen drar den bara något över 0,5 l/mil. Detta beror i främsta hand på de nya Bingförgasarna. De inte bara liknar japanska Keihin, de verkar att fungera likadant. I det sammanhanget är det intressant att konstatera, att tyskarna nu tar efter japanerna. För tio år sedan var det tvärtom, då såg japanska motorcyklar ut som kopior av de europeiska.



Jag har ännu inte hunnit köra den, men mitt omdöme är ändå klart — den här maskinen står allra högst upp på min önskelista, 1970 års BMW R 75/5 — skriver David Dixon om den nya 750:an från den tyska klassikerproducenten.

Vilken skall vi välja

■ Nå, kan ni nu välja ut ER idealmaskin? Eller vill ni ha ännu fler att jämföra? Visst finns det andra märken i samma kategori, vi har Dunstall, Mammot, MV Agusta och Egli-Vincent. Eftersom dessa är specialtillverkade maskiner, har jag dock inte tagit med dem utan enbart hållit mig till de serietillverkade. Det räcker för min del, favoritmärket finns bland dem.

P.S. Vilken som är min favoritmaskin? Det är väl inte svårt att gissa?

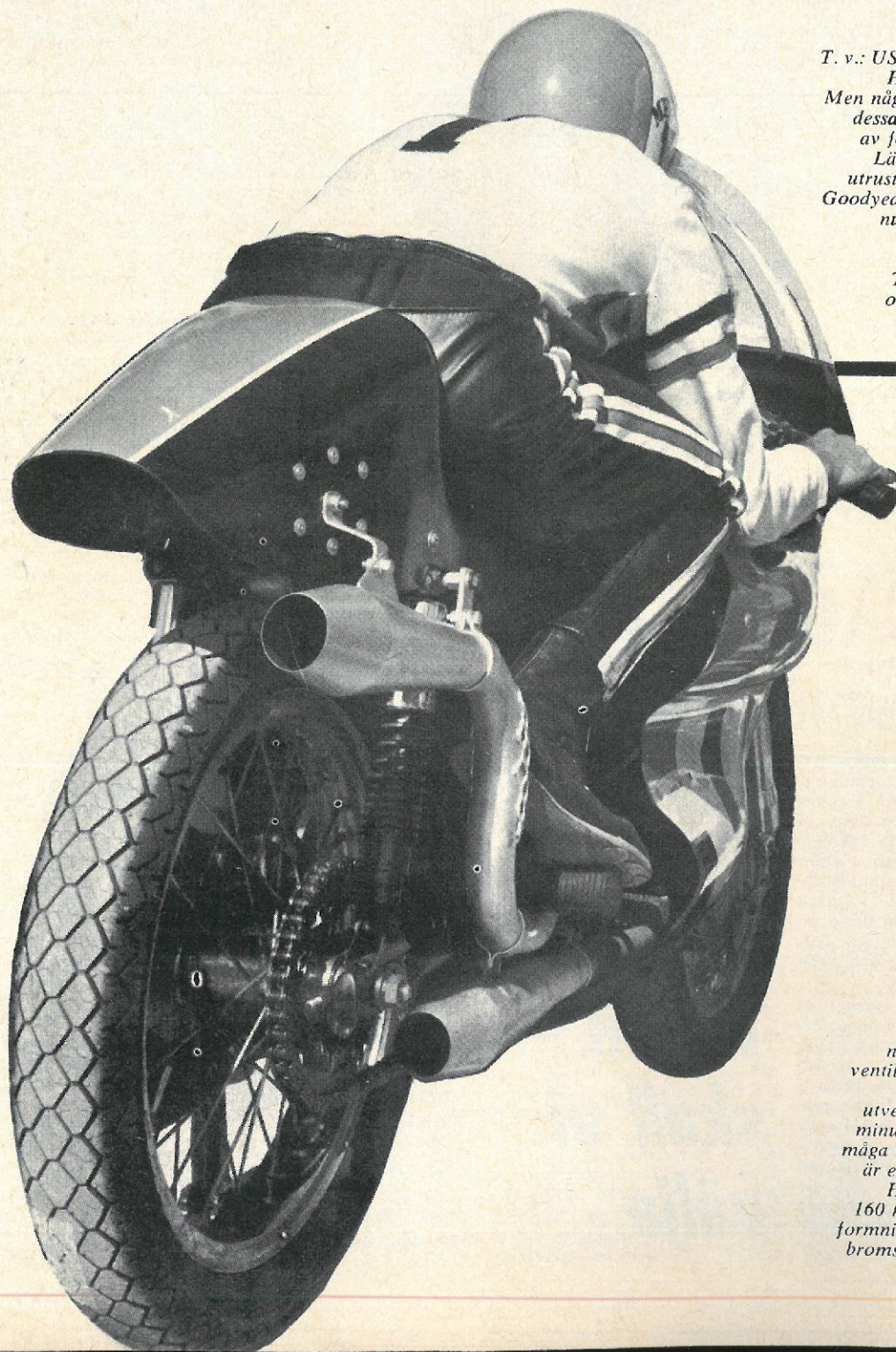
750 KUBIK, SOLO

RACERMASKINER MED KRYDDA

För inte så länge sedan väckte dom svenska sidvagnsförarna en viss oro i konservativa kretsar i det svenska mc-förbundet: när dom ville införa 750 kubik som ny klassgräns istället för den gamla 500.

Det blev som bekant 750 sidvagnar. Och nu är 750-kubikarna här som racermaskiner i soloklassen. Engelsmännen har kört med "fritt för alla" och 750 maxvolym ett längre tag. Och i 1970 års Daytona 200 milles race i USA — Amerikas förnämsta racerlopp för mc — introducerades en helt ny formelklass för 750-solo. I korthet går reglerna ut på ☐ motorerna måste vara av

standardtyp som ursprung, och cyklarna dom "plockats ur" måste ha sålts i minst 200 ex. på USA-marknaden. Men i övrigt är det fritt fram med trimning, under förutsättning att motorns yterskal bibehålles, och dess verkningssätt. Fritt är det även för avancerade rambyggen och för exklusiva, effektiva fjädrings- och bromskomponenter. Men ändå kommer dom nya 750-maskinerna att vida understiga vad en specialtillverkad 500-racer såsom MV kostar. Det finns dom som tippar nya Triumph och BSA 750 — när dom sätts i serieproduktion — att dom inte skall kosta mer än 15.000 svenska kronor. Och för detta bjuds en racermotorcykel med verklig k r y d d a — kapabel för 260 knutar i toppfart.

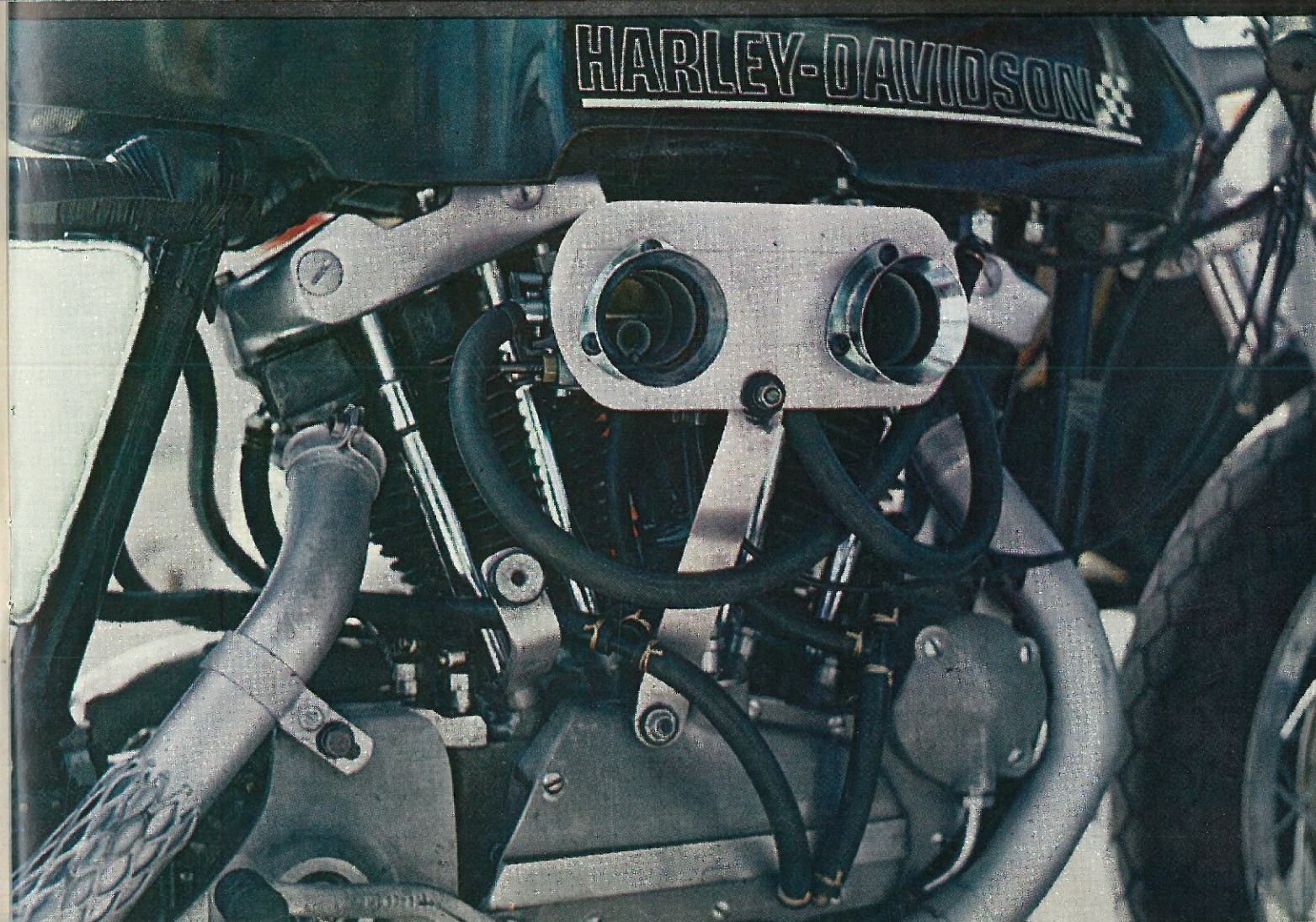
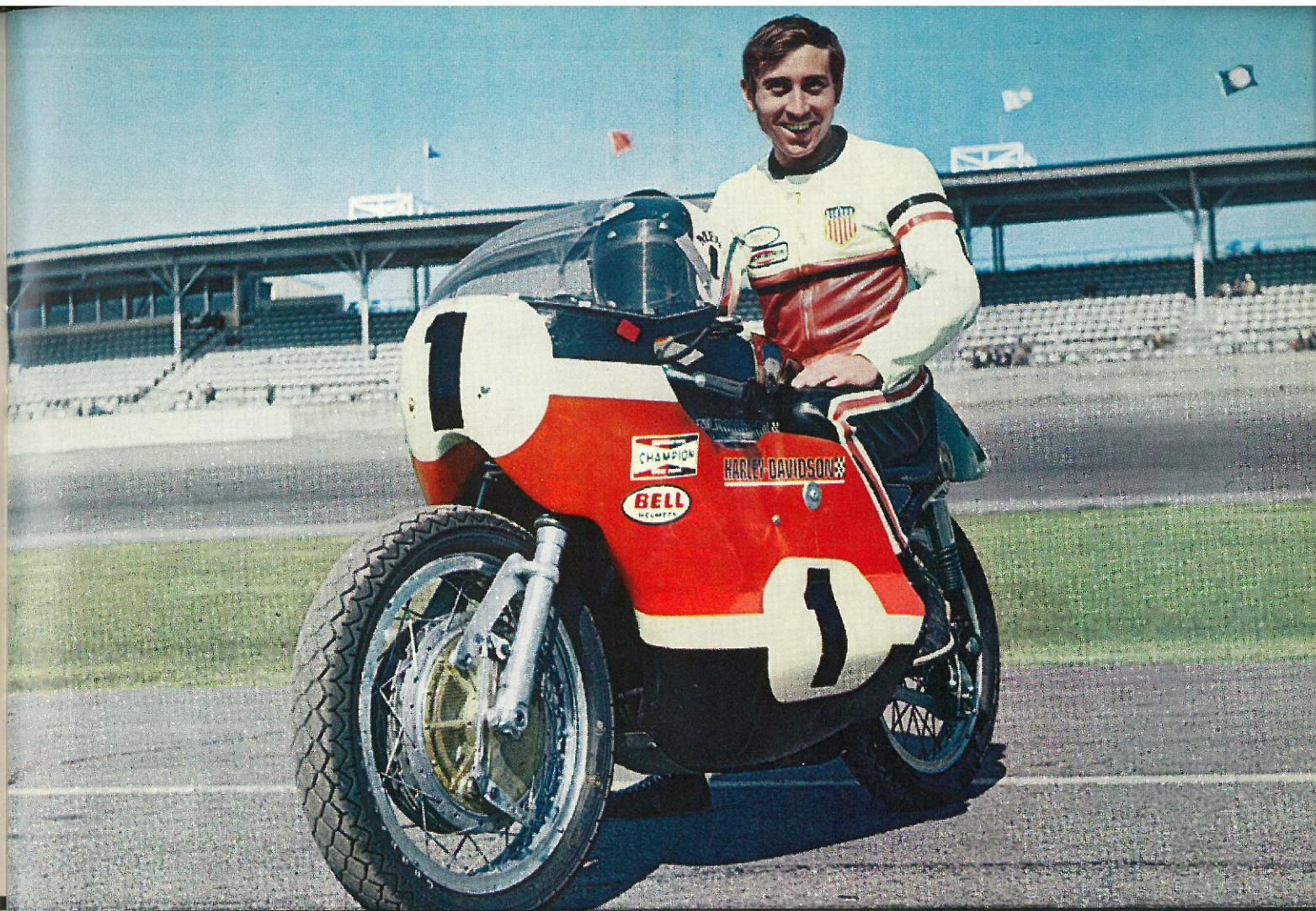


T. v.: USA-mästaren Mert Lewill provsitter Harley-Davidsons nya fabriksracer. Men någon lycka gjorde inte fabriken med dessa maskiner första gången. De flesta av förarna fick bryta med kolvtrubbel. Lägg märke till att dessa maskiner är utrustade med Goodyear racing däck — Goodyear satsar hårt på mc-sporten i USA nu igen, så som man gjorde i motorcykelns barndom över there.

T. h.: En färgstudie av Mert Lewill och hans smäckra HD fabriksracer.

På följande sidor skall vi ta en titt på vilka maskiner som förekom på Daytona, och vad expertisen tror om 750-klassens framtid. Vi börjar med att visa vad HD hade satsat på — en helt ny toppventilad 750-racer, baserad på 883-kubiksmotorn i nedkrämt skick. Men HD hade ingen tur den här gången och dom två segrarna i loppet från 1968 och 1969 kunde man inte försvara.

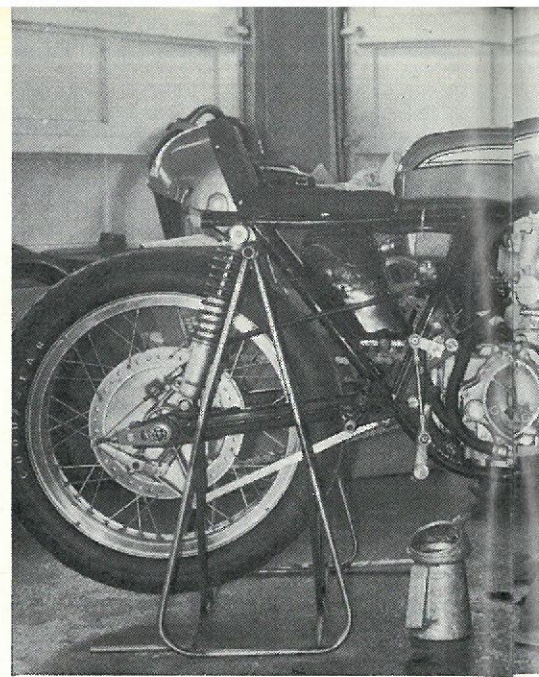
T. h.: Den nya HD racermotorn i närbild. Tidigare motorer hade sidventiler i enlighet med de gamla AMA-reglerna. Denna nya HD-motor utvecklar över 70 hkr vid 7.800 varv/minuten. Den har mycket god dragförmåga redan från 4.000 varv. Förgasaren är en amerikansk Tillotson. Vikten på HD:n är inte så stor som man tror, 160 kg. Avgasrören har en originell utformning. Framgaffeln är Ceriani, fram-bromsen är också från Italien, Fontana!



FANTASTISKA FARTER med DAYTONA FORMEL- RACERS

Mick Woollett som följde den historiska mc-tävlingen Daytona 200 miles 1970 anser att

- Den nya racerformeln måste fram
- Nuvarande "gamla" klass-system är dödsdömt
- FIM måste smida medan järnet är varmt



■ ■ ■ Fabriksmaskiner från sju av världens största mc-fabriker, hastigheter över 260 km/tim. och en fantastisk fajt om ledningen i loppets inledande skede mellan sex av världens främsta förare, på sex helt olika maskiner — ja Daytona 1970 motsvarade verkligen dom förväntningar som ställts på tävlingen.

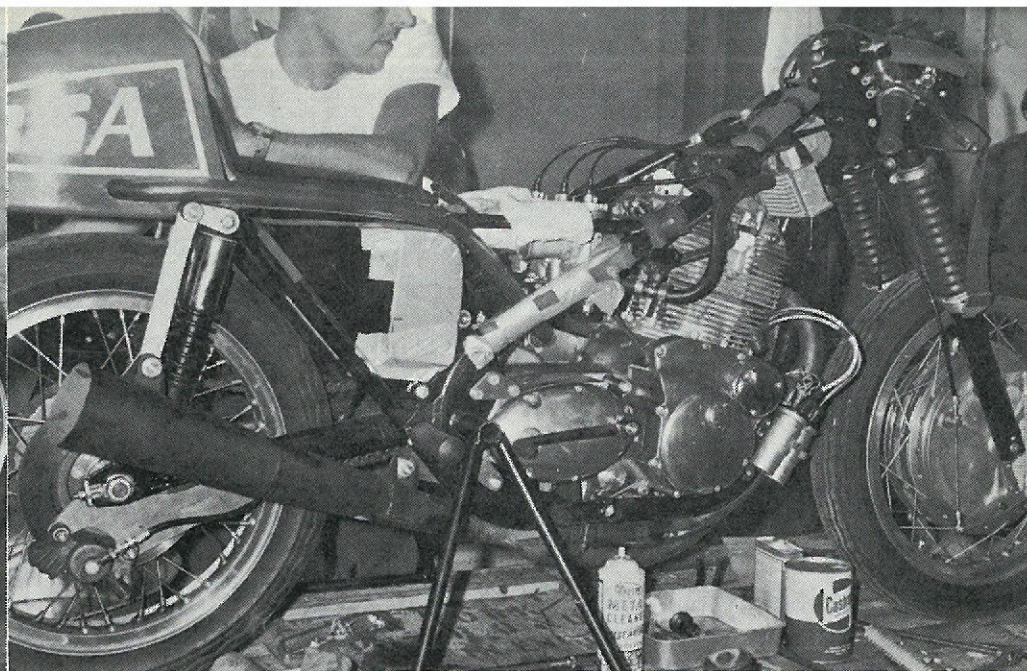
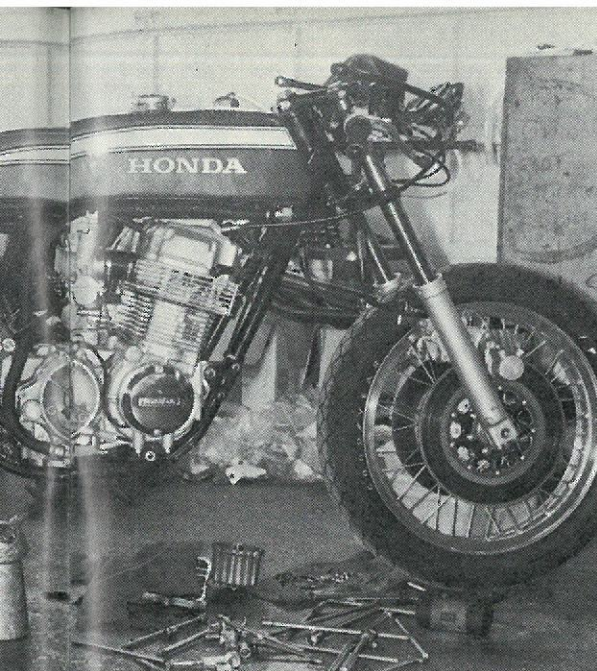
Inte sedan "guldåldern" på det tidiga femtiotalet har så många fabriksmaskiner ställt upp i ett enda lopp och om nu bara FIM hakar på och följer den amerikanska utvecklingen så kommer vi inom en snar framtid att vara inne i en helt ny "guldålder" för internationell motocycle racing.

Den amerikanska racerformeln är mycket enkel. Motorn måste komma från en landsvägsmaskin av vilken minst 200 exemplar måste ha sålts på den amerikanska marknaden. Detta utesluter helt sådana dyra konstruktioner som MV:s trecylindriga och de japanska superåken som behärskade den europeiska scenen fram till det att jappsen drog sej tillbaka från VM 1967.

Motorerna får modifieras med antalet cylindrar och ventil- respektive insugnings-system måste vara original. Maximum cylindervolym är 750 cc och max antal växlar är fem. Men valet av ramar, gafflar och bromsar är helt fritt.

Resultatet av denna nya Formula 750 cc är att fabriker, som tidigare inte kunde drömma om att satsa miljoner på konstruktioner liknande Honda 6-cylindriga eller MV:s treor, idag kan bygga en hypersnabb och färgstark racermaskin för en bråkdel av vad en VM-matchande maskin i 500-klassen skulle kosta. Det var just utvecklingen till fler och fler cylindrar, dyrare och dyrare konstruktioner som gjorde att de europeiska mc-fabrikanterna drog sej ur VM och Grand Prixloppen. Nu har man bara att följa gällande regler och ändå kan

270 KNOTAR



Dick Manns segrande Honda. 750 cc fyr-cylindrig motor, direkt plockad ur CB 750-serien, men med specialkamaxel och större förgasare. 90 hästar — toppfart 257,6 km/timman dvs lägre än dom teoretiskt beräknade "273 knutar".

man bygga maskiner som går lika fort som miljonbyggarna i 500-VM-loppen. Och hela tiden har fabriken tävlingschefer den motiveringen gentemot direktionen att det är standardmotorer man tävlar med, och att en seger ger utdelning för fabriken i form av publicitet och annonsering med ty åtföljande ökande försäljning.

INGA SKÅL MOT FORMEL 750 CC

Det finns inga egentliga skålar varför inte FIM skulle anamma de amerikanska formelreglerna för 750-racermaskiner, och när dom gör det så har de även breddat hela världens mc-sport. Harley-Davidsons fabrikssteam är lika angelägna att få köra på europeiska banor som BSA och Triumph är att få köra i USA. Och liksom Can-Am-serien för sportvagnar blev en stor affär i USA, och Inter-Am har blivit det i motocross, är jag övertygad om att jänkarna är beredda att starta en Inter-Formula 750-serie, med prispengar som våra grabbar i Europa verkligen inte är bortskämda med. För låt oss hela tiden komma ihåg att majoriteten av alla landsvägs-750:or som bildar grunden till den nya klassen, dom säljs i USA! Jag vet också att 750 cc är en stor klass i Sverige och därför är det ganska logiskt att några av de bästa svenska förarna kommer att blanda sej in i leken i den nya klassen, även i dom tävlingar där de stora pengarna förhoppningsvis är att finna. En tänkt Can-Am-serie för Formula-750 är också ganska nödvändig för de amerikanska dotterföretag (japanska, brittiska samt egna HD) som satsar pengar på maskiner. Tävlingar utanför USA ger fort-

farande mycket litet publicitet i Amerika.

Men låt oss ta en titt på de fartåkar som utgjorde maskinmaterialet i "pionjärtävlingen" Daytona 1970. Dom maskiner som vi kan få se i europeiska tävlingar mycket snart, om FIM vill göra en snabbaktion.

Den segrande maskinen var en 750 cc Honda, körd av Dick Mann. Cykeln har byggts helt och hållet på Hondafabriken i Japan och motoreffekten har tagits upp från 67 hkr standard (vid 8000 v/min) till 90 hkr med motorn kapabel att varva upp till 9.700 varv.

Den vanliga skivbromsen har "dubblats" har man erhållit genom att montera 35 mm förgasare (istället för de 32 mm som är standard), specialkamaxel, högre kolvar och fyra avgaspipor av konventionell megafontyp. Ventilstorleken är emellertid standard men ventilerna är tillverkade i ett bättre material. Den femväxlade lådan är också standard, men oljekylare har monterats, strax intill styrhuvudet.

Den vanliga skivbromsen har "dubblats" dvs man har monterat en skiva av samma slag på andra sidan om framhjulet. Båda skivorna påverkas av ett synkroniserat hydrauliskt system, där även standardmaskinens komponenter används. Styret är av typ clip-on. Ramen är också standard men försedd med speciell racertank och sadelbrygga. Däcken var Goodyear racing och man har använt bakdäck även på framhjulet.

VÄXLAD FÖR 273 KNUTAR

Under kvalificeringen på Daytonas stockcar-bana, klockades Mann för 245,8 km/tim för bästa varv. Hondan var då växlad för en teoretisk toppfart av 273,5 km/timman. Denna hastighet fick han emellertid aldrig ut på rakorna, men Hondan visade sej ändå tillräckligt snabb för att vinna tävlingen. De snabbaste maskinerna på Daytona var

Fabriks-BSA 750 cc under preparation före Daytona. Ramen är samma som Triumph, dvs en kopia av den speciella McIntyre-ramen med vilken Jack Findlay kom tvåa (med Matchlessmotor) i 1968 års 500-VM, och vilken Percy Tait testat och utvecklat på Triumphfabriken under 1969.

emellertid racerversionerna av 3-cylindriga BSA och Triumph. Kolvtrubbel kostade emellertid dessa två märken segern. Under kvalificeringen klockades Gene Romero på Triumph för den snabbaste varvtiden = 253 km/timman och med den remarkabla toppfarten genom den elektroniskt kontrollerade "fartsträckan" av 265,48 km/timman.

BSA och Triumph var identiskt lika till utseende och teknisk utrustning, fränsett att BSA-maskinerna hade sina cylindrar lutade i 10 grader framåt — som på standardmaskinerna. Ramarna var splitt nya, utvecklade efter den prototyp som Percy Tait kört med i 500 cc racerklassen men som även använts i mindre kända sammanhang för såväl 650 cc Bonnevillemotorer som Tritonmotorer.

Ramen är av vaggtyp och följer i stort sett den ramlayout som konstruerades av Bob McIntyre under sextiotalets första år. Denna ram användes ända fram till 1968 av Jack Findlay som med en Matchless G50 motor blev tvåa i 500-VM efter Agostini det året.

Principen för ramen är att lagringen för bakre svängarmen utgör en punkt från vilken ramens hela styrka utgår i praktiskt taget rak linje upp till styrhuvudet. Denna ramlayout innebär att man kan göra en kompakt, lätt men mycket stark ram, med synnerligen goda egenskaper.

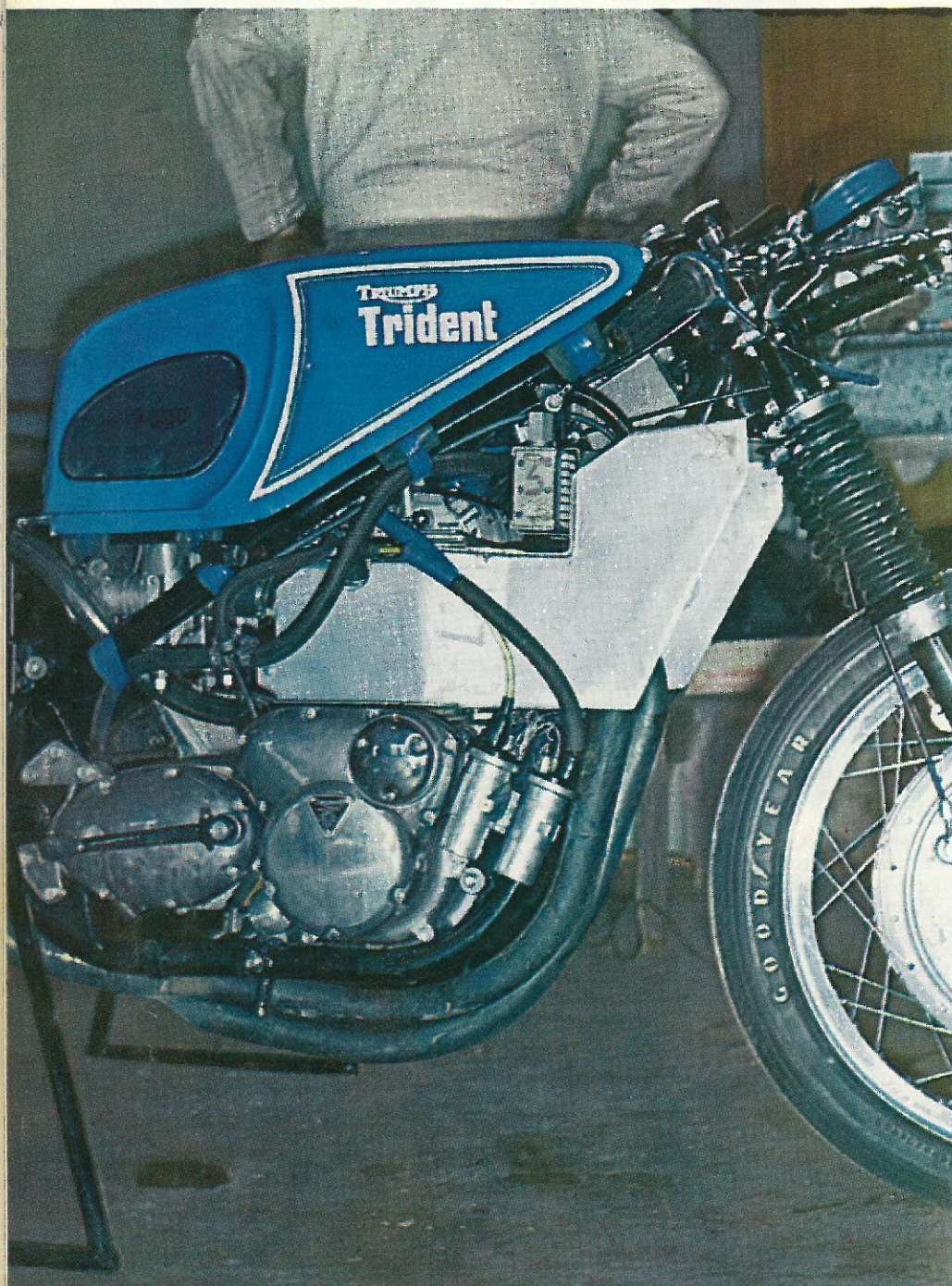
Triumph/BSA framgållar har bibehållits men bromsarna är special. Fram sitter det dubbeltrummade 250 mm Fontana och bak har man den enkelskiviga hydraulbroms

forts på sid 26

MED TRIMMAD STANDARDMOTOR

— det är grejer det!

TRIUMPHS SATSNING



HONDAS SEGER



Triumph — och koncernkollegorna BSA — gjorde den största satsningen på racermaskiner i fabriken historia när det gäller Daytona 200 miles race 1970. Satsningen gav utdelning, inte i totalseger men i två förnämliga topplatser, 2:a och 3:a samt i varvrekord under kvalificeringsrundorna på den snabba högfartsbanan. Tvåan i tävlingen, Gene Romero satte nytt fantastiskt varvrekord för motorcyklar på denna bana med 253,29 km/tim. i snitt — 12 km/tim. snabbare än den tidigare rekordnoteringen av kanadensaren

du Hamel med Yamaha 350 cc. På snabbaste rakan klockades Romero för 266 km/tim.

Hailwood noterade näst snabbaste varvtiden med BSA — 244 km/tim., också det en aktningsvärd hastighet. Minst lika höga farter som de Agostini kan prestera med den mångdubbelt dyrare MV-racern i VM:s 500-klass. Och de nya 750:orna torde bli ännu snabbare efter hand som Doug Heale (Triumph) och Allen Dudley-Ward (BSA) får fortsätta sitt utvecklingsarbete.

DAYTONA

Honda ställde upp med fyra maskiner. Egentligen gick endast en enda i tävlingen, ty en var borta redan efter träningen, dom andra två försvann efter få varv. En enda Honda — men det räckte, ty den kördes av USA:s all-roundstjärna, veteranen Dick Mann och den maskinen vann. De nya Daytonabestämmelserna är liberala och tillåter överliggande kamaxel, om detta är standard i en bruksmotor, som måste vara utgångspunkten för det man bygger dessa formelracers av. Hondan har

GER



TONA

Egent- ty en andra da — ts all- h den helser- kam- motor, t man n har som bekant kedjeden överliggande kamaxel. Detta höll på att kosta Dick Mann segern, ty kamkedjan var så näst intill slut som en sådan kedja kan bli, när Mann nådde målet, efter att ha vunnit Daytona 200 miles på den nya rekordtiden 165,23 km/tim.

Bilden här ovan visar Hondas triumf över Triumph! Det är Mann som segerhyllas under det att Romero och Castro får nöja sej med litet blygsammare uppvaktning för sina 2:a och 3:e platser.

HONDAS BESVIKELSE



SPECIAL
BY
MICK WOOLLETT

Men Daytona innebär inte blott segerns sötnä för Hondafabriken och deras 750-kubikare. Dick Mann vann visserligen, och han vann en mycket populär seger, men innan dess hade Hondateamet i övrigt bestående av engelsmannen Bill Smith och isländarna Tommy Robb och Ralph Bryans fått utstå en hel del trubbel. Samtliga dessa tre övriga Hondamaskiner råkade ut för kamkedjetrasel, Bill Smith under slutträningen samma morgon som tävlingen. Ralph Bryans som kvaddat en maskin tidigare på träningen — cykeln

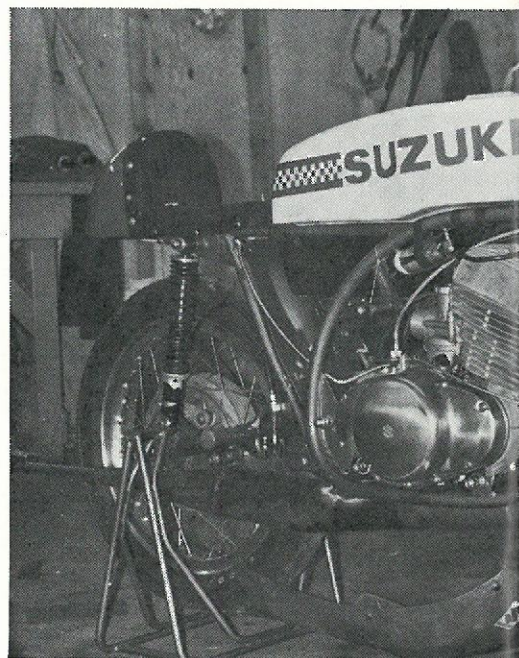
brann upp totalt! — körde en reservmaskin i loppet men denna fick brott på kamaxelkedjan efter tre varv, och Tommy Robbs cykel råkade ut för samma malör några varv senare. Så egentligen var Mann ensam på Honda hela loppet igenom.

På bilden här ovan ser vi den olycklige Ralph Bryans, som emellertid var lycklig nog att klara sej undan sin vådliga vurpa på träningen med blotta förskräckelsen. Och Honda kommer säkert igen i den nya 750-klassen.



T.v.: Kawazakis 500 cc produktionsracer, som är utvecklad helt enligt AMA:s bestämmelser för Daytona, gjorde debut som tävlingsmaskin i det historiska loppet. Det var den enda hittills serieproducerade maskinen som ställde upp där. Inte allra snabbast, men tillförlitlig. 7:e, 9:e och 13:e plats blev facit. Här är en närbild av den imponerande motorn med de korslagda avgaspiptorna. Vänstra avgasröret är lindat med asbest för att inte bränna sönder kåpan som sitter på under tävling.

Nedan: 500 cc Suzuki, en verklig fabriksmaskin! Visserligen en trimmad standardmotor, men vilken trimning! 68 hkr angavs som effekt. Det är lägre än Kawasaki Mach III racern, men Suzukin visade de snabbaste tiderna av de två. Och Grant med Suzuki ledde tills dess han körde slut på soppan. . . .



FANTASTISKA FARTER □ □ □ forts fr sid 23

som utarbetats av Triumphfabriken i samarbete med Lockheed.

Motoreffekten har höjts från standard 60 hkr vid 7.000 varv till strax ovanför 80 hkr vid 8.400 varv/minuten. Men motorn kan varvas med säkerhetsmarginal upp till 8800 varv. Amal GP-förgasare har ersatt de koncentriska förgasare som är standard. Avgassystemet är det tidigare flitigt omskrivna med tre avgaspiptor — mycket kompakt dragna — utmynnande i en enda gemensam megafon.

Oljetanken rymmer 5,5 liter och de oljekylare som är standard på BSA och Triumphs trecylindriga, sitter också på dessa 750-racers. För att ge ett extra tillskott av kraft ur de långsammaste härnålsböjarna, har den fyrväxlade lådans inkräm ersatts med en tätväxlad 5-växlad lådainsats. Denna kommer att säljas som "extra tillbehör" för såväl tävlingsbyggare som touringförare inom kort.

Totalvikten för BSA och Triumphs racers är 175 kg. Denna vikt bör jämföras med Hondas 187 kg men när det gäller standardmaskinerna är ju Hondas 4-cylind-

riga tvärtom något lättare än britternas trepiptor.

SNABB SUZUKI

Triumphmaskinerna slutade som tvåa och trea på Daytona, men den cykel som mycket väl kan komma att vinna på en europeisk typ av bana är 500 cc Suzuki. Ron Grant blev tvåa med en sådan förra året och ledde 1970 års Daytona 200 miles ganska länge innan han fick bensinstopp.

Suzukis 500 cc är betydligt lättare än såväl BSA/Triumph och Honda, den väger inte mer än 138 kg. Den har också betydligt bättre vägegenskaper än 750-orna på dom kurviga banavsnitten på Daytona. Den snabbaste Suzukin var inte heller så mycket under de stora maskinerna i kvalificering. 243 "knutar" noterades för Judy Nicholas — en fantastisk hastighet för en trimmad tvåtakts förgasarmotor plockad från en vanlig landsvägscykel. Men Suzukimotorn är mycket omsorgsfullt trimmad. Effekten har höjts från standard 47 hkr vid 7000 varv till 68 vid 8000 och Daytonamaskinerna var växlade för 258 km topphastighet. Taktiken för deras agerande var att de skulle sleapstreama snabbare 750:or på rakorna och gå ännu snabbare på banans kurvavsnitt!

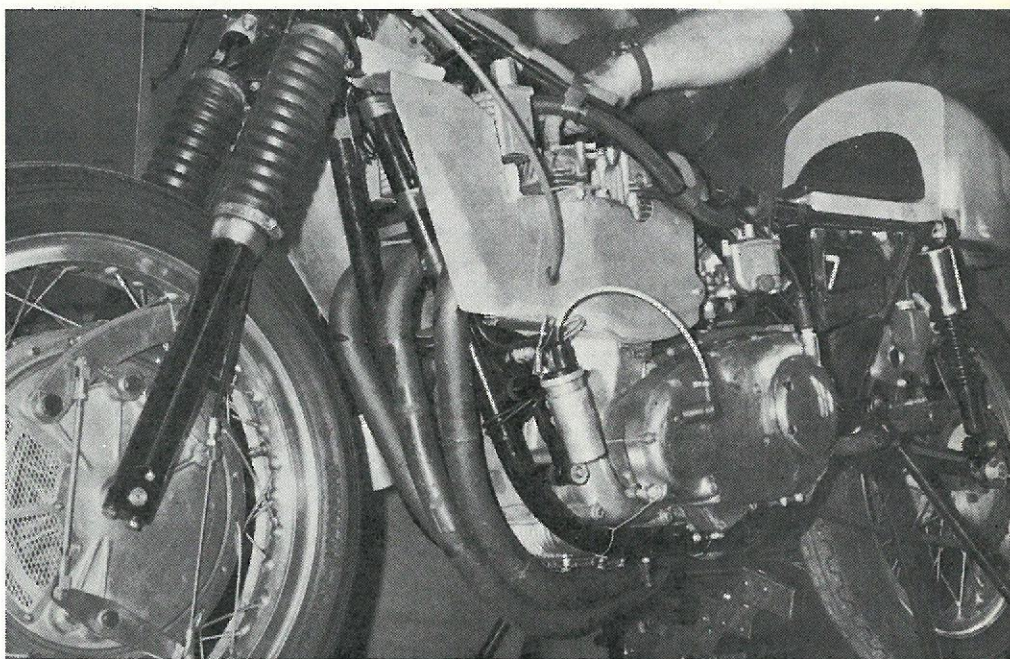
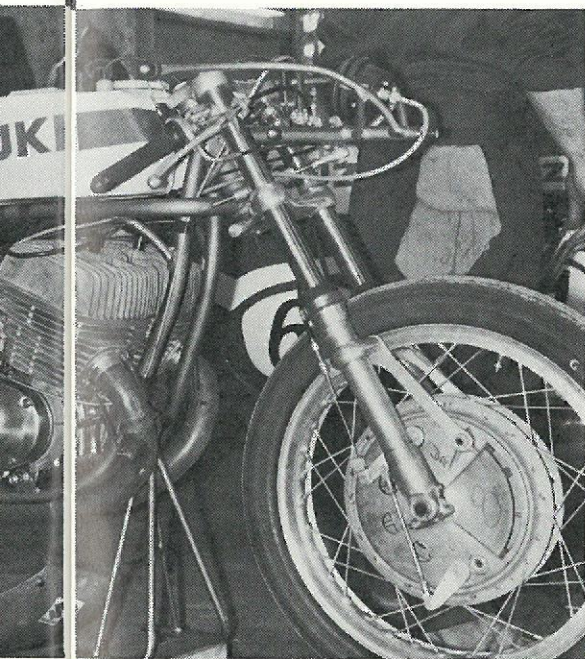
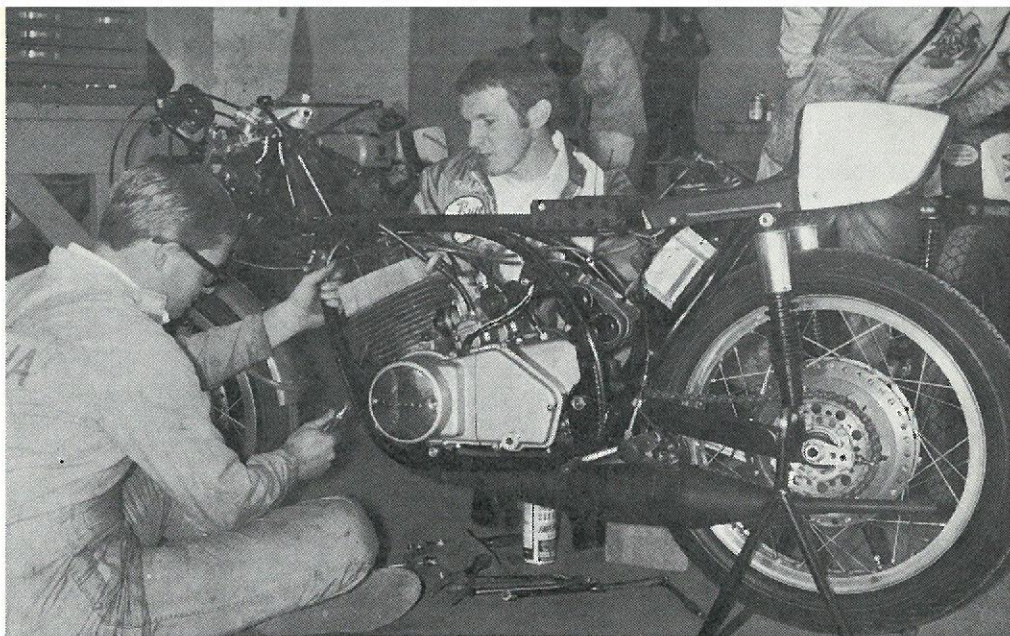
Grants maskin hade Ceriani framgaffel och Fontanas 250 mm dubbelsidiga nav, vilket numera är en mycket vanlig racerkomponent på snabba maskiner. Olyckligtvis höll Suzukis bränslekalkyl inte för Grant. Enligt AMA:s formelregler får nämligen inte bränsletankarna vara större än 22 liter och tävlingsledningen hade kalkylerat med en förbrukning av en och en halv liter per tio körda km — i verkligheten var Suzuki betydligt törstigare — och därmed förlorade Grant en eventuell seger!

"VINTAGE STYLE"

I enlighet med de nya 750-formelreglerna har Harley Davidson också byggt nya maskiner, vilka erätter de tidigare fabulöst snabba 750 cc sidventilerna. De nya motorerna har givetvis toppventiler samt är baserade på nedkrympta 883 cc sportstermotorer. Under ett tidigt fartprov på Daytona i januari månad så gick en prototypmaskin med omkring 160 miles/timman på Daytonas högfartsbana. Detta är 257 i snitt men varken under träning eller tävling inför 200-milesloppet höll kolvarna för HD. Den stora V-motorn med sina stötstångsarrangemang ser verkligen "vintage" ut men den producerar 70 hkr vid 7.800 varv. Vridmomentet i motorn är också sådant, att

T. h.: Rodney Gould och Randy Hall preparerar en av de extremt snabba 350 cc Yamahamaskinerna före Daytona. Yamaha har bl. a. den fördelen att maskinen är mycket lätt. Det är inte mycket som skiljer topphastigheten på dessa 350:or och de betydligt mera hkr-laddade 750:orna. Yamaha utnyttjar därvid det fördelaktiga förhållandet vikt/hkr för att åka fort.

Nedan t. h.: Fabriks Triumph "Trident" dom snabbaste maskinerna av alla på banan. Samma ram som BSA men den 3-cylindriga motorn sitter upprätt monterad i Triumphen. Lägg märke till de mycket smalt dragna avgasrören, som utmärker i en gemensam megafon.



fabriken endast anser ej behöva fyrväxlade lådor. Dessa HD väger heller inte mycket. 165 kg. V-twinmotorn ger också maskinen en mycket smal frontyta och strömlinjeformen på kåpan är framtagen efter dyrbara aerodynamiska experiment. Vidare har maskinerna italiensk Ceriani racergaffel, Fontana 250 mm dubbelnav plus en Airheart hydraulisk skivbroms på bakhjulet. Hjulen är 18 tum fram o. bak och däckutrustningen Goodyear racing.

FANTASTISKA YAMAHA

Snabbast av Yamahamaskinerna var Rodney Goulds vilken klockades för 257 km/timman genom fotocellen på fartrakan. Kel Carruthers gjorde emellertid det snabbaste varvet med en Yamaha under kvalificeringarna med 151,72 mph = 244,7 km/timman. En fantastisk hastighet för en 350 cc tvåcylindrig tvåtaktsmaskin med vanlig förgasarmatning!

Dessa Yamaha är, trots att vevhus, cylindrar och topplock överensstämmer med standardversionen, inget annat än omsorgsfullt trimmade TR2 racers. På Goulds maskin fanns det ett amerikanskt transistor-tändsystem. Motorerna kunde varvas upp till 10.000 och då gav de 65 hkr. Ett fint vikt-förhållande — de vägde bara 120 kg!

Till skillnad mot de tidigare uppräknade fabrikena, hade Kawasaki inte egna maskiner eller förare med, men den japanska fabriken hade en hel del tekniker och medhjälpare, för att assistera en rad privatförare som körde trimmade versioner av den bekanta Mach III. Ni har säkert sett dom tidigare dessa racermaskiner, med den 3 cylindriga tvåtaktsmotorn som utgångspunkt. Denna nya Kawasaki-racer går direkt in under dom nya formulabestämmelserna.

Detta var första gången som dessa 3-cylindriga Kawasaki racers kördes i en tävling och de värden som noterades var för kvalrundan 241,5 km/timman samt för fartsträckan 253 vilket är maskinens topphastighet. Med den rutinerade Ginger Molloy i sadeln, ansågs dessa Kawasaki som en verklig rival till dom övriga inblandade. Kawasakis racer utvecklar 75 hkr vid 9.000 varv/minuten och vikten är 145 kg. Till skillnad mot de övriga nämnda maskinerna är Kawasakin redan från början en ren produktionsracer, alltså en sådan som redan nu säljs till privatförare. Inga som helst ändringar mot vad som salubjödets förekom på Daytonamaskinerna. Dessa var inte snabbast av de cyklar som gick i tävlingen, men

de var anmärkningsvärt tillförlitliga och Ginger Molloy tog sjunde plats som bästa Kawasakiman. Andra förare gick in som 9:a och 13:e. Och — skall ni minnas! — Dusty Bradley vann Daytona Amateur Race över 100 miles med en Kawasaki Mach III produktionsracer, och han slog det gamla banrekordet med över 6 km/timmen!

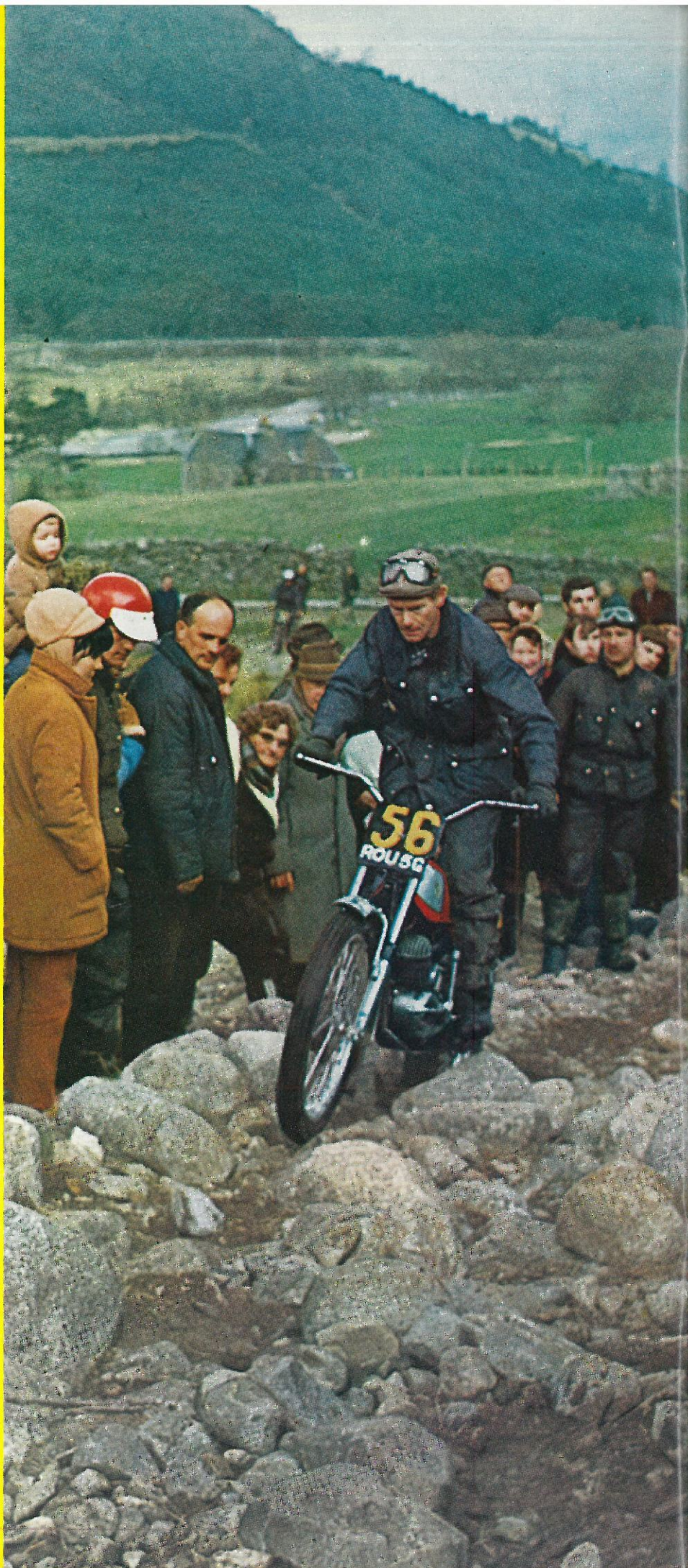
På Daytona fanns även "spioner" från BMW och Guzzi och dessa erkände utan omsvep sina fabrikers intresse för den nya klassen. **DET ÄR EN STOR TREND PÅ GÅNG FÖR EN NY TYP RACERLOPP FÖR MOTORCYKLAR. KALLA DET GÄRNA FÖR FORMULA 750 ELLER VAD SOM HELST!** Faktum är nämligen — att vare sej vi tycker om det eller inte — så är den gamla typen mc-racing som vi känner från våra europeiska banor med fem olika soloklasser och en eller ett par fabriksförare i varje klass på väg att dö ut. Så varför inte smida medan järnet är varmt och haka på den amerikanska trenden, ändra reglerna och låta oss få en ny typ av motorcykeltävlingar. Tävlningar med ungt friskt blod i form av nya maskiner, nya satsningar från fabrikanter som vill sälja på att visa vad deras standardmotorer duger till. Detta är något att tänka på!



SAMMY

— Den
otroliga
historien
om hur
man
blir
professor
i trial
teknik

AV DAVID DIXON



Sammy Miller story

■ ■ ■ Sällan — om ens någonsin — har en enda man dominerat inom en gren av en sport så som Sammy Miller har dominerat i trial. Kort efter det att han lämnade sin hemstad Belfast för att bli fabriksförare hos Ariel i Birmingham år 1956, etablerade han den enmansteater som brittisk och senare även europeiska trialförare och publik fått bevittna genom åren. Denna enmansteater kommer Sammy, om vi känner honom rätt, att bedriva ända intill dess det är dags för honom att lägga stövlarna, kepsen och Belstaffstället på hyllan. — Att lägga av är knappast aktuellt just nu, säger Sammy vid en personlig intervju för MC-SPORTS's räkning. — Men, tillägger han, du måste förstå att jag vill dra mej tillbaka medan jag fortfarande står på toppen, och därför kan det bli inom två, tre eller fyra år som jag sätter stopp.

Millers rekord är ofattbart. Sedan han började med en hemmagjord maskin med 197 cc Villiersmotor — det var 1953 — har han segrat i mer än 500, ja femhundra trialtävlingar. Han var den förste att lägga beslag på EM-titeln (som egentligen är detsamma som VM fastän FIM envisas med att hålla en lägre status för denna fina sportgren än t.ex. för cross, isracing m.m.). Sammy har vunnit EM 1967–68 och 1969–70. Han meritlista innehåller även 11 i följd tagna brittiska mästerskap, fem segrar i Shottish Six Days Trial, fem segrar i British Experts Trial och sex segrar i Scott Trial — även kallad "endagarstortyren". Sammy Miller har även vunnit guld i Internationella Six Days Trial och han har varit fabriksförare i motocross hos Ariel. Han har vidare skördat åtskilliga framgångar under sina år som tävlingsförare i grasstrack och på sandbana. Slutligen, — han har varit en förstklassig racermotocyklist och kört fabriksmaskin för bl.a. NSU. Han vann sin första tävling i denna gren år 1954 med en AJS 7R och i 250-klassen i Ulsters GP året därpå, var det endast med en härsman som han blev besegrad av John Surtees, båda på NSU fabriksmaskiner. 1957 ledde han 250 TT på Isle of Man, då han vursade i en av banans skarpaste kurvor. Sammy Miller var mer eller mindre predestinerad att bli världsmästare i road racing då han helt plötsligt lämnade in stöthjälmen år 1968, för att i stället helt koncentrera sig på trial.

— Detta var mitt största misstag, säger Sammy. Om jag hållit ut i två år till hade jag förmodligen varit på toppen, när den japanska mc-vågen började välla in över de europeiska Grand Prix-banorna. Ärligt talat tror jag att jag hade blivit en av de absolut främsta, med rätt japanskt maskinmaterial i mina händer. Sammy sitter tyst en liten stund, och så tillägger han: — Eller också hade jag varit död för länge sen vid det här laget!

All sport, även motorcykelsport är så specialiserad numera, att någon knappast kan vara en god allroundförare, som i gamla dagar. Sammy Miller valde att specialisera sej och ärligt talat tror jag inte att han ångrat att han satsade på trial. Han har en god självkänedom och han är inte vad man säger blyg när det gäller dom egna prestationerna. Han vet att han kommer att gå till historien som den störste någonsin. Och han har mycket ogjort ännu. Nyligen vann han sin 14 — fjortonde! — seger i Irlands främsta trial, Hurst Cup. Det är säkert inte den sista segern han har vunnit i denna tävling.

PROFESSOR MILLER

Så mycket vet folk om Sammy Millers fantastiska succéer men vad vet man om mannen bakom resultaten? Sammy Miller himself. Sammy är inte den typen som har lätt att vinna nya vänner och han är inte precis den man dunkar i ryggen och säger "hallå Sammy, hur är läget" och så är man bekant... Miller är känd som tyst och gåtfull, professorlikt funderande över hur han skall kunna tackla en svår sektion, just detta professorlika i den äldre bemärkelsen där det sätts likhetstecken mellan professor — tankspriddhet har kanske bidragit till epitetet "Professor Miller". Men detta smeknamn täcker mycket mera — det ger hela Sammy Millers uppläggning av sin sport i ett nötskal; det vetenskapliga satsandet och den logiska följden av detta, den enorma segrarskörden.

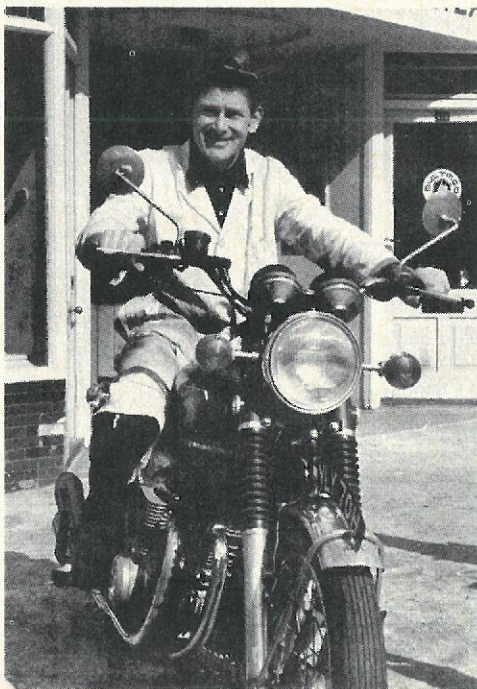
Men varken tystlåtenheten eller gåtfullheten är sanningen om Sammy Miller. Dom flesta som träffar Sammy möter honom ute på en tävling, där han är helskärt och koncentrerad och därmed svår att komma in på livet. Eller också kanske dom har träffat

honom efter en tävling och då pustar Sammy som regel ut, relaxar och känner sej allmänt avslappnad och då är det faktiskt ännu omöjligare att komma honom in på livet. Han är nämligen så fullständigt hängiven sin uppgift, så absolut besluten att vinna att han isolerar sej inom en alldeles egen "puppa". Han är så försjunken, så fördjupad i vad han håller på med att han glömer allt som händer runt omkring honom. Han lever i sin fullständigt egna isolerade värld. En förare som Don Smith — en utåtriktad och avslappnad typ som är Sammy Millers absoluta motpol när det gäller psykiskt beteende under en trial — hejar på publiken och skämtar sej igenom en tävling. Sammys attityd är emellertid den hundra procentiga koncentrationen eftersom han vet att alla — precis alla — förväntar sej att just han skall göra sitt absolut bästa. Sammy är kungen, han är den som de andra skjuter in sitt artilleri på, han är den som alla vill se detroniserad, bortknuffad från tronen! Sammy har allt att förlora och när han förlorar så slår de engelska veckotidningarna för mc-sport upp detta med stora rubriker — men inte när han vinner. Detta har man ju räknat med, det ger betydligt mindre publicitet för honom än en förlust. Det gör som alla förstår att Sammy Miller har dubbel anledning att säkra en seger i varje tävling. Det är en hård stress han har att stå, den återspeglas i hans ansikte i varje sektion han kört in i, det speglar den eftergivliga segerviljan och den totala koncentrationen inför uppgiften.

ÖVERTAG ÖVER KONKURRENTERNA

Det är som Sammy säger: — Det är enbart en fråga om man har den rätta segerviljan, resten avgör sej själv när man tar avgörande skuttet in i sektionen. Jag gillar speciellt att köra på vintern när det är halt och tjäle i marken, det ger mej ett övertag över konkurrenterna. På den tiden jag körde i road racing och det regnade under en tävling, visste jag att konkurrenterna skulle slå av på tempot mer än jag själv gjorde.

Men detta artisteri på två hjul är långt ifrån ett oförklarligt mirakel, även om det kan förefalla att vara något sådant för en oinvid. När Sammy Miller arbetade hos Ariel, tränade han varje dag, om det gavs tillfälle. Nu bor han i Hampshire i södra England och han tränar fortfarande så ofta han har tid och möjlighet. — Om jag hittar en svår sektion när jag är ute och kör, så vill jag gärna klara den tre gånger i sträck, innan jag



Sammy Miller utanför sin mc-shop, i sadeln på den Honda CB 750 som artikelförfattaren David Dixon anlände till Sammy med.



Sammy Miller har tagit det avgörande skuttet in i sektionen och nu har han att klara ut situationen efter sina på förhand uppgjorda "ritningar".

forts fr föreg sid

fortsätter, förklarar Sammy. Han tillägger: — Och så vill jag helst träna för mej själv, eftersom andra förare distraherar mej...

Sammy lägger ned en massa tid under tävlingarna med att "kolla in" sektionerna. — Först av allt räknar jag ut min egen ingångsväg i sektionen och spåret jag beräknar följa genom sektionen. Därefter tar jag mej tid för att se om andra förare begagnar sej av samma utgångsläge som det jag räknat ut och i så fall hurdant grepp dom erhåller genom att ta detta spår. Det enda jag är rädd för är att komma ur det uträknade spåret i en svår stensektion, eftersom jag vet att jag måste kämpa hårt i en sådan situation för att hålla maskinen under kontroll och det är först då, när en sådan situation uppstår, som en sektion blir verkligt svår.

— Någon typ av sektioner som jag inte gillar alls? Ja, i så fall sådana som följer bäck- eller flodfårar och där man inte kan se vad som finns på botten under vattnet!

Men det är inte enbart Sammy Miller som spenderar en hel del tid under tävlingarna för att kolla sektionerna. Dom andra förarna väntar ännu längre för att få se hur Sammy klarar problemen! Av denna anledning föredrar den store trialkungen kombinerade tävlingar som går ut på såväl tid som trial. Sådana tävlingar där tidsmomentet spelar en så stor roll att ingen har tid att förlora på att stanna upp och se hur andra kör. Hans två favorit tävlingar heter Scott och Hurst. — Speciellt Hurst Cup Trial är en mycket intressant tävling, den går som varvlopp (till skillnad mot Scott som har ett enda långt varv) och jag kan hålla mitt eget spår rakt igenom, varv efter varv utan att en enda av dom andra kan se hur jag bär mej åt.

Sammy Miller har vunnit Hurst Cup tretton gånger på fjorton starter!

Miller anser också att framgångar föder nya framgångar. Detta är mycket viktigt att minnas när det gäller en sådan nervpers som Scottish Six Days Trial. Jag vill gärna ha en klar ledning på andra dagen i den tävlingen, eftersom en sådan ledning innebär såväl ökat självförtroende för mej själv, som en viss nedstämdhet hos konkurrenterna.

ETT GLAS MJÖLK TILL FRUKOST

Men om samma konkurrenter fick en chans att se Sammy Miller tidigt på morgonen före en sådan tävlingsdag, så skulle dom bli betydligt karskare själva. Ty den 178 cm långa gestalten, som verkar ha ett så iskallt yttre är då i själva verket ett 73 kg knippe vibrerande nerver. Hans mage tål ingenting annat än ett glas mjölk till frukost och därefter tänder Sammy Miller en cigarrett, för övrigt enda gången man har en chans att få se honom röka. Han suger i sej denna giftpinne för att stilla nerverna inför dagens uppgörelse i sektionerna på trialbanan. I övrigt är Miller återhållsamheten personifierad när det gäller stimulantia. Han är nykterist, därför ett mentalt välbefinnande är ett A och O för honom i hans sportutövande. — Psykisk toppkondition är lika viktigt för en trialförare som i road racing eller andra snabba hastighetsgrenar, säger Sammy. Dagens trialteknik kräver en blirts snabb reaktionsförmåga och en förare måste kunna ge sitt bästa alltid, i alla situationer. Dagens konkurrens är så rakbladsskarp att ett enda misstag ofta är tillräckligt för att man skall förlora segertroféen. Notera gärna att jag inte har något emot att ta stryk med en smal marginal av en god motståndare, men jag hatar faktiskt att göra bort mej på grund av okoncentration eller några andra orsaker som är oförlätliga. Jag gillar inte heller att gå omkring i sektionerna och berätta hur många prickar jag har och när jag är i mål så behåller jag fortfarande det för mej själv. Resultatlistan kommer så småningom och det är bättre att den får tala. Det är kanske därför en del säger att jag är "tystlåten".

KYRKGLASMÄSTARGESÄLL — MOTORINGENJÖR

Sammy Millers första arbete var i lära hos en glasmästare som var specialist på att tillverka blyinfattade färgade kyrkfönster. Det är ett långt steg från detta första jobb och till en utlärare,

Sammy Miller story

förstklassig motoringenjör. Men Sammy Millers väg från kyrkoglasnmästaren gick via hans pappas firma som var ett kombinerat skyltmåleri och dekorationsateljé. Där arbetade Sammy intill dess han fick jobb på Arielfabriken 1956. Under sex långa år studerade han på ett tekniskt gymnasium på kvällstid i Birmingham, samtidigt som han på dagarna jobbade i Ariels experimentverkstad och på lördag och söndag körde trial. 1958 byggde Sammy en prototyp av vaggtyp och plockade in en Ariel "Leader"-motor i denna, samt krökte till ett par avgasrör till den tvåcylindriga tvåtaktsmotorn så att den fick en sportig stil. Denna Ariel kunde mycket väl ha utgjort prototypen till dagens moderna street scramblers från t.ex. Yamaha eller Suzuki, men den passade inte Arieldirektörernas politik. Idag är Ariel död. Inget att undra på att Sammy är såväl bitter som hård i sin kritik av brittisk mc-industri: — Dom hade marknaden för sej själva, men en urusel ledning inom fabriken har serverat sina egna huvuden på ett fat till japanerna!

Tillförlitligheten hos dom maskiner som Sammy Miller kör är legendarisk. — Knepet är att hålla fabriksmekanikerna på avstånd säger Sammy. Jag vill inte gärna ha dem på närmare avstånd än en mile (1609 meter...), säger han med ett snett leende. Maskinpreparationen är så viktig att man inte gärna kan överlåta den till någon annan. Därför kan man heller inte göra sej själv nog besvär med att få en trialmaskin i det skick man önskar.

DEN BEUNDRANSVÄRDA SENOR BULTO

Sammy Miller har något av en fanatiker över sej, när det gäller att banta ned trialmaskiner. Han fick ned 9 kg enbart genom att montera på specialbyggda nav, av dyr titanium, på en Bultaco 250 cc "Sherpa" trial. Han började sitt samarbete med Bultaco 1964. Den gången tog det honom elva (11) dagar att designa Bultacos första riktiga trialmaskin. Men det tog honom ett halvår att få ut det bästa av maskinen, efter övergången från den tunga 500 cc Arielykeln. Men när väl Sammy blev inkörd på Bultacon, kom den stora 250 cc tvåtaktsvägen i trial. Sammys beundran för den spanska fabriken, speciellt för Senior Bulto personligen, är enorm. — Han (Bulto) är en underbar människa, ingenting kan vara för stort besvär för honom när det gäller skapandet av en bra motorcykel, han (Bulto) är så ytterligt entusiastisk för mc-körningen i alla dess former. Och han (Bulto) älskar trial. Han är en utomordentlig tekniker också.

Sedan 1967 har Sammy räknat ut att han vunnit 160 trials med sina Bultaco, med 1967 som det allra bästa året. — Då vann jag Scottish Six Days, The Scott, The British Experts och dessutom Europamästerskapet. Min målsättning är nu att vinna 12 brittiska mästartitlar.

Han har 11 redan! Men dessa framgångar har näppeligen gjort honom rik.

TRIAL = DÅLIG BUSINESS

— Trial är nog en av de sämsta affärer man kan syssla med som professionell tävlingsförare, säger Sammy. Jag får £ 100 (1250 kr) för en seger i Brittiska Mästerskapet och £ 400 (5000 kr) för ett EM-tecken. Detta är bonuspengar jag får från Bultaco, det är som ni förstår inga stora summor att försörja en hustru och fyra-årig dotter på. Men jag drygar ut inkomsterna

med min egen mc-shop, från vilken jag bl.a. säljer specialgrejor till Bultaco, Montesa och Greeves trialmaskiner på postorder över praktiskt taget hela världen. Specialprylar som jag själv designat och konstruerat, grejor som håller vikten nere på en trialbåge och förbättrar egenskaperna. Jag har heller inte behövt annonsera så särskilt mycket om dessa detaljer, jag tror dom som åker och håller sej ajour med vad som händer känner till mina delar, ty försäljningen bara ökar och ökar. Alla dessa specialdetaljer tillverkas av små leverantörer, som ofta utför både ett bättre, snabbare och billigare jobb än dom stora fabriken.

Sammy Millers mc-firma är verkligen under expansion. Den sysselsätter förutom Sammy själv, två man till och alla har fullt

upp att göra hela vecan. — Den här mc-shopen skall jag ha att leva på helt, när jag lägger av att köra som fabriksförare, säger Sammy. — Men tillägger han, jag tror det blir svårt att sluta helt med tävlingskörningen. Ni får nog se mej då också i en del tävlingar, även om det inte gäller dom stora titlarna då utan mera lokala meetings. Tävlingar som man kan starta i — för skojs skull!

Trots att man inte gärna kan förneka att Sammy Miller har gått så långt i sitt fackutövande av trialverksamheten — såväl som förare som affärsman — att han måste räknas som ett helproffs, så är det



faktiskt fortfarande den hängivne motorcyklisten Sammy Miller man stöter på under den kommersiella ytan. Jag hade inte mer än hunnit att parkera den Honda CB 750 som jag hade som testcykel, med vilken jag for ned till Sammys mc-shop, förrän den rödhåriga nordirländaren satt uppflugen i sadeln på denna cykel, och några sekunder efteråt var han försvunnen i ett vrål, som en blix. En hel del utrymme i den verkstad som hör till hans mc-shop upptas av fyra stora Vincentmaskiner, av vilka Sammy har restaurerat en till ett skick som kommer att kunna ge den förstapris i en Concors-de-Elegance-tävling. Han har också restaurerat två vintagecyklar, en Royal Enfield och en Coventry Eagle. Dessa ingår i hans samling av allt som allt tolv vintage bikes. Sammy samlar också på antika skjutvapen. — Ifall jag behöver dom för allt bråk som är där hemma skämtar Sammy. Som irländare hoppas jag själv att han bara skojar. Som avkoppling gillar förresten Sammy Miller att spela golf. Hans handicap? — Hela banan! grinar Sammy.

Första gången jag träffade Sammy Miller var i en trial i Dublin, där vi råkade hålla sällskap under en stor del av tävlingen. Hans beslutsamhet och skicklighet imponerade på mej redan på den tiden. Speciellt då han efter tävlingens slut lånade min ganska tunga och klumpiga Norton "500 T" och prövade den i en av dom sektioner som vi ansåg omöjliga. Han klarade sektionen, inte bara en gång utan tre gånger i följd. Detta var faktiskt första gången som Sammy Miller körde en 500-kubikare i trial. Jag gav Sammy en spontan applåd när jag såg detta. Jag vill avsluta denna artikel med ytterligare en applåd, för allt vad han gjort under åren!



Brough
Superior

AV WICKE

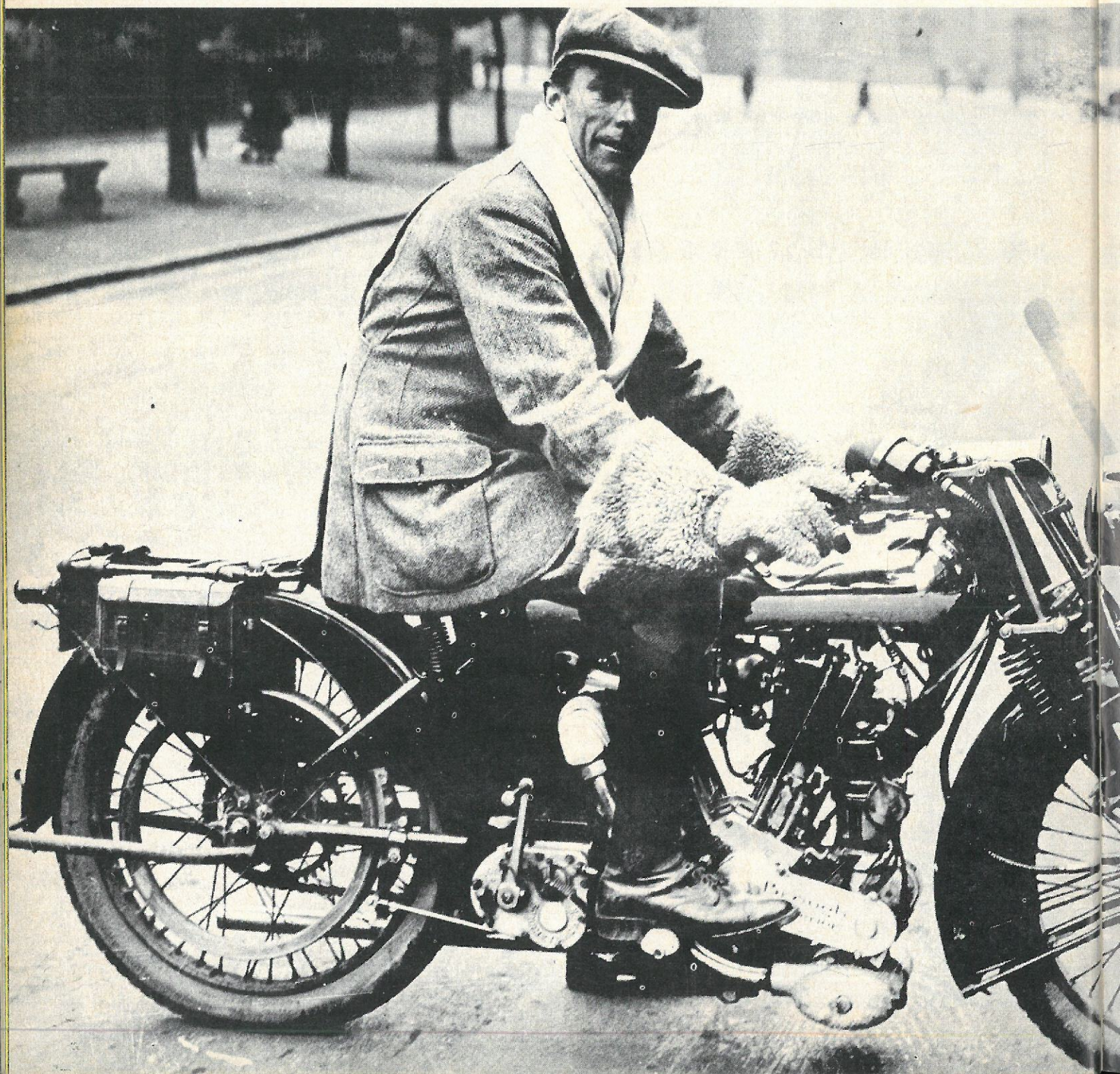
ILLUSTRATIONER: MOTOR CYCLE, LONDON;
SAMT UR BOKEN "THE GOLDEN YEARS AT
BROOKLANDS" BY DR. JOSEPH BAYLEY OCH
"THE ROLLS ROYCE OF MOTORCYCLES" BY
DR. ERWIN TRAGATSCH.

mannen

OCH

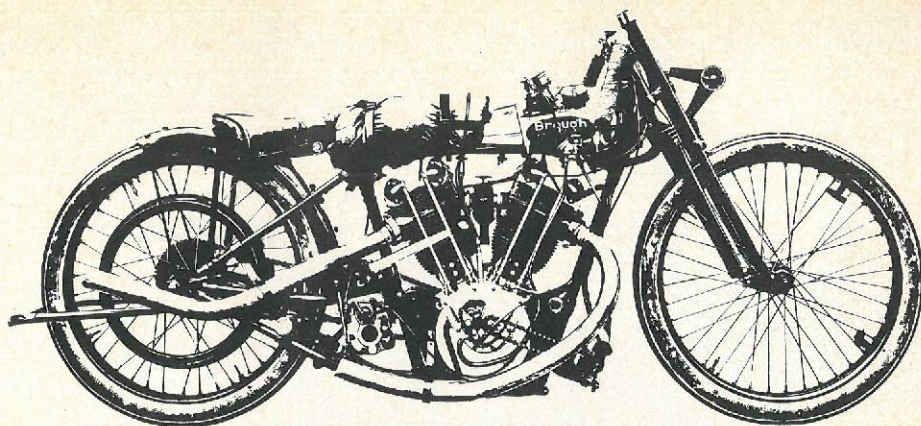
märket

som blev en legend



H. Le Vacks berömda 996 cc Brough-Superior/JAP med vilken den kände Brooklandsföraren slog världsrekord på "flygande kilometern" flera gånger under 1924. Vid körningar i Frankrike det året noterade Le Vack slutnoteringen 119 miles per timma = 191 km/tim. med snabbaste riktning 122,24 m. p. h. = 196,8 km/tim. Höga farter för nära 50 år sedan!

George Brough — mannen och hans mc-märke som blev en legend. Bilden visar Brough i typisk 20—30-talsstil, sportkostym i tweed, keps, ylleschal, högskäftade läderkängor, fårskinns-handskar — och så hans egen skapel-se BROUGH SUPERIOR.



TUSENTALS och åter tusentals mc-märken har kommit och gått sedan seklets början. De allra flesta är nu borta både i verkligheten och i folks medvetande. Men det finns lysande undantag, märken som blivit legendariska och aldrig glöms bort. Mest känt av alla är kanske Brough Superior, "Motorcyklarnas Rolls Royce". Från början till slut skapade av en enda person, engelsmannen George Brough. En färgstark och självmedveten mc-entusiast, vilken nyligen gick bort i den aktningvärda åldern av 80 år.

Historien börjar egentligen med Brough senior, som i seklets början hade en liten mc-fabrik, där han plockade ihop maskiner av olika typer. Speciellt intresserade han sig för boxermotorn, placerad på längden i ramen, liksom hos forna tiders Douglas. Sonen George var som alla pojkar mycket biten av allt som rörde motorer och stannade efter slutad skolgång hemma hos fadern för att hjälpa till i verkstaden. Skall vi vara ärliga, är det nog riktigare att säga verkstad än fabrik. Det rörde sig inte om några löpande band eller stora monteringshallar, man köpte bara en lämplig motor från JAP eller någon annan och plockade sedan ihop en egen maskin.

George gav sig tidigt in i tävlingarna, självfallet körde han faderns Broughmaskiner då. Han deltog till och med i Senior TT 1913, dock utan framgång.

Men det var inte bara George Brough som gripits av fartdjävulen. När mc-tillverkningen kommit i gång på allvar igen efter första världskriget, steg kraven snabbt hos de verkliga entusiasterna. Man ville ha stora, snabba maskiner, gärna skulle de samtidigt ha en exklusiv stil.

Detta fattade George Brough snabbt

och 1919 startade han en egen mc-tillverkning, helt skild från faderns. Namnet ville han ha kvar men för att skilja maskinerna åt döpte han sina till Brough Superior. Hans skulle framstå som överlägsna, lyxiga supermaskiner.

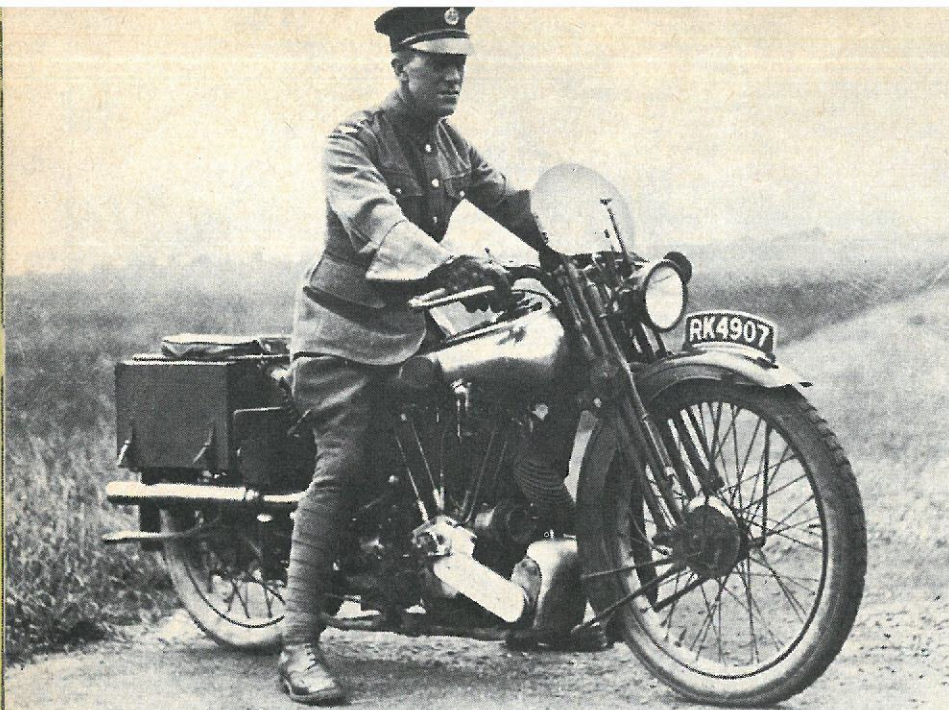
Allt klaffade precis som beräknat och Brough Superior var snart ett berömt märke. En starkt bidragande orsak här till var George Broughs personlighet och näsa för PR, detta långt innan uttrycket var uppfunnit.

Vidare hade han en stor portion självförtroende och älskade att göra sensation i diverse sammanhang. Varje gång det drog ihop sig till mc-utställning i London, ordnade han till en säregen experimentmaskin, som utgjorde blickfång i hans monter. Om sedan maskinen kom i produktion spelade mindre roll, huvudsaken var att få ett dragplåster på showen och därmed tillförsäkra sig ett omnämnande i fackpressen. Elaka tungor ville berättat, att det ibland fanns showmodeller, vilka aldrig gick att köra, det rörde sig om fejkade motorer.

Men visst fanns det Brough Superior maskiner som kunde röra på sig. I yngre dar var Brough själv en oförvägen, ja våghalsig tävlingsförare, vilken härjade vilt på dåtida banor. Mest känd var utan tvekan Brooklandsbanan, en gigantisk betonggryta där förarna hoppade från skarv till skarv. Under hela mellankrigsepoken fram till 1939 då kriget satte stopp för tävlingarna, hann de mäktiga Brough Superior maskinerna fira mängder av triumfer just på Brooklands.

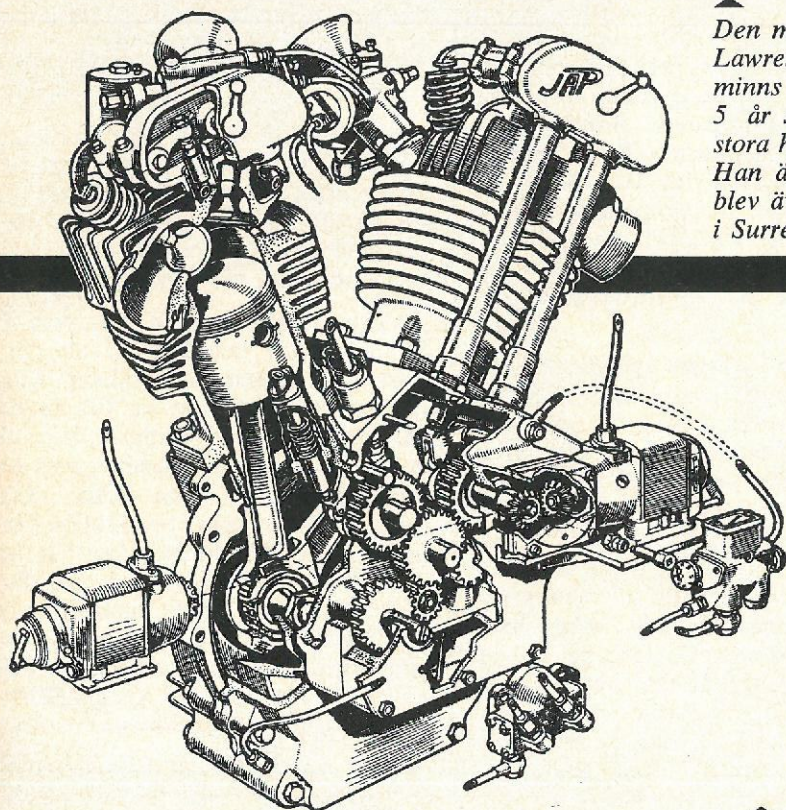
Helt stilriktigt blev det också Brough Superior, som tog det absoluta varvrekordet på Brooklands. Den 4 juli 1939 noterade Noel B. Pope 200 km/tim med sin kompressormatade 1000-kubikarc, detta utan strömlinjekåpa och utan bakhjulsfjädring.





En av George Broughs egna racer-maskiner kallades Old Bill efter en dåtida skämtserie. Med den noterade han 51 raka segrar i sprinterlopp och backtävlingar för att sedan i den 52:e råka ut för en framhjulspunktering och åtföljande vurpa. Då hade han emellertid hunnit så långt på banan, att den herrelösa maskinen slungades över mållinjen och då klockades för snabbaste tiden. Priset gick dock till Freddy Dixon, som hade näst snabbaste tiden, detta eftersom han följde med sin maskin i mål!

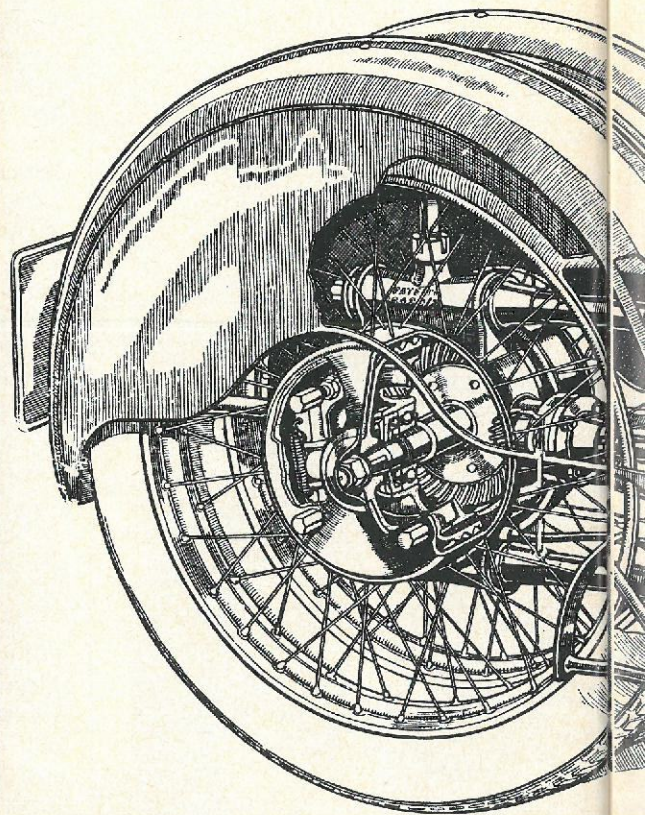
Old Bill var en sidventilad maskin med JAP-motor på 1000 kubik, som i otrimmat skick gav 30 hk. De maskiner som George Brough sålde var



Den mest kända BS-kunden genom tiderna: överste T. E. Lawrence, mera känd som "Lawrence av Arabien" — Ni minns kanske filmen med samma namn som gick för c:a 5 år sedan? Lawrence som var en av 1:a världskrigets stora hjältar blev senare mc-biten på just Brough Superior. Han ägde sammanlagt sju B. S. och den sista maskinen blev även hans öde — han omkom vid en landsvägsvurpa i Surrey söder om London år 1935.

JAP-motorn, dvs. den stora 996 cc V-twinen var signifikativt för Brough-Superior, även om en hel del andra motorer förekom från och till. Den här avbildade JAP-motorn hade typbeteckning 8/75. Cylinderdiam. var 80 mm, slaglängd 99 mm. Kompressionsförhållandet var 8:1 — en mycket hög siffra det aktuella året 1933! Motorn satt monterad i den snabbaste BS-typen, "SS 100". Den utvecklade 74 hkr vid 6.200 varv. Med denna effekt var George Brough utan konkurrens från någon annan tillverkare av landsvägsmaskiner på den tiden.

En unik BS-modell som sällan nämns är denna "typ 4" från 1931. Motorn är en vattenkyld 800 cc Austin "Seven". De fyra cylindrarna gav sammanlagt 23 hkr vid 4.600 v/min. Maskinen hade tre växlar fram och en back — den var som ni förstår avsedd för i första hand sidvagnskörning. Kardandrift var en annan finess. Sammanlagt tillverkade B. S. tio maskiner av den här typen.



i början också utrustade med sidventilmotorer och hade då beteckningen SS80. Snart steg dock pretentionerna på fart och motorstyrka och Brough Superior SS100 kom ut i marknaden. Den hade också en 1000-kubiks JAP-motor men nu var det fråga om toppventiler.

Modellbeteckningen SS100 var inte vald av en slump, siffran anspelade på engelsmännens klassiska hastighet, 100 miles i timmen (160 km/tim). Varje köpare fick ett skriftligt certifikat på detta, vi citerar direkt ur 1925 års broschyr: "Varje SS100 åtföljes av en kraftig garanti, undertecknad av tillverkaren, att den maskinen har klockats för över 100 miles i timmen, mätt över flygande kvartsmilen." För att kunna utföra fartproven, hade man ordnat en privat testbana på nära 3 km, där alla maskinerna kördes.

Hjärtat i SS100 var den legendariska JAP-motorn med V-ställda cylindrar och en slagvolym på något under 1000 cc. Den levererades från fabriken i ett flertal olika trimningsgrader, en skicklig mekaniker kunde sedan plocka ut åtskilliga hästar till.

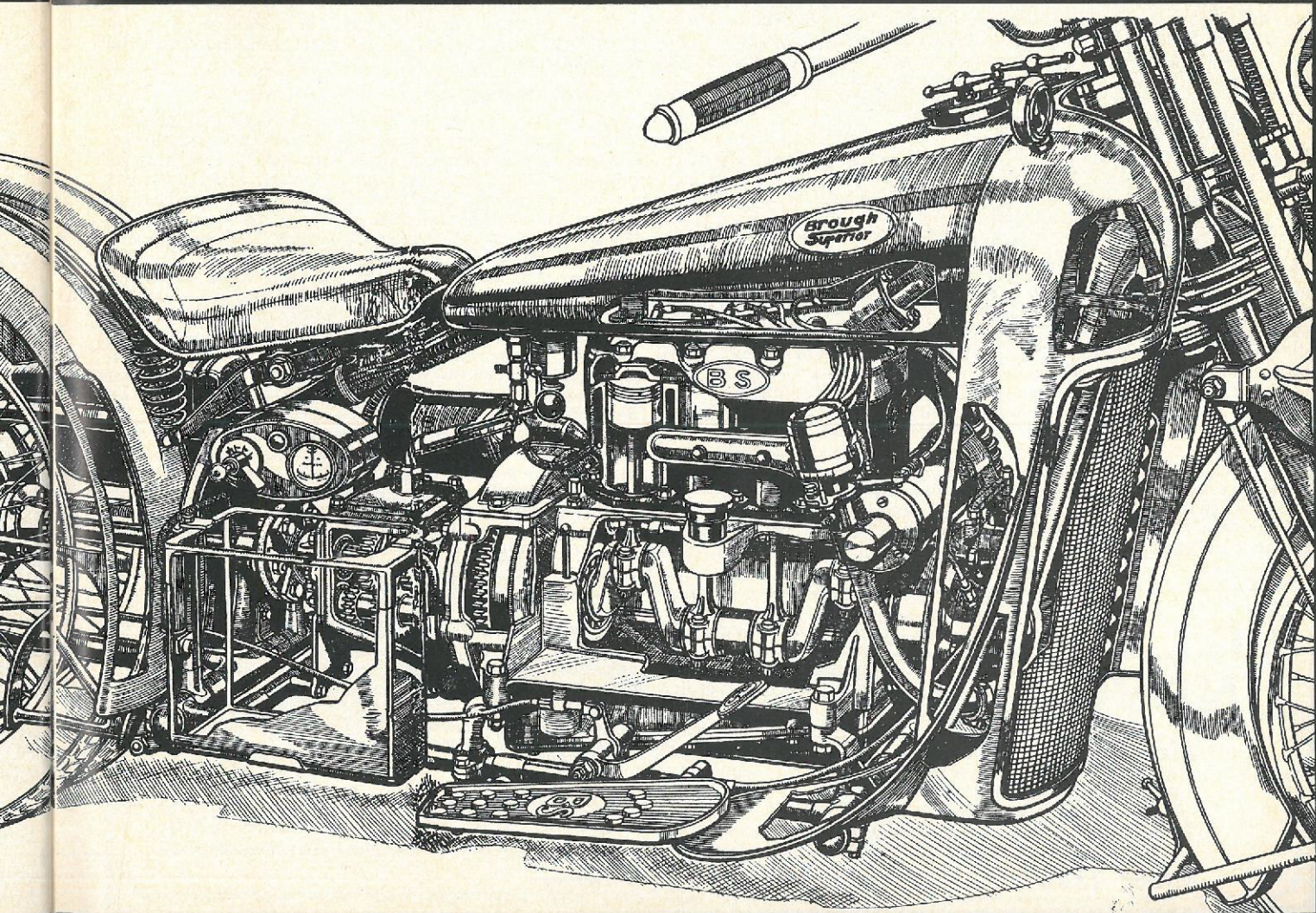
Alla Brough Superior kännetecknades av ett exklusivt utförande. De såldes ofta direkt från fabriken och utrustades enligt kundens speciella önskemål. Enligt legenden brukade George Brough först bjuda in kunden på en privat lunch, där man noga diskuterade vilka finesser maskinen skulle ha. Priset brukade däremot aldrig diskuteras, man förutsatte att en Brough Superior spekulant inte behövde vända på slantarna.

Den mest kände av alla kunderna var utan tvekan T. E. Lawrence, "Lawrence of Arabia", författare,

överste, ökenhjärte och hängiven motorcyklist. Han blev tidigt en av George Broughs intima vänner och hann med att köpa sju maskiner. Lawrence omkom vid en trafikolycka 1935, att han då körde sin SS100 var väl helt i sin ordning.

Ordet statussymbol var inte uppfunnit när Brough Superior tillverkades men en entusiastisk reporter i The Motor Cycle myntade en annan reklamslogan. Han drog till med "Motorcyklarnas Rolls Royce" i ett reportage och George Brough försummade sedan aldrig att citera detta i sina broschyrer. Vad Rolls Royce tyckte om saken vet vi egentligen inte, det finns många historier om detta. För att ha ryggen fri rent juridiskt sett, var man dock noga med att sätta citationstecken runt sin slogan, Rolls Royce kunde knappast ingripa då.

Handtillverkade av yrkesmän . . . motorcyklar för verkliga konnässörer



Den svenska MC-marknaden är nog så betydelsefull



Hugh Palin, Nortondirektören som varje år dras till den internationella mc-showen i Stockholm. Bilden är från 1964, vid en av Mr Palins första besök i vårt land, under en kongress för mc-fabrikanter. Mannen t. h. är Triumphs legendariske konstruktör (av speed twin motorn 1937—38) Erward Turner, och sedermera Triumph-direktör.

● Den som säger detta är Mr Hugh Palin, direktör hos Norton/Villiers och f. d. chef för brittiska motorcykelindustriförbundet. Mr Palin har varit åtskilliga gånger i Sverige. Senaste tillfället var vid den 4:e internationella mc-showen i Stockholm, i Marmorhallarna.

MC-SPORT fick en stund över med Mr Palin och klämde honom på pulsen litet. Sverige är som sagt en marknad som fabrikanterna räknar med på allvar idag, men hemma i England har man vissa problem... Bl. a. blir det en "krock" mellan två motorcykelutställningar praktiskt taget samtidigt i London i januari 1971!

— Vilken gång i ordningen jag är i Sverige vet jag inte på rak arm, säger Hugh Palin, en typisk engelsman så som vi gärna och ofta vill föreställa oss typiska engelsmän, korrekt välskräddad, ytterst artig och uppmärksam, allt det där ni vet som skapat epitetet british accent.

Hugh Palin minns alltså inte exakt hur många gånger han har varit här. Men några av tillfällena minns han speciellt. Bl. a. den enda gången då den internationella fabrikantbyrå (Bureau Permanent) hade sammanträde i Stockholm 1964. Och en annan gång han minns var Sixdays i Villingsberg 1966. Vid båda dessa tillfällen var Palin här som representant för Brittiska Cykel- & Motorcykelindustriförbundet. En sammanslutning som dessvärre idag har sett sitt medlemsantal sjunka mer och mer de senaste åren. Borta är medlemmar som Ariel, James, Francis Barnett — etc. — fabriker som på sin tid sysselsatte en hel del folk med motorcykel-tillverkning men som idag är bortrationaliserade i en allt hårdare marknad, där bl. a. britterna fått kännas vid den svåra konkurrensen från japanernas nytänkande.

Earls Court — den stora mc-mässan i London för vilken Hugh Palin var högsta boss, är också borta. Samtidigt som den sista utställningen av detta slag arrangerades på hösten 1967, tillkännagav Palin sin avsikt att sluta som chef för mc-industriförbundet, och gå över till rent aktiv säljtjänst, som direktör i den nybildade Norton/Villierskoncernen. Ett byte av jobb som Palin aldrig ångrat.

— Jag fick på det viset äntligen utlopp för min ambition att sälja motorcyklar på riktigt, att kunna koncentrera mej på ett märke, och inte behöva stå som åsnan mellan olika höttappar. Det fanns egentligen nästan lika många åsikter om marknadsföring inom mc-industriförbundet, som det fanns intressenter i sammanslutningen. Det var inget lätt jobb jag hade, det kanske ni förstår. Med den belastning som en sviktande marknad för flera av fabrikanterna dessutom medförde. Plus allt jobb med den vanliga cykelsidan. Själv var jag typisk motorcykelman. Så förstå mej rätt att när ett jobb som direktör på Norton blev ledigt, så kunde jag inte stå emot erbjudandet. Det gällde ju dessutom att börja från början igen, att starta Norton på nytt, med det gamla fina märkesnamnet som utgångspunkt för modeller med nya idéer. Jag tänker då på "Commando", en maskin som onekligen gett oss nya möjligheter att förena gammal brittisk mc-byggartradition med nytänkande på konstruktionsområdet.

HELT NY MC-FABRIK

— Men det har också varit arbetsamma år, dessa nya första med Norton. Först hade Norton sedan några år tillbaka flyttat från de traditionella lokalerna vid Bracebridge Street i Birmingham till A.M.M:s ålderdomliga fabriksbyggnader vid Woolwich söder om Themsens i London. För oss gällde det att skapa en helt ny motorcykelfabrik. Med en division för Norton och en för AJS. Norton som traditionell landsvägsmaskin, AJS som sportmärket, med tonvikt på motocrossmaskinerna, tvåaktarna som vi utvecklar vidare med all den erfarenhet som finns från Villierstiden. Den nya fabriken ligger som bekant i Andover, inte långt från Thrupton. Den är toppmodern och vi väntar oss mycket av framtiden.

— Om Norton tänker satsa på ett riktigt "racing team" — ett sådant som vi hade på 20-, 30-, 40- och 50-talen... Ja, det var sannerligen en svår fråga. Vi har idkat samarbete med specialfirmor när det gäller sportmaskinklassen, då främst Gus Kuhn Motors. Vidare har vi Peter Williams, som blev 2:a i Senior TT efter Hailwood i 1967 Diamond Jubilee Race på Isle of Man. Williams är en av Storbritanniens absolut förnämsta förare. Jag skulle personligen se att vi kunde bygga en riktig Norton racer till Peter för den nya Formula 750-klassen. Ett helt team tror jag inte riktigt på. Dels kostar det mycket pengar, och är svårt att hålla ihop, om det nu blir en turné Formeltävlingar 1971. Men en riktig maskin till en toppförare tror jag på. En cykel som jag skulle vilja kalla en "vinnarcykel".

TVÅ LONDONSHOWAR -71

— En kufisk historia är att det blir två motorcykelutställningar i januari 1971. Som bekant arrangerade motorcykelindustriförbundet inte någon egen utställning i år. Privata utställare tog chansen och gjorde en publikknipande satsning — i tyvärr alldeles för små lokaler — i samarbete med tidningen Motorcycle Mechanics. Detta har mc-industriförbundet tagit som en utmaning och ordnar själva en London-show 1971. I januari precis som dom privata utställarna. Och som dom, med enbart motorcyklar som dragplåster. Inga trampcyklar denna gång. Svårigheten att ha två mc-utställningar är närmast att få fabrikanterna att hinna satsa på båda utställningarna. Själva ställde vi upp med Norton och AJS på "Racing & Sporting Motorcycle Show" i år. Denna utställning hålls den 2—9 januari 1971 i större hallar. MC-industriförbundets utställning sker den 9—16, i Olympia, den utställningslokal där Storbritanniens internationella mc-show hölls ända fram till 1936, då Earls Court tog vid.

— Med tanke på att vi själva haft en hel del svårigheter med våra utställningar — närmast när det gällt att få dem gå ihop ekonomiskt — hur mycket roligare är det inte då att komma hit till Stockholm igen och se det stora publikintresset och den fina satsningen från utställarnas sida. Jag är ännu mera imponerad av svensk mc-marknad efter 1970 års show, säger Hugh Palin som slutord i denna intervju.

VILL DU UNDVIKA

att missa



under 1970

Sänd oss då talongen, för endast 9:— inklusive allt erhåller Du då nästa nummer (2/70) MC-SPORT samt övriga två nummer fram till 4/70. Nummer 2/70 sänder vi per postförskott för 9:— jämt. (Lösnummerpris är 9:75 för de tre numren — Du sparar pengar, tid och besvär och får MC-SPORT direkt hem i brevlådan.)

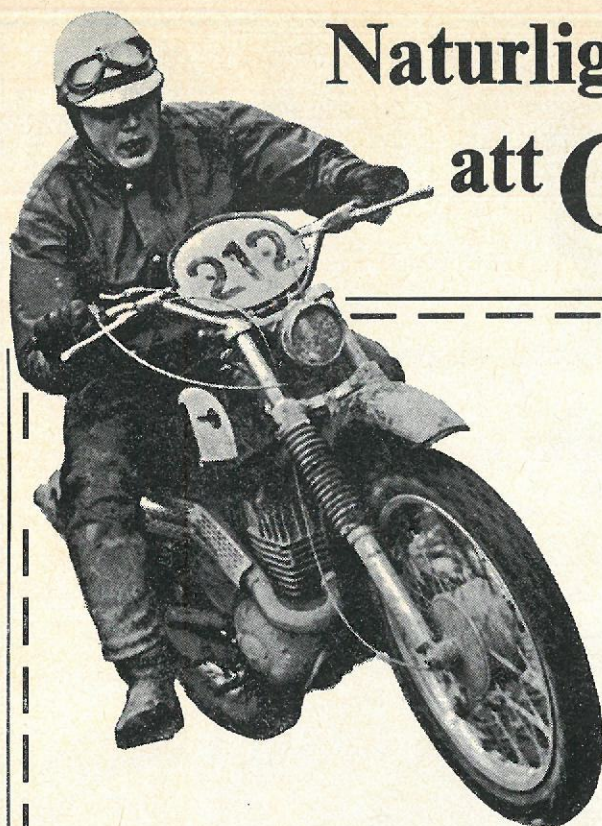
☐ Ja — jag önskar begagna mej av detta erbjudande, MC-SPORT nummer 2, 3, 4 1970 för endast 9:—. Sänd mej nummer 2 mot postförskott.

Namn: _____

Adress: _____

Postnummer: _____

Postadress: _____



Naturligtvis är dom byggda för att GÅ, GÅ, GÅ...

En av hemligheterna bakom MZ:s stora tillförlitlighet är motorns låga kolvhastighet, och därmed stora segdragning. Det är uppenbart, att vad många unga förare egentligen efterfrågar, är en **LÄTTKÖRD** och **TILLFÖRLITLIG** men samtidigt **SNABB** och **STARK** motorcykel. MZ kombinerar på ett för kunden fördelaktigt vis dessa olika egenskaper och erbjuder dessutom sina köpare maskinerna till marknadens absolut lägsta priser. Inget att undra på att MZ blivit en bestseller och sålts i tiotusentals exemplar redan på den nordiska marknaden, eller hur? Också bra för dej som väljer MZ, detta med det nordiska reservdelslagret alldeles in på knutarna, en säker distributionskedja av de mest fackkunniga mc-handlarna i landet, och fabriken på endast 60 landsvägs-mils avstånd från Trelleborg.

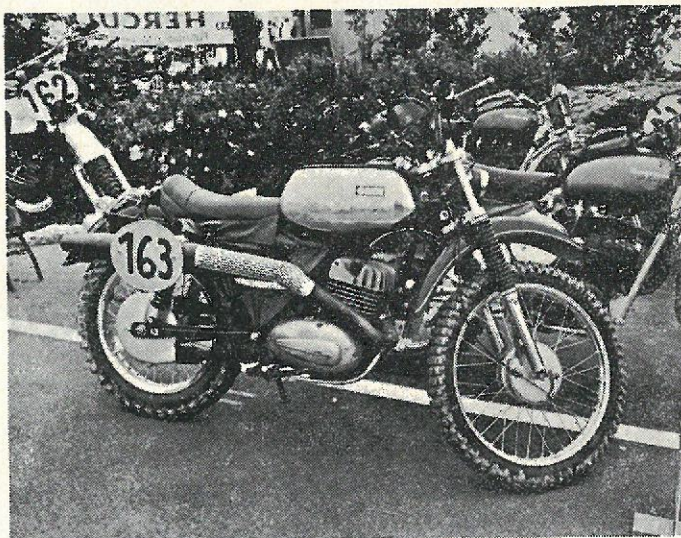
...motorcyklarna

från **EMZ**

Ända sedan 1913 har världens mc-nationer mötts årligen i den största och mest omfattande mc-tävlingen i sitt slag i världen, "Internationella Six Days Trial". MZ har vunnit tävlingen totalt sex gånger, de senaste sju åren. Totalseger sex gånger på sju starter. Naturligtvis är motorcyklarna man vinner med byggda för att GÅ. Tillförlitlighet är det utmärkande draget för MZ, som baserar sina konstruktioner på världens äldsta erfarenhet inom tvåtakts-mc-området. Bra för dej att veta, du som är 16—18 år och spanar efter en "lätt" 125 cc motorcykel, förmodligen din första riktiga motorcykel. Bra att välja en maskin som är byggd för att GÅ, GÅ, GÅ, eller hur?

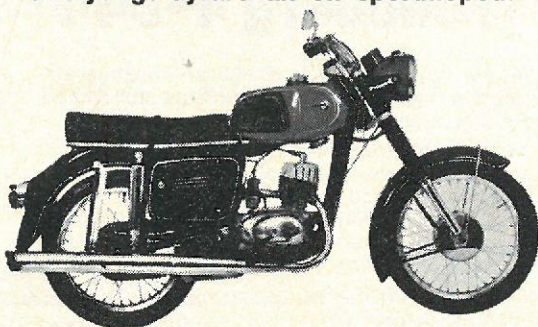
Några argument för dej som just nu är i färd med att välja 125-kubikare:

- 29.000 MZ har sålts i de nordiska länderna på några få år.
- Ett stort centralt reservdelslager finns i Skandinavien till tjänst för svenska återförsäljare.
- Fabriken ligger endast 60 mil landsvägen från Trelleborg — samma avstånd som mellan Stockholm och Malmö!
- MZ 125 cc **Sport**, för dej som är 16—18 år, är byggd för att GÅ, GÅ, GÅ...
- MZ 125 cc **Sport** kostar endast obetydligt mer än en sportmoped! Du får råd att även köpa värdefull mc-utrustning för många och trevliga utflykter med din MZ.
- Du ser Din nya MZ hos samma mc-handlare som säljer TRIUMPH — och det säger ju en hel del, för Triumph är ju det mest sålda mc-märket i landet. Bra att minnas när du så småningom byter din MZ mot en "tung" maskin.



Det är kanske inte så mycket som skiljer MZ från andra motorcyklar, annat än att den är byggd för att GÅ, GÅ, GÅ... Tryggt för dej som skall välja din första motorcykel nu i vår!

Obetydligt dyrare än en sportmoped!



ENDAST 2733:-* PÅ GATAN

*) + 150:- för frakt, leveranstrimming och besiktningsskostn.

— DISTRIBUTÖRER för MZ MOTORCYKLAR —

STOCKHOLM:	Lennart Skoglund & Co, Nytorpgatan 23, Stockholm SÖ.
STOCKHOLM:	Lelle Westin AB, Dalagatan 27, Stockholm VA.
GÖTEBORG:	Motorf:a Åke Ahlquist, Friggagatan 19—25, Göteborg Ö.
SKARABORG:	Motorf:a Ivar Andersson, Axvall.
HALMSTAD:	Motorf:a Gustav Johansson, Fyllebro, Halmstad.
JÖNKÖPING:	M. C.-Service, B. Svensson, Barnarpsgatan 106.
SKÅNE:	J. O. Ekdahl AB, Storgatan 57, Kävlinge.
MOTALA:	Kurt Grahns Motor AB, Sveavägen 21, Motala.
SÖRMLAND:	Råhdes Motor, Hospitalsgatan 15, Nyköping.
UPPSALA:	Motor Lelle Westin AB, Sofielund 5, Uppsala
BORLÄNGE:	C. M. B., Tunagatan 40, Borlänge.
FALUN:	M. C.-Jansson, Ingarvet, Falun.
NORRLAND:	Harrys Motor, Hantverkaregatan, Lycksele.
BOLLNÄS:	Bernt Norgren Motor, Söderhamnsv. 12, Bollnäs.
NYBRO:	Motorf:a A. Strandell, Alkatan 12, Nybro.
KISA:	Motorf:a Ove Johansson, Kisa.
KARLSKOGA:	Segerströms Motor, Värmlandsvägen 32 A, Karlskoga.
MUNKEDAL:	MC-Center, Stig Sjöberg, Munkedal.



Så ser det ut. 1969 års succédäck — Trelleborg T-544

Däcket som hela svenska eliten kör på.
Ett världsmästerskap och två svenska mästerskap
togs hem av de svenska motocrossförarna, som
1969 körde på Trelleborg motocrossdäck T-544.

Bengt Åberg, världsmästare 1969 i 500 cc-klassen.
Christer Hammargren, svensk mästare 1969 i
500 cc-klassen.

Bengt-Arne Bonn, svensk mästare 1969 i
250 cc-klassen.

Så grabbarna har visat att Trelleborg T-544, verk-
ligen är ett bra motocrossdäck.

Trelleborg motocrossdäck T-544 är konstruerat
efter de krav, som eliten och Husqvarna ställde på
ett bra motocrossdäck.

De rejäla nabbarna ger alltid bästa grepp och
snabb acceleration. Om det se'n är i lös sand, på
grus, i lera och modd spelar ingen roll — greppet
finns där. Sidostabiliteten är utmärkt. Och det
öppna mönstret är naturligtvis självrensande.

T-544 finns i dimension:

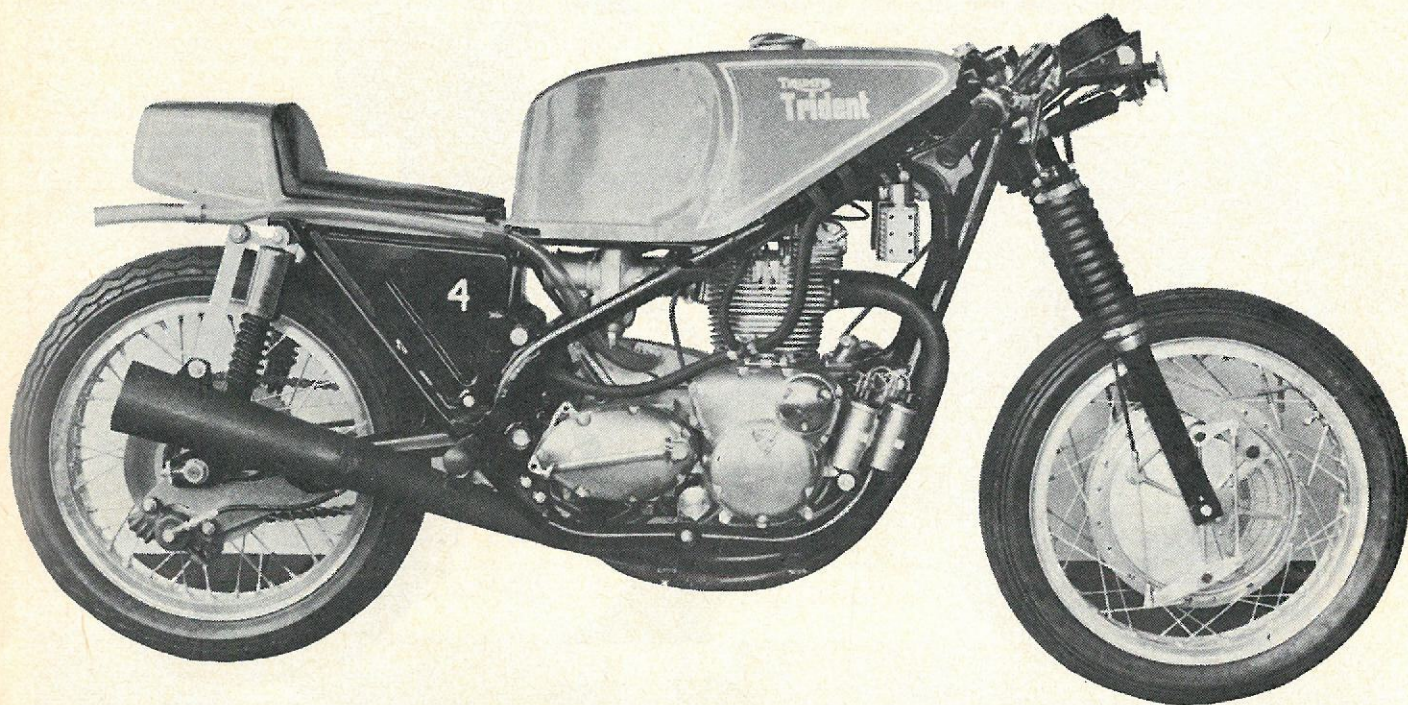
3.50-18 4-lag, 4.00-18 4-lag,
4.50-18 4-lag, 3.00-21 4-lag.

TRELLEBORG



OCH TRIUMPH HÖR IHOP!

TRIUMPH är den mest sålda tunga motorcykeln i bl. a. Sverige och Danmark. Såväl fabriken som distributören för TRIUMPH rekommenderar sina kunder att i första hand välja en förstklassig olja — som CASTROL!



Detta är TRIUMPH's senaste satsning — den nya 3-cylindriga 750 cc TRIDENT "Formelracern". Skall man åka fort behövs det som bekant en bra olja!



rekommenderas emellertid inte blott av TRIUMPH, dess tillverkare och distributörer. Det är en olja som går hem, vilket mc-märke det än gäller. Det är också åtskilliga stora segrar, inte minst VM-tecken, som vunnits genom åren med många fler maskinmärken än Triumph. Liksom motorcyklar och CASTROL olja hört ihop i långt mer än 50 år inom branschen!

— Gör därför som dom professionella förarna, säg inte bara "olja" utan begär uttryckligen att få



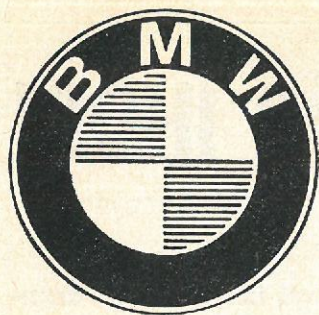
säljs av de flesta fackkunniga mc-handlare och i Sverige på alla UNO-X bensinstationer. Tänk på det nästa gång du byter olja på din motorcykel, tankar din tvåtaktare eller fyller på oljetanken om du kör en maskin med separatsmörjning.

Denna annons är publicerad av

CASTROL A/S
1263 KÖBENHAVN K
— Danmark

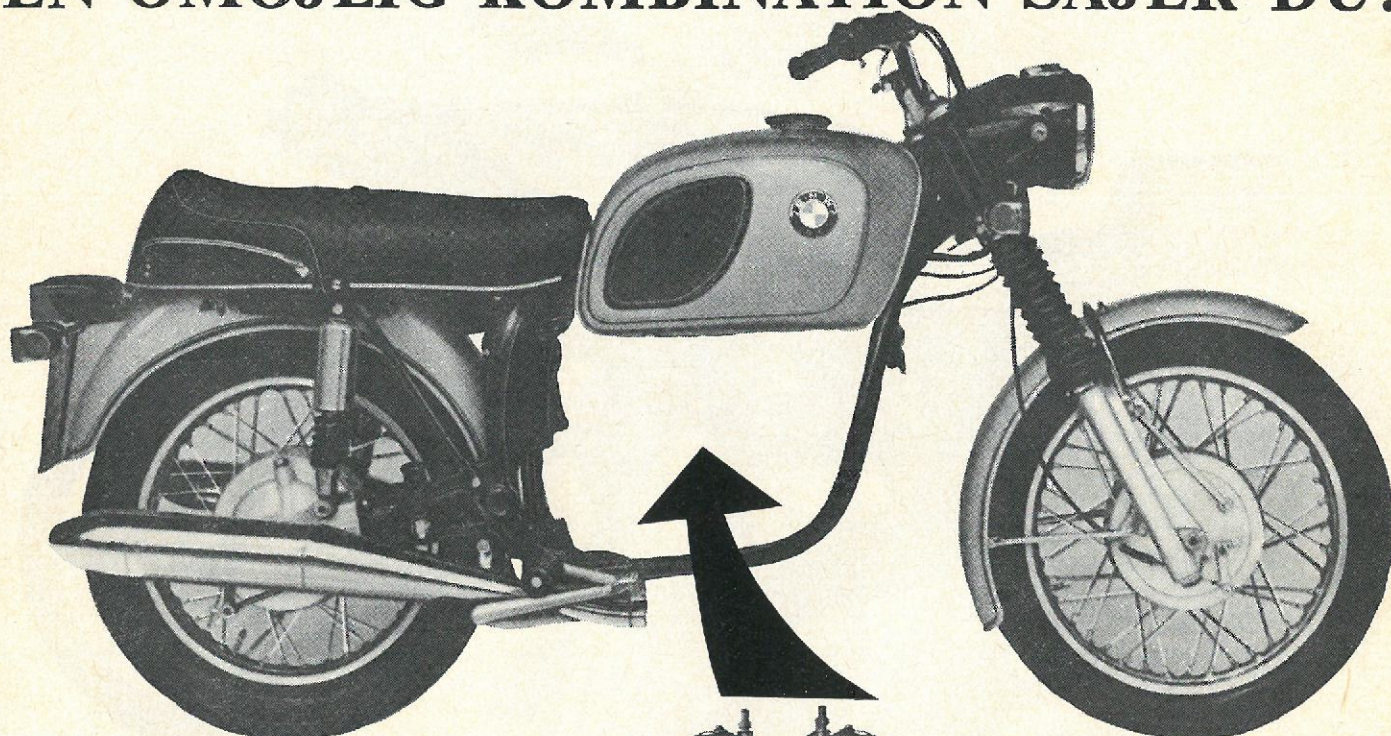
CASTROL AB
104 30 STOCKHOLM
— Sverige

i samarbete med C. Reinhardt A/S — generalagenter för Triumph motorcyklar i Danmark och Sverige.



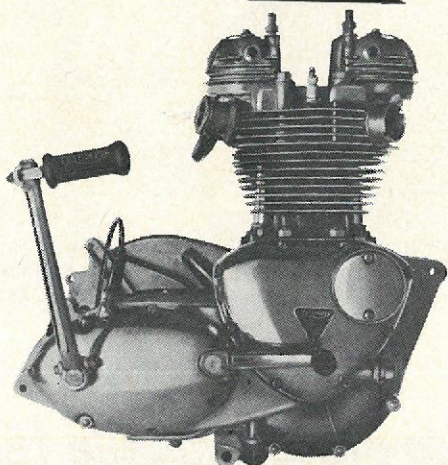
TRIUMPH

EN OMÖJLIG KOMBINATION SÄJER DU!



Och vi håller med dej. Vi vill inte åtaga oss att leverera en maskin enligt kombinationen här ovan. Däremot har vi ett kombinerat försäljnings- och serviceprogram där BMW och Triumph samsas som bästa vänner. Vi tycker att det är en bra kombination, att sälja två så olika maskiner. Ty kundernas önskemål växlar i många fall. En del föredrar t.ex. Honda framför såväl BMW som Triumph. Och då skall dom få köpa Honda tycker vi. Detta märke ingår också i vårt kombinerade mc-program, där varje märke valts med omsorg från vår sida, så att vi hela tiden vet med oss att vi kan lämna den rätta servicen. Viktigt eller hur?

Hur ser Din egen kombination ut när det gäller val av mc-firma? Kombinerar Du de



högsta kraven på service och mc-vänligt bemötande eller är Du endast ute efter att tjäna några tior eller nå'n hundralapp när Du köper motorcykel? I ett av fallen bör Du välja **EKDAHL's KÄVLINGE**, mc-specialisterna i Skåne sedan 1925.

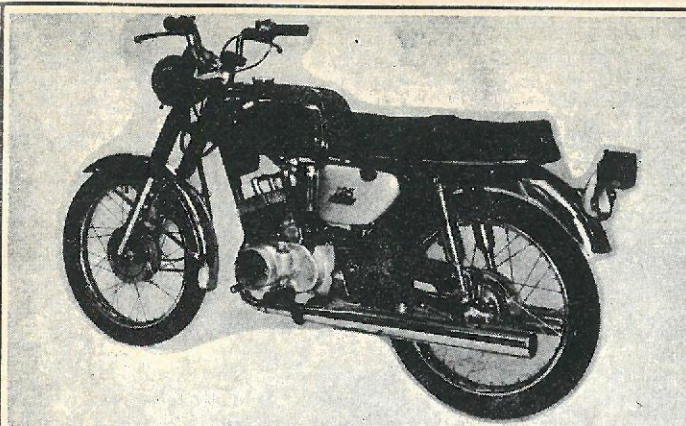
EKDAHL's KÄVLINGE representerar följande mc-märken: **Suzuki, Bultaco, Triumph, BMW, Moto-Guzzi, Harley Davidson, Kawasaki, Honda, BSA.**

Reservdelar, tillbehör och mc-kläder ingår naturligtvis också i **EKDAHL's KÄVLINGE** organisation. Vi är kända för att expediera snabbt och vår postorderavdelning ökar år från år.

EKDAHL'S KÄVLINGE

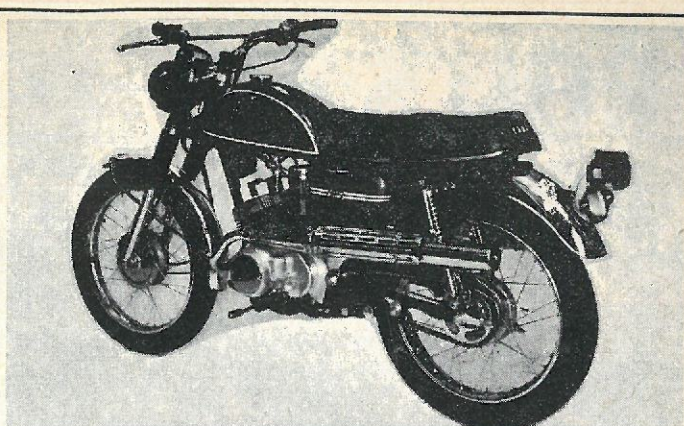
motorcykelspecialisterna i Skåne sedan 1925

STORGATAN 57 — 244 00 KÄVLINGE — TELEFON 046/303 15



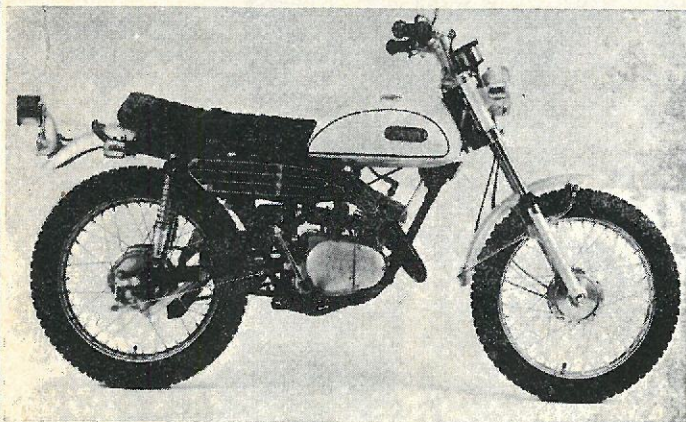
YAMAHA 125 CC TWIN-SPORT AT-1

Överlägsen allt i acceleration, fart, stil och styrka. 16 hkr, 140 km/tim. Med påmonterad trimsats minst 22 hkr och minst 160 km/tim toppfart. Blå och röd lackering. Pris inklusive moms och accis 3.870:— kr.



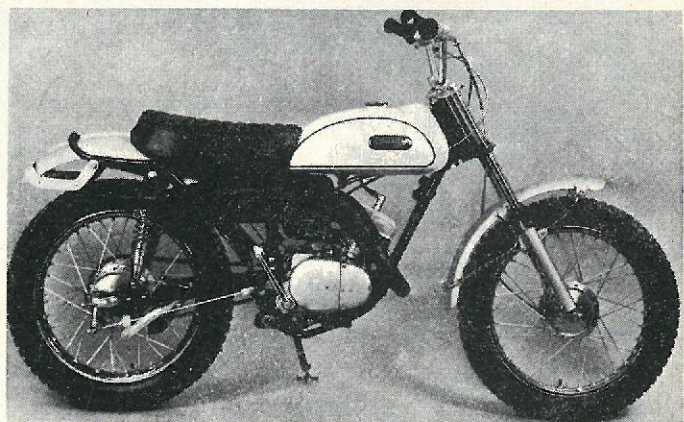
YAMAHA 125 CC TWIN-SCRAMBLER AS-2C

Samma fenomenala 5-portsmotor som i Sportmodellen men drevad för Scrambling. 16 hkr 130 km/tim. Med trimsats 22 hkr och 150 km/tim. Överliggande rör, droptank, paddad sadel. DRÖMSKÖN lackering i blå, röd eller orange. Plus massor med krom. Pris inklusive moms och accis 3.960:—.



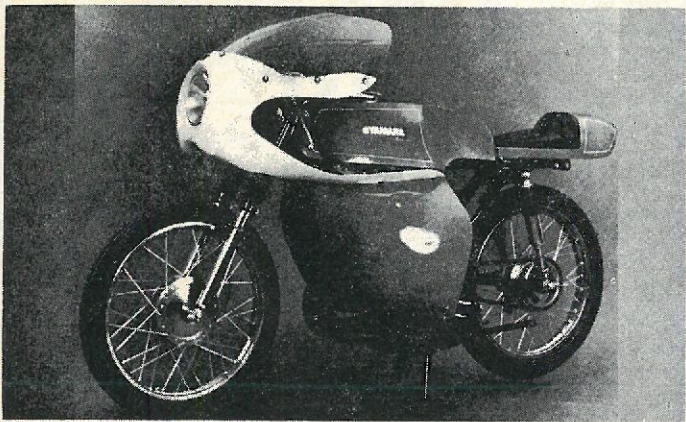
YAMAHA 125 CC SINGLE TRIAL AT-1

Kärran för Dej som gillar att köra i skog och mark — men även på landsvägarna. 11,5 hkr 5-portsmotor. 105 km/tim. Trimsats på 21 hkr finns och Din AT-1:a gör då ledigt 140 km/tim. Hög markfrigång. Trialdäck. Paddad sadel. Pris inklusive moms och accis 3.945:—.



YAMAHA 125 CC SINGLE CROSS

Specialcrossmaskin för nya 125 cc klassen. Rent tävlingsåk för professionella och amatörer. USA:s mest framgångsrika crossmaskin i 125 cc klassen. Fenomenalt skjut. 21 hkr. Pris inklusive moms och accis 4.790:—.



YAMAHA 125 CC TT-TWIN

Detta är en vanlig Twin-Sport som ombyggt med Yamahas racingtrimsats (se vår 125 cc trimkatalog). Minst 22 hkr och 175 km/tim. Priser: Motortrimsats 1.250:—, TT-kåpa 375:—, Tank/säte 375 (läckra metallflake i guld, silver, rött, blått) Alla som köper en Yamaha Twin-Sport kan nu bygga om till racing för en billig peng.



DÄRFÖR ÄR YAMAHAS 125:or ÖVERLÄGSNA

Yamaha har 3 EXTRA överströmningskanaler framför och bakom kolven. HELA kompressionsrummet fylls till 100 % med gasblandning och under själva förbränningsprocessen trycks mer gas in i brännkammarna och ger massor med ny energi. YAMAHA utnyttjar förbränningen helt. 5-portsmotorn ger MER kraft än 4-taktare i samma storleksklass.

Vilken
väljer Du



YAMAHA HAR 4 OLIKA 125-or ALLA VISAR DOM ANDRA BAKHJULET

YAMAHA är överlägsen alla andra 125-or när det gäller acceleration, och toppfart. 5-portsmotorn har på alla tävlingsbanor visat vad den duger till. Konkurrenterna ser bara bakhjulet när YAMAHA är med i spelet. Vill Du visa kompisarna bakhjulet ??? I så fall skall Du skaffa Dej en YAMAHA 125:a.

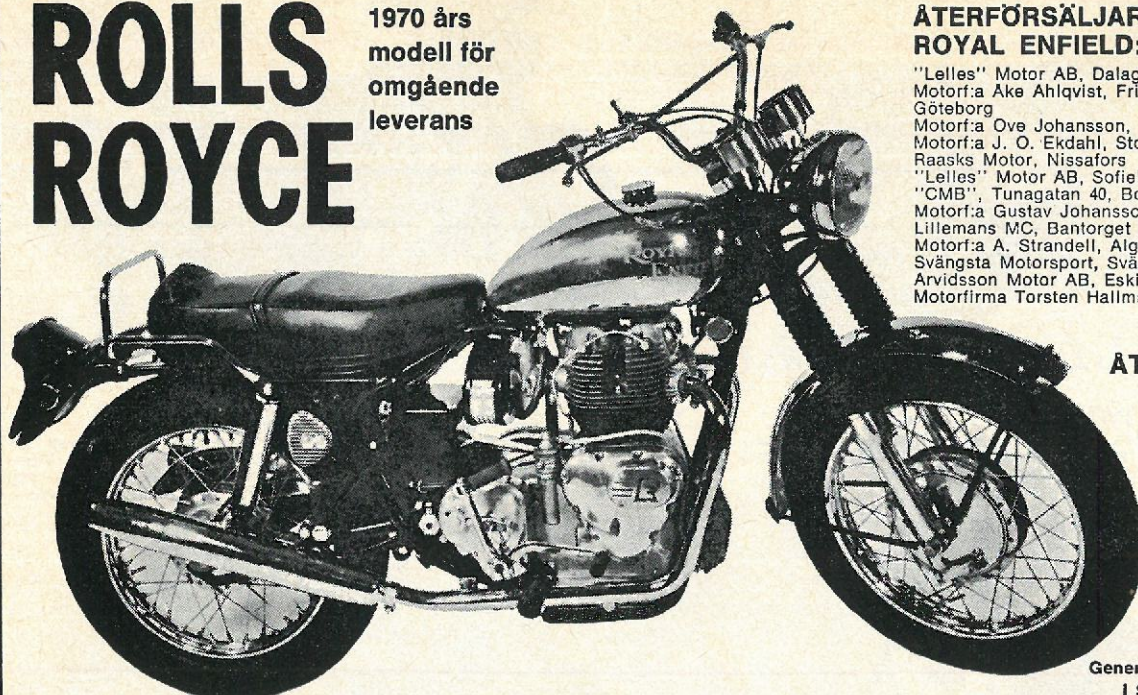
Broschyr sändes mot 2:— kr i frimärken.
Planscher 60x80 cm kostar 3:— (ange mod.)
och trimkatalogen 5:— kronor i frimärken.

Generalagent

SVENSKA CYKELFABRIKEN
234 00 LOMMA, Tel. 040/46 13 20, 46 13 21

ROLLS ROYCE

1970 års
modell för
omgående
leverans



ÅTERFÖRSÄLJARE FÖR ROYAL ENFIELD:

"Lelles" Motor AB, Dalagatan 27, Stockholm
Motorf:a Åke Ahlqvist, Friggagatan 19-25, Göteborg
Motorf:a Ove Johansson, Kisa
Motorf:a J. O. Ekdahl, Storgatan 57, Kävlinge
Raask's Motor, Nissafors
"Lelles" Motor AB, Sofielund 5, Uppsala
"CMB", Tunagatan 40, Borlänge
Motorf:a Gustav Johansson, Fyllebro, Halmstad
Lillemans MC, Bantorget 11, Lund
Motorf:a A. Strandell, Algatan 12, Nybro
Svängsta Motorsport, Svängsta
Arvidsson Motor AB, Eskilstuna
Motorfirma Torsten Hallman, Uppsala

ÅTERFÖRSÄLJARE
ANTAGES PÅ DE
PLATSER DÄR VI
INTE ÄR
REPRE-
SENTERADE

Generalagent för Royal Enfield
I SVERIGE och NORGE:

MC-HUSET

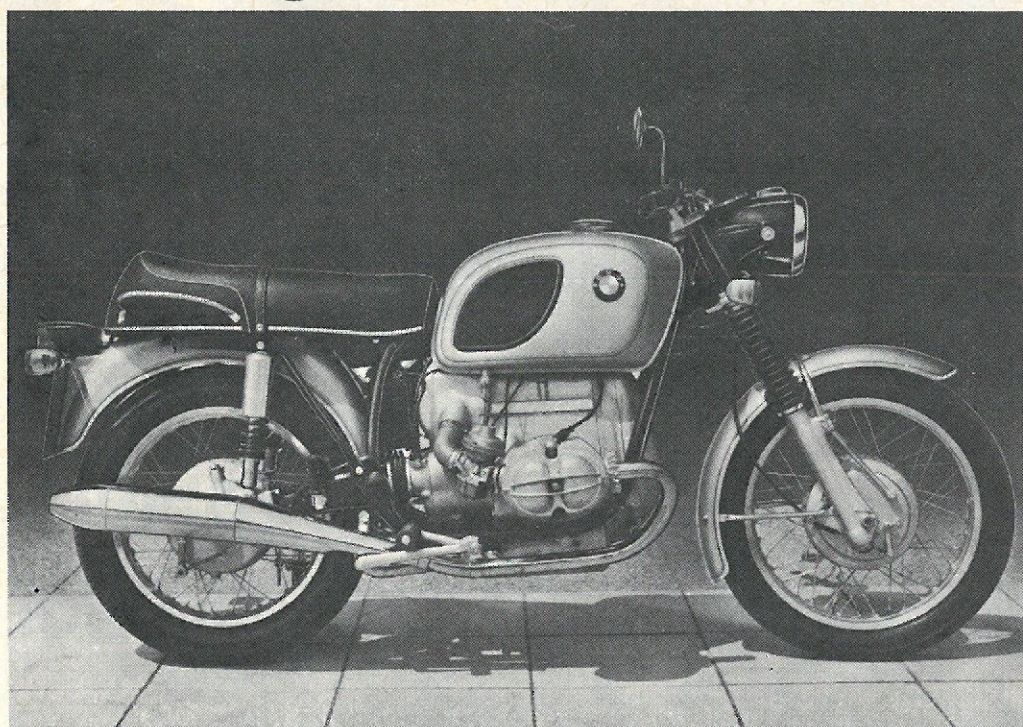
Motorfirma L. O. JARDENBERG,
Lundavägen 38-42, 212 19 MALMÖ
Tel. 040/18 39 29, 18 39 30, 12 32 61, 797 01



1:- i sv. frim. och Du
får broschyr över Royal
Enfield 750 cc, maski-
nen med GO.

- • • Om Royal Enfield hade haft fyra hjul så skulle vi ha kallat den Rolls Royce. Vi menar att den ligger i minst samma klass... Maskinen massproduceras icke, utan göres efter strikta normer i en precisionsverkstad, där endast ett begränsat antal maskiner tillverkas varje år.
- Alla kan inte få den. Det finns icke tillräckligt antal maskiner till förfogande. Detta betyder att ägaren till en Royal Enfield 750 cc Interceptor har fått något alldeles speciellt extra, någonting som de övriga killarna inte har.
- Vänd Dig med förtroende till någon av våra auktoriserade Royal återförsäljare som visar Dig fördelarna med att satsa på Royal Enfield 750 cc.
- Be samtidigt Din MC-handlare visa Dig vår reservdelsprislista över Royal Enfield 750 cc den tål verkligen att jämföras.

NYE 1970 ER HER!



Importør i Norge: MOTORSPEED A/S, Sporveisgt. 31 Oslo 3 tlf (02) 69 54 12

NYHETER FRÅN – ROFFES –

DET STORA MC-VARUHUSET

ASCOT — toppen bland hjälmar

En verkligt tuff och modern hjälm som verkligen stoppar för de hårdaste smällar. Testad och godkänd i världens hårdaste tester: SNELL, AMA och Z 90. HA ASCOT är tillverkad av världens största och modernaste hjälmfabrik, vilket borgar för en mycket hög kvalitet. HA ASCOT är givetvis försedd med tryckknappar för skärm eller visir.

HA ASCOT finns i följande fantastiska **METALFLAKEFÄRGER**: METALFLAKE RÖD, METALFLAKE BLÅ, METALFLAKE GULD. Dessutom finns hjälmen i helvitt.

Glöm ej uppge storlek vid beställning!

Pris i METALFLAKE 110:— exkl. moms

Pris i HELVITT 98:— exkl. moms



-ASCOT
Hjälmen
för den
kräsne

Borta är allt tidskrävande arbete med basfärg och klarlack, och vi kan garantera att vem som helst får ett resultat i proffsklass.

Endast ett lager flake behövs, men om Du vill ha verkligt hög finish för t. ex. utställningsmaskiner, rekommenderar vi ett lager klarlack, som också levereras i sprayburk.

FÖLJANDE FANTASTISKA FÄRGSPRÄKANDE FÄRGER FINNS.

GOLD	CHARCOAL
SILVER	VIOLET
RED	AVOCADO
BLUE	BRONZE
GREEN	YELLOW
BURGUNDY	ORANGE
KLARLACK*	CORDOVAN

* OBSERVERA! Använd ingen annan klarlack än denna. Risken är i så fall stor att Du förstör flaken.

FLAKEN levereras i stora sprayburkar om 16 oz (450 gram).

Custom flake



PRIS
endast
19:—
exkl. moms

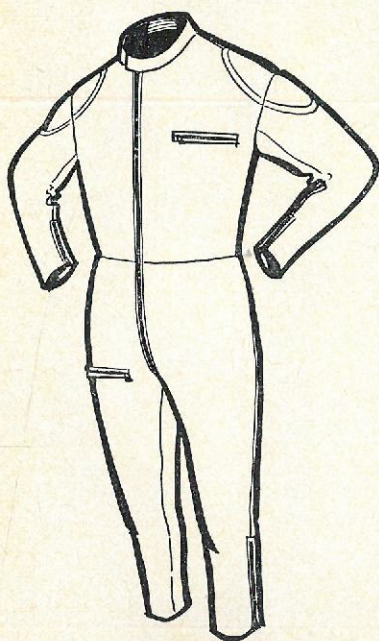
ROFFES

AB

MOTORDELAR

Blekingegatan 63 116 56 Stockholm
Telefon 08/42 05 43, 43 70 54

Engelskt skinnställ



Ett skinnställ för TT och touringbruk, tillverkat av smidigt, starkt skinn, samt försett med blått nylonfoder. Stället är för övrigt försett med ben- och en bröstficka, kardborreknäppning i halsen, samt bilxtlås i ärmar och ben. Mycket bra passform. Färg: svart, mörkblått, mörkgrönt. Storlekar: extra liten (44–46), liten (48), medium (50), stor (52), extra stor (54–56).

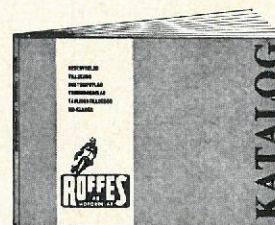
Pris 245:— exkl. moms

För extra stora storlekar tillkommer 15:—.

NY JÄTTE KATALOG

från ROFFES UTKOMMEN

Fullspäckad med
toppgrejer för Dig
och din maskin
152 A4-sidor
700 bilder
3000 prylar



Pris: 5 svenska kronor i sedel eller frimärken 5 FMK, 10 norska kronor eller 10 danska kronor.

MC-Nytt skriver i sitt maj-nummer 1969:

"Vi gör ingen orättvisa om vi utnämner Roffes till prylfirman nummer ett i Sverige, de säljer inga hela motorcyklar alls, bara prylar och åter prylar."

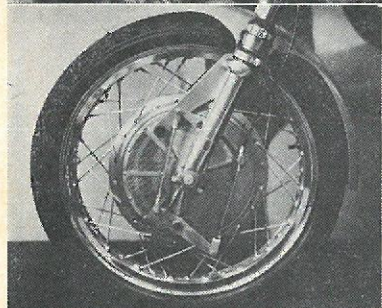
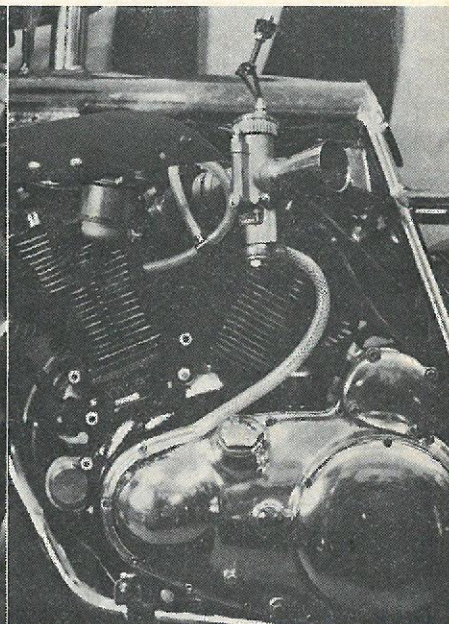
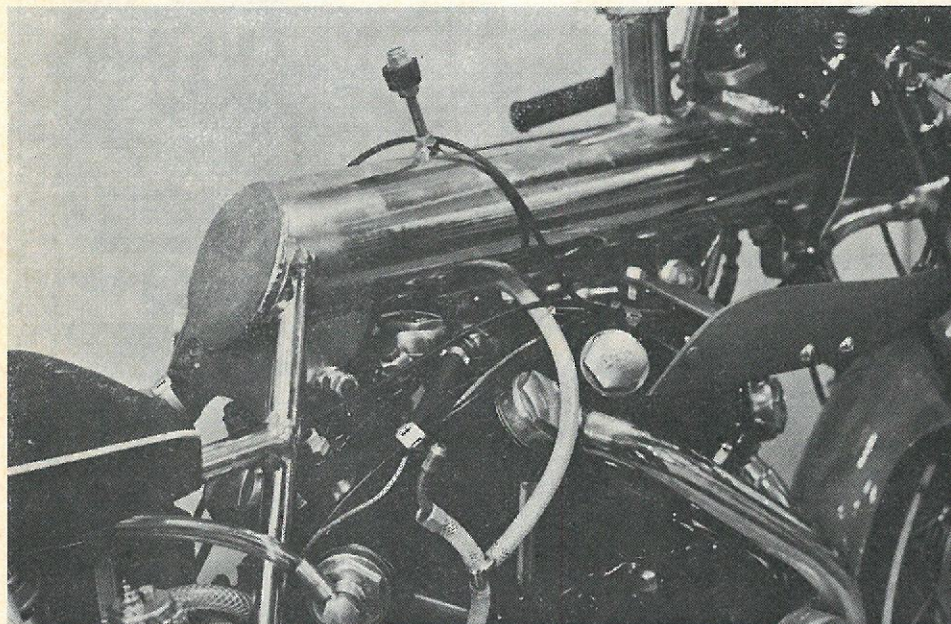
Vad är exklusivt idag? Epitetet är något nött, men när det gäller motorcyklar anser i varje fall vi att det bör förbehållas maskiner som tillverkas och säljes i begränsat antal. Mer eller mindre hantverksmässigt gjorda motorcyklar.

Vi inleder en serie presentationer över sådana maskiner med det första exemplaret original EGLI-VINCENT som kommit till Sverige.



Presenterar EXKLUSIVA MOTORCYKLAR

■ Namnet Vincent har redan gått till mc-historien. Den av Phil Irving redan före andra världskriget konstruerade 1000-kubiks V-maskinen blev efter kriget en symbol för det yppersta man kunde unna sej på två hjul. En hel mc-värld sörjde därför mer eller mindre när Vincent lade ned sin tillverkning på nyåret 1956. Det har gjorts flera försök att återuppliva denna tillverkning. Schweizaren Fritz Egli verksamhet torde därvid vara den enda hittills som medfört något påtagligt resultat, en begränsad serie nydesignade maskiner med egen Egli-ram av fackverkstyp, Ceriani gaffel, typ Road Racing, Fontana racernav (25 cm) fram, Grimeccanav bak, oljetank ingående som ramdel och som kärna i dessa kvalitetskomponenter, den klassiska Vincentmotorn. Egli bygger upp motorer baserade på begagnade sådana ur Black-Shadow-serien. Motorerna renoveras omsorgsfullt och förses med ytterligare vassare kammar, samt racerförgasare av märket Dellorto i dimension 32 mm. Otankad vikt för denna 1000-kubikare är inte mer än 170 kg. Motorn utvecklar 90 hkr vid 7.000 varv/min., vilket gör Egli-Vincent kapabel för en topphastighet av 240 km/tim., dryga 30 km snabbare än 50-talets vassaste Vincent landsvägsmodell. Egli-Vincent är klockad för en E.T. av 11,8 sekunder på stående kvartsmilen. Priset för dynamipaketet ligger på 14.900:— inkl. moms och accis. Generalagent för Egli-Vincent är Häby-Sjöberg, MC-Center, Munkedal.



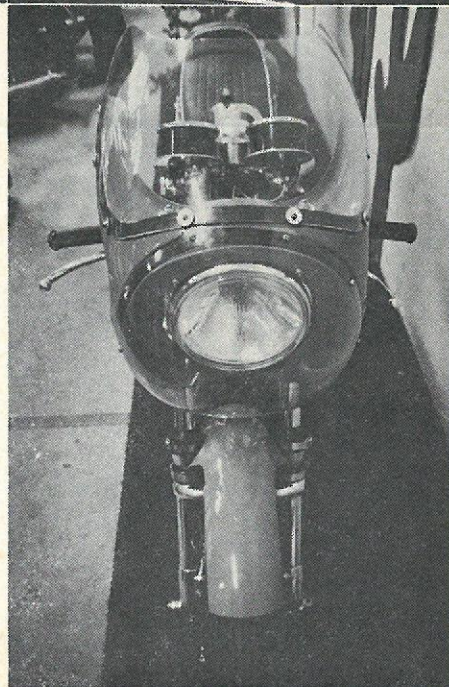
Ovan:
Egliramen är helkromad. Just detta med den kromade ramen är kännetecknet på en äkta Egli. En del billigare kopior med lackerade ramar har nämligen gjorts i få exemplar i England. Oljetanken är placerad i balkutrymmet ovanför motorn.

Till vänster:
Vincentmotorn har svartlackerade cylindrar, men polerad transmissionskåpa. Finishen högklassig.

Ovan till höger:
Till kriterierna på en äkta schweiziskbyggd Egli-Vincent hör också Cerianigaffeln av racertyp samt det 25 cm stora Fontanaracet fram, också detta en detalj i ren racerstil, gjutet i magnesium och betingar komplett med ekrar och fälg 2.500:—.

Till vänster:
Egli-Vincent har dubbla 32 mm Grand Prix Dellortoförgasare. Tidigare Vincentmaskiner hade vanliga Amal standardförgasare, 56:orna dock de det året utkomna Monoblockförgasarna. Endast racermotellen. Black Lightning hade GP-förgasare på 50-talet.

Till höger:
Fronten på en Egli-Vincent 1970 års modell. Maskinen har en liten toppkåpa med strömlinjeformat genomskinligt plexiglas över strålkastaren. Denna strömlinjeform medverkar till den uppgivna höga toppfarten, 240 km/tim snabbast idag.

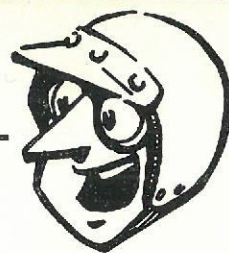


VARFÖR BETALA MERA?

När det gäller 125 - kubikare!

Vi för alla märken, har toppenfina betaltvillkor, Du kan även få Din personliga utrustning som kläder, hjälmar, stövlar, ställ osv med i betaltvillkoren. Dessutom får Du allt vårt branschskunnande, (specialutbildat folk) när det gäller reservdelar och service, GRATIS.

Innan Du gör Ditt val skriv till oss och begär upplysningar om de märken Du är intresserad av, vi skickar Dig alla uppgifter och sedan kan Du göra Ditt val mellan bl.a.: YAMAHA, PUCH, HONDA, MOTO GUZZI, CZ, MAICO, SUZUKI, KAWASAKI, MZ, PENTON, KTM, ZÜNDAPP.



1000-tals kunder har gått runt-jämfört-och handlat hos

Lele

Därför har vi utvecklats till landets största företag i MC-branschen, från vår start 1958.

En sådan utveckling visar att vår linje med LÅGA PRISER, HÖG KVALITET, EGEN IMPORT och GOD KUNDSERVICE är riktig, och på den linjen tänker vi fortsätta.

Just nu har vi cirka 350 motorcyklar i lager. NYA och BEG. (Beställ vår beg. lista.) LELLES säljer ALLA MC-MÄRKEN och våra betaltvillkor känner Du, vi var först även på det området: 20 % KONTANT och resten på ända upp till 36 MÅNADER allt efter Ditt eget önskemål. Innefattar även vissa TILLBEHÖR och MC-KLÄDER. Hos LELLES har Du allt under ett tak.

KOMPLETT RESERVDELS-LAGER FÖR

TRIUMPH

I VÅR STOCKHOLMSFILIAL.

Tala med Anders Adler, telefon 08/30 36 76 eller 30 66 20.

HÄR NÅGRA "PRYLAR" FÖR MC-MEKARE:

BANANA SEAT

En från fräck customdyna i den rätta stilen. Avsmalnande framåt, bredast mitt på (22 cm) uppsvängd bakåt (bredd bak 17,5 cm) total längd 58 cm. Pipstoppad överdel i svart galon (4,5 cm tjock). Underdel av aluminium. Universalstälsten. LELLESPRIS 93:-.

CUSTOMTANK UNIVERSALMODELL

Av högljanspolerad lättmetall, avsmalnande bakåt och med "knäuttag". Fästes på ramen med fäste av enbultstyp utan svetsning. Längd 43 cm, största bredd 24 cm, höjd 17 cm. LELLESPRIS 150:-.

BENSINKRANAR olika mod. fr. 9:-

CUSTOM KYLFLÄNSAR

Av polerad lättmetall, utv. diam. 12 cm inv. diam. 1 1/2", 1 5/8", 1 3/4". PRIS 40:-/par.

CLIP-ON STYREN

Finns i ett flertal olika modeller ex: med en klammer o. med delad klammer 40:-, med klammer på sidan 44:-. Kombinerat m. lyktfäste 59:-.

LYKTFÄSTEN STD o. MED DELAD KLAMMER 33:-/par.

STORA RADNALLSTYRET lämpl. för Triumph och Norton med hast.mätare o. varvräknare. Bredd 63 cm höjd 15 cm inv. bredd 27 cm. PRIS 26:-.

RADNALLSTYRE AV MINDRE TYP

Finns i ett flertal olika modeller 25:-/st.

DUBBLA KROMADE SIGNALHORN

Original Triumph-modell 6 el. 12 V 68:50/par.

RACING DISKS "kyrlingar" av polerad al. med

lätthål för framhjul. Eng. mc, Suz. 250 70:-

OBS! NYHET! GODKÄNT BYGELLAS ny mod-

dell omöjl. att bryta upp eller säga av. Bygels inv. längd 250 mm diam. 12 mm 43:-

BROMSBAND std och High Speed fr. 11-18:-

STRALKASTARE och DELAR

LUCAS helkromad 7" m. sarg 68:-

CIBIE insats 25:-

NYHET! LUCAS helkromad kompl. med insats omkopplare, amperemätare, 2 varn.lamp. och glödlampor mod. 68-69. SPECIALPRIS 130:-

VARV- och HAST.-MÄTARKABLAR alla mär-

ken från 1960 17-21:-

KABELSMÖRJARE. Ny modell verkligt effektiv

smörjer hela wiren 9:50

KOPPLINGS- och BROMSHANDTAG m. kula

Kromade fr. 13:75 till 17:50

Aluminium fr. 19:- till 38:50

GASHANDTAG för dubbla wire (ej m. ked-

ja) 21:-

UNIVERSALSTAG för skärm av pol. al. 4"

och 5" 8:-

FOTPINNSSATSER. Tickle. Till de flesta mär-

ken 150-170:-

FÄLLBARA KICKAR. BSA 2-cyl. Triumph 650

cc 55:-

AVGASRÖR till de flesta märken, kromade

ThruXton typ, /st från 57:-

Standard typ, /st från 48:-

Dubbla upplagda för Triumph för vänster sida

alla 500/650 (utom blockmotorn), /par .. 95:-

LJUDDÄMPARE till de flesta märken kromade

Dubbla megafoner, specialpris, /st 55:-

Minizooms passar bl a ovanst., upplagda rör

finns med eller utan insats 38:-

Megafoner av Dunstalltyp med insats .. 65:-

Customdämpare uppbyggd, USA-modell 55:-

PACKNINGSSATSER till de flesta märken och

årsmodeller fr. 8:-

FÖRGASARE

Amal Concentric 26-32 mm 105:-

Amal Monoblock 25-30 mm 95:-

Dellorto Concentric 29 mm 110:-

MC-KAPELL

Passar alla MC som ej har pakethållare. Finns

i två utföranden ett enklare av svart galon

28:-. Ett exklusivare av plastbelagd väv sil-

verfärgad 45:-.

DÄCK

DUNLOP RACING KR 73 3.50x18 117:-

DUNLOP RACING KR 76 3.00x18 104:-

DUNLOP RACING K 81 4.10x19 89:-

DUNLOP RACING K 81 4.10x18 85:-

METZELER C6 4.00x18 78:-

AVON GP 3.50x18 95:-

AVON GP 3.50x19 95:-

Övriga standarddäck lagerföres, alla till LEL-

LESPRISER.

SPECIALVERKTYG f. fläsmuttern, Norton 11:-

NYHET! STADIUM ORIGINAL VISIR m. tryck-

knappar. Längd 12,5 cm 38:-

SPECIALGREJOR, några exempel ur vårt jät-

tesortiment

Oljekylare Triumph 25:-

Oljepumpslock Triumph m. magnetplugg Tri-

umph och BSA 25:-

Lätta höga ventiljusterlock för Triumph per

sats 16:-

Magnetdrev i dural 62:-

Katalogbeställningar

☐ NYTT FÖR MC. Jättestor tillbehörskatalog. Den stora katalogen format A4 över 180 sid. späckade med reservdelar, tillbehör, racer-, custom spec.-grejor. Mc-kläder, råd och tips ja allt för Dig och Din mc i lättläst och snyggt tryck. Allt detta får Du för 10:-.

☐ HVA-katalog, 175 och 200 cc 4:-

☐ HVA-katalog, 250 och 360 cc 5:-

☐ BMW katalog 5:-

☐ Honda katalog CB 450 5:-

☐ Honda 5-växl. 10:-

☐ Honda 750 cc 10:-

☐ Mc-kalender, katalog över nya mc 1970 5:-

☐ 125 cc, fyrsidigt informationsblad 2:-

☐ Månadens beg. mc 1:50

☐ Triumph, ange typ och årsmodell, finns från 1963 8:-

☐ Laverda färgbroschyr 1:-

Namn:

Adress:

Postadress:

Vi sänder katalogen mot kontanter, check eller sv. frimärken. Ej postförskott.

MOTOR AB LELLE WESTIN

Box 410 - Sofielund 5 - 751 06 UPPSALA

Ordertel. 018/12 65 66 - 14 40 22 - kont. 11 54 66

Filial: Dalag. 27 - 113 24 Stockholm Va - Tel. 08/30 66 20

HOS HÅBY-SJÖBERG ÄR DET MC-SHOW — ÅRET RUNT!



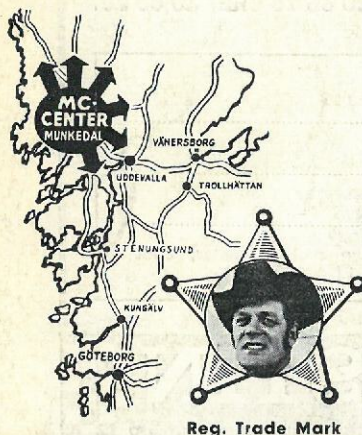
MÅNGA HAR SVÅRT ATT TRO DET, men faktum är: Här hos Håby-Sjöberg, på MC-Center i Munkedal har vi mc-show, året runt, varje dag, även lördag, söndag. Sju dagar i veckan alltså. Från klockan 9 på morgonen till 19 på kvällen. Stig Sjöberg, bossen våran — alias "Håby-Sjöberg" — har tillsammans med sin stab varit ute på showronder i Stockholm och Göteborg. Kanske har Du redan träffat oss på Göteborgs Motorsalong eller Stockholms Internationella MC-Show? I så fall — då tycker vi verkligen att Du skall tala med kompisarna och ordna en utflykt hit upp till Håby. Det är här vi har vårt mc-center, det är här som "Håby-Sjöberg Himself" träffas hemma i sin rätta miljö.

MED DET STÖRSTA UPPBÅD NYA MOTORCYKLAR Du någonsin kunnat drömma om. Alla upptänkliga märken av dom gångbara standardmaskinerna, från 125 cc och uppåt. Och till detta rariteter som lyxutrustade HD av dom dyraste modellerna, nya exklusiva Egli-Vincent, en dröm för mc-konässören — och så vidare! "Håby-Sjöbergs" mc-show är som sagt permanent. Och har Du inte sett den förut, så pass på nu när det är vår. Vi försäkrar att våren i Bohuslän — den är väl värd att möta. Låt "Håby-Sjöberg" och MC-Center, Håbygård, Munkedal bli Ditt och kompisarnas nästa utflyktsmål!

Fler och fler säger: MC-Center är bäst och billigast. Vartför inte åka upp till Munkedal och kolla själv. Tag med din gamla bäge och låt oss göra ett gott bytespris. "Engelsk avbetalning" dvs. från 20 % i handpenning och upp till 36 månaders betalningstid. OBS! Vid kontantaffär — extra "Bonus" specialpriser — låna med MC-Center.

Nya BMW, BSA, BULTACO, HARLEY DAVIDSON, HONDA, HUSQVARNA, YAMAHA, EGLI-VINCENT, KAWASAKI, MAICO, MOTO GUZZI, MZ, NORTON, TRIUMPH samt tillbehör och delar — och begagnade mc förståss.

En MC-satsning av stora mått — det är



HÅBY-SJÖBERG

TEL.
0524

MC CENTER ● STIG SJÖBERG ● MUNKEDAL 23133, 23045