

LASER[®]
LASER

Laser "Racingkit"

Laser Performance

Marshall Deep Tone

Laser Competition

Laser Endurosystem

Laser perf. Replacement Mufflers

Marshall Replacement Mufflers

Utbytesljuddämpare

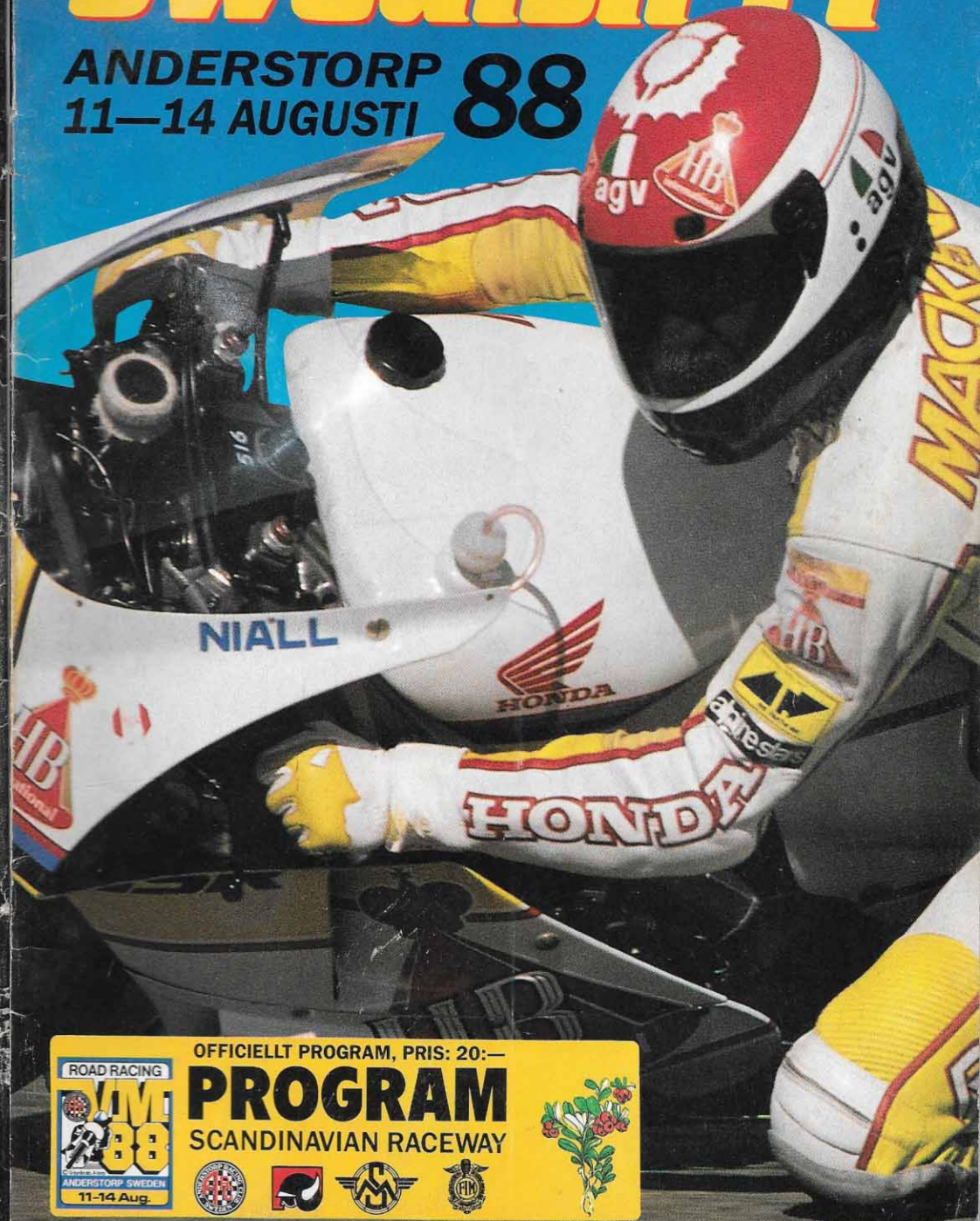
Universalljuddämpare

Laser perf. Sluddämpare Race

GENERALAGENT
CLAESSONS
E66 INDUSTRIGATAN 11 BROMÖLLA TEL 0456-230 30 VXL

Swedish TT

ANDERSTORP 88
11-14 AUGUSTI 88



OFFICIELLT PROGRAM, PRIS: 20:-

ROAD RACING
88
ANDERSTORP SWEDEN
11-14 Aug.

PROGRAM
SCANDINAVIAN RACEWAY

A star is born.



En ny superhjälm har sett dagens ljus.
Den tillhör en av världens största hjälmfamiljer.
Den har samma ventilationssystem som sin lillebror, N 35 Air.
Den har unik passform och komfort.
Den är tillverkad i Antracol polycarbonat.
Den har ett nytt patenterat lässystem och hakrem i äkta läder.
Den är snyggare än någon annan.
Den heter Nolan N 35 F1.
Du måste prova den.

NOJAN

Marknadsförs av Grahn's i Motala, 0141-545 80.

Nolan N35
F1

ÄRADE PUBLIK!

Ladies and Gentlemen! Chers spectateurs!

■■■■ Så är det återigen dags för SWEDISH TT på Scandinavian Raceway i Anderstorp.

Anderstorp Racing Club hälsar Er, förare, press, publik och sponsorer hjärtligt välkomna till trettonde deltävlingen i årets VM serie i Roadracing.

För oss som VM-arrangör är det femtonde året i ordningen sedan premiären 1971 och årets tävlingar omfattar VM-klasserna 125, 250, och 500 cc samt sidvagnar. Utom VM körs en nordisk standardklass, MOTUL-Superbike Cup, samt den traditionella Stadioncrossen i regi av SMK Värnamo.

Det har blivit något av en tradition att någon av VM-klasserna avgörs just här på Scandinavian Raceway, man kan bara hoppas att trenden håller i sig så att vi även i år får kora någon Världsmästare.

Vi hoppas också att årets tävling skall gynnas av vackert väder och att det i de olika loppen skall utkämpas fina dueller på hög sportslig nivå.

Inom Anderstorp Racing Club känner vi oss mycket hedrade att få stå som värd för Nordens största motorsportarrangemang, alla kategorier.

Vi vill än en gång rikta ett stort tack till alla dem som på olika sätt medverkat till att denna tävling kan genomföras.

■■■■ It's time once again for the SWEDISH TT on the Scandinavian Raceway in Anderstorp.

Anderstorp Racing Club bids you, drivers, the press, spectators, and sponsors a warm welcome to the thirteenth subcompetition in this year's Road Racing World Championship.

For us as organizers of the World Championship it's the fifteenth year in succession since the first Championships held in 1971 and this year's competitions include World Championship classes 125, 250 and 500 cc as well as side cars. In addition to the World Championship, there will be a Nordic production class championship, MOTUL-Superbike Cup, as well as the traditional "Stadium Motocross" organized by SMK Värnamo.

It has become something of a tradition that some of the world championship classes are decided right here at the Scandinavian Raceway. We just hope that the trend will not be broken so that we this year too can select a World Champion.

We hope that this year's event will be blessed with beautiful weather and that the different races will give rise to some exciting duels in which the highest standard of sportmanship will be exhibited.

We at Anderstorp Racing Club feel greatly honoured to be able to act as hosts for the Nordic countries' largest motor sport event, an event without rival.

Once again, we should like to say a big "thank you" to all those who have helped to make this event possible.

■■■■ Pour la 15:ème fois, nous avons le plaisir de vous souhaiter la bienvenue au Swedish TT sur le Scandinavian Raceway à Anderstorp, la 13:ème épreuve du Championnat du Monde de Roadracing en 1988.

Cette année, nous pouvons vous offrir quatre catégories du Championnat du Monde: 125, 250 et 500 cm³ ainsi que les side-cars. Hors du championnat mondiale, nous vous proposons une course Production des pays Nordiques, le MOTUL-Superbike Cup, et le motocross traditionnel dans le stade, sous la direction de SMK Värnamo.

Souvent dans les années précédentes, nous avons eu le plaisir de pouvoir couronner à Anderstorp un nouveau Champion du Monde dans une des catégories du championnat. Espérons que vous allez assister au couronnement d'un nouveau champion cette année encore.

Nous espérons également pouvoir vous offrir du beau temps et des courses aussi passionnantes que justes.

Pour nous, organisateurs de l'Anderstorp Racing Club, c'est un grand honneur de recevoir tous nos amis comme d'habitude — les spectateurs, les coureurs, la presse et les sponsors — au plus grand événement de tous les sports mécaniques dans les pays Nordiques.

Nous remercions tous ceux qui ont contribué à la réalisation de cet événement, et, encore une fois, nous vous souhaitons tous la bienvenue.



Lennart Sjerneby
Ordf. i Anderstorp RC
Chairman of Anderstorp Racing Club
Président du Anderstorp Racing Club



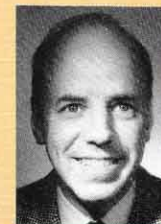
Programmet till 1988 års VM i roadracing i Anderstorp är producerat av tidningen Allt om MC och medföljer som bilaga i nr 8 1988. Uppgåva: 9 000 ex.

Redaktion: Olle Grimstedt, Janne Brorsson, Anders Hallberg, Göran Källstrand och SL Sjöberg. Annonsförsäljning: Excelsus Media & Sales Promotion AB, Per Östman, Kvarnstengatan 6, 252 27 Helsingborg, tel. 042-18 50 80. Teknisk produktion: Förlags AB Albinsson & Sjöberg, Box 529, 371 23 Karlskrona. Tel. 0455-196 85. Färgseparationer: 4 Punkter, Värnamo. Tryck: Christer Perssons tryckeri, Köping, 1988.

All filmning och fotografering inom tävlingsområdet för kommersiellt bruk utan tillstånd av Anderstorp Racing Club är förbjuden.

ORGANISATIONSKOMMITTÉ

ORGANIZING COMMITTEE

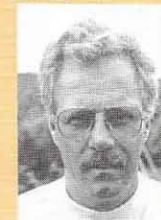


TAGE MAGNUSSON
Organisationskommitténs
ordf./Chairman of the
Organizing Committee



WOLMAR MÅRTENSSON
Bitr. tävlingsledare/
Deputy Clerk of the Course

ANDERS ÅBERG
Tävlingsledare/
Clerk of the Course



BO RUNBJÖRK



ULF SANELL



ANITA KJELL
Org. kommitténs sek./
Secretary of the
Organizing Committee



OLLE GRIMSTEDT

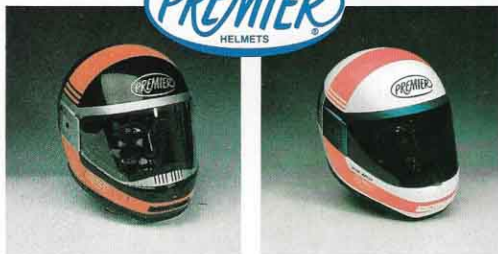
**HETA
NYHETER
FRÅN**



**MÄRKES-
SKINNSTÅLL**
TILL BLA
GSX-R, FZR, CBR,
ROTHMANS OSV



NYPREMIÄR



TESTA ROSSA I KEVLAR



FREETIMEJACKAN



STÖVLAR OCH HANDSKAR I MATCHANDEFÄRGER



STORT URVAL AV TANKVÅSKOR

Namn _____
Adress _____
Postadress _____
Land _____

Lagerkvistsgatan 6, 633 46 Eskilstuna
Telefon 016-11 14 00

KENNHEDS
IMPORT EXPORT AB

TIDSPROGRAM

Swedish TT

TRÄNING

TORSDAG

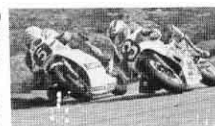
250 cc	09.00—10.00	14.45—15.25	18.05—19.45
125 cc	10.15—11.15	15.40—16.10	
500 cc	11.30—12.30	16.25—17.05	
Sidv.	13.30—14.30	17.20—17.50	

FREDAG

125 cc	09.00—09.30	13.00—13.30
250 cc	09.45—10.25	13.45—14.25
500 cc	10.40—11.20	14.40—15.20
Sidv.	11.35—12.05	15.35—16.05
Superbike.	16.20—16.50	

LÖRDAG

125 cc	09.00—09.30
500 cc	09.45—10.25
250 cc	10.40—10.50
Sidv.	11.05—11.35
Stadioncross	11.50—13.00
Superbike	15.00—15.30



SÖNDAG

125 cc	09.00—09.10
Sidv.	09.20—09.30
500 cc	09.40—09.50

TÄVLING

LÖRDAG

Flaggdefilering	13.30	
250 cc	14.00	25 varv
Stadioncross	16.00	

SÖNDAG

Flaggdefilering	11.00	
125 cc	11.30	23 varv
500 cc	13.00	30 varv
Sidv.	14.50	23 varv

MOTUL

Superbike Cup.	16.20	10 varv
----------------	-------	---------

Arméns MC-cup

Prisceremoni	10.30—10.50
--------------	-------------

Team Hällered	12.20—12.30
---------------	-------------

POLISEN MANAR!

Polisen önskar Dej en lyckosam och trivsamt resa till och från VM-tävlingarnas Anders-
torp.

Vi värdar om förståelse för de bilköer som kan uppstå på vägarna i närheten av Anders-
torp.

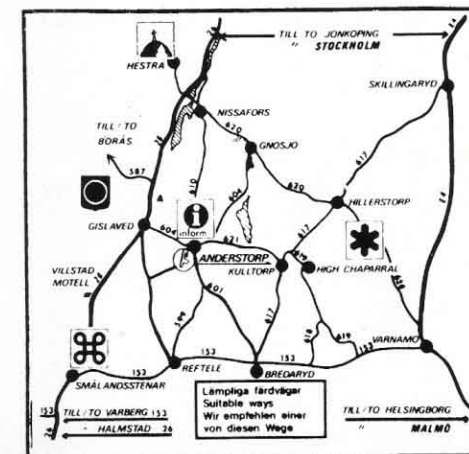
HÅLL AVSTÅNDEN! JÄKTA INTE!

Omkörningar vid sådana tillfällen skapar bara oro och tillbud.

Kommer Du långväga ifrån? Tag gärna en rast då och då under färden. En utvilad och harmonisk förare är en säkrare förare.

Här intill har Du vägnätet kring Anderstorp.
Vi önskar Dej en lyckofri resa.

Polisen i Värnamo



FUNKTIONÄRERNA UNDER SWEDISH TT

Tävlingsledare (Clerk of the Course)
Biträdande tävlingsledare (Assistant Clerk of the Course)
Tävlingssekreterare (Secretary of the Meeting)
Tävlingskassör (Treasurer of the Meeting)
Banchef (Chief Course Marshall)
Biträdande banchef (Assistant Chief Course Marshall)
Säkerhetschef (Chief Security)
Chef Race Control (Chief Race Control)
Depåchef (Chief Paddock)
Biträdande depåchef (Assistant Chief Paddock)
Bandepåchef (Chief Pit Marshall)
Besiktningsschef (Chief Scrutineer)
Start- och målplatschef (Chief Startline Marshall)
Tävlingsläkare (Chief Medical Officer)
Sjukvård (Medical Service, Swedish Red Cross)
Varvräkningschef (Chief Lapscorer)
Tidräkningschef (Chief Time Counter)
Tidtagningsschef (Chief Time-keeper)
Personalchef (Chief Staff)
Ceremonischef (Ceremonychief)
Informationschef (Chief Information)
Anmälningssekreteriat (Entry Secretariate)
Chef för programförsäljning (Chief Programme Sales)
Presschef (Chief Press Officer)
Bitr. presschef (Assistant Chief Press Officer)
Pressvärd (Host of the Press)
Speaker (Commentators)
Materialchef (Store Keeper)
Bevakning (Guard)
Biljettförsäljning (Chief Ticket Sales)
Parkering (Parking)

Anders Åberg
 Wolmar Mårtensson
 Anita Kjäll
 Roy Florén
 Peter Hedlund
 Inge Gustavsson
 Börje Karlsson
 Merete Westman
 Valmore Sega
 Christian Andersson
 Kent Hansson
 Anders Sundberg
 Bengt Johansson
 Eva Holacek
 Röda Korset
 Eskil Classon
 Peter Linder
 Leif Andersson
 Mikael Johansson
 Jan Örengård
 Yvonne Svensson
 Jörgen Berg
 Anderstorps Scoutkår
 Kjell Svensson
 Bo Ekman
 Sven Berggren
 Christer Liljenberg, Chris Carter, Kjell Svensson
 Kent Eriksson
 Bertil Sanell
 Anderstorp Orienteringsklubb
 Gistaved Motorklubb

SM-Final Road Racing På VM-banan SCANDINAVIAN RACEWAY



Lördag: Träning, Tävlning Debutanter
Söndag: Träning
 SM-klasser
 125 cc, 250 cc, 500 cc
 Sidvagnar
 Scandinavian RD 350 Cup
 Motul Superbike Cup

Publikvänligt: Camping runt banan, billiga entrépriser med fria läktarplatser, tag med bilen in på publikplats. allmänhetens åkning lördag kväll

3-4 Sept. 88 Anderstorp

HONDA Upplev skillnaden

HONDA CBR. FORMADE FÖR FULLÄNDNING.



Totalprestanda. Från att vara bekväm långtourer till att visa klorna på tävlingsbanan. Det är Honda CBR.

Läs testresultaten från en enad mc-press både i och utanför Sverige. Dom säger det mesta...

Välkommen till Din Honda-handlare.



CBR 600 F
 4 cyl. vätskekyld 4 takt. 4 ventiler/cyl. 85 hk/11000 v.
 Torrsvikt 182 kg. C:a pris 49.900,-.



CBR 1000 F
 4 cyl. vätskekyld 4 takt. 4 ventiler/cyl. 100 hk/9500 v.
 Torrsvikt 222 kg. C:a pris 68.900,-.

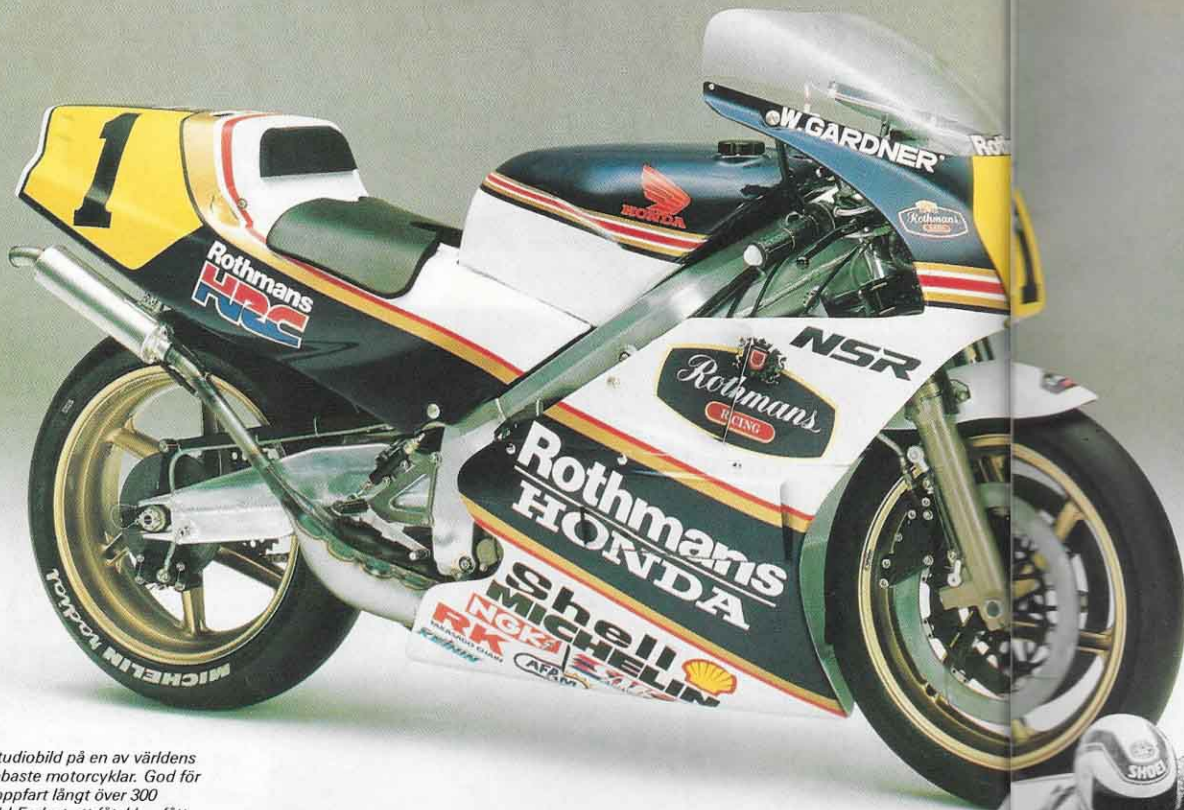


För Dig som ställer höga krav och inte nöjer Dig med vanlig smörja. (Läs MC-nytt nr. 10-11, 87).

Nu finns Honda motorolja och kedjespray hos Sveriges Hondahandlare.

HONDA

Beställ HONDA BLEDET, 24 sidor i färg helt gratis. Skicka ett vykort med Ditt namn och Din adress till: Honda MC, Box 101 73, 434 01 Kungälv.



En studiobild på en av världens snabbaste motorcyklar. God för en toppfart långt över 300 km/h! Endast ett fåtal har fått chansen att köra denna maskin, en dröm för många...

VM-HOJARN

Privatförare i roaddracing har alltid drömt om att bli fabriksförare. Idag har den drömmen vänts till en krass målsättning, för den som siktar mot toppen. Det går helt enkelt inte att köpa fabriksbilar, deras prestanda för pengar!

■■■■ I dag kan knappast någon privatförare göra sig gällande, då det gäller strid om topplaceringarna i roaddracing-VM. Det är en oerhörd skillnad i prestanda mellan de produktionsracers som kan köpas av de förare som har råd till det, och fabriksmaskinerna som hanteras av kontrakterade förare. Således är det de senare som toppar VM-tabellen i respektive klass, inte enbart på körskicklighet utan också därför att de har tillgång till de snabbaste maskinerna i branschen. Dessutom har fa-

briksförarna möjlighet att utnyttja oerhörda resurser i form av tillverkarnas utvecklingsavdelningar med deras stab av tekniker.

80cc försvinner

■ Låt oss titta lite närmare på de snabbaste maskinerna. Trots ansträngningar av europeiska tillverkare (Cagiva, Aprilia, Garelli etc) är det de tre stora japanerna, Honda, Yamaha och Suzuki, som i stort sett dominerar. Undantaget är de båda minsta klas-

serna, 80 och 125cc, där spanska Derbi sticker upp.

I både 80 och 125cc är det spanjoren **Jorges "Aspar" Martinez** som skördar framgångar. Men 80-kubikarnas dagar är räknade och de försvinner 1989 ur VM. Även 125cc-klassen har varit föremål för ändringar i reglementet. Numera är endast encylindriga motorer tillåtna.

Fabriks-Derbin har en slitmatad motor i en rörverksram av traditionellt snitt. Fjädring och stötdämpare är av White Powers fabrikat. Redan i januari 1988 hade **Andreau** och **Santsi Rabasa**, som är utvecklingsansvariga, och deras 25 man starka racingavdelning en prototyp färdig för åktester. Att 125cc-motorn byggs på den VM-vinnande 80-kubikaren från 1987, är inte att ta miste på.

Honda lär ta ut 38 hk ur sin motor som härstammar från en

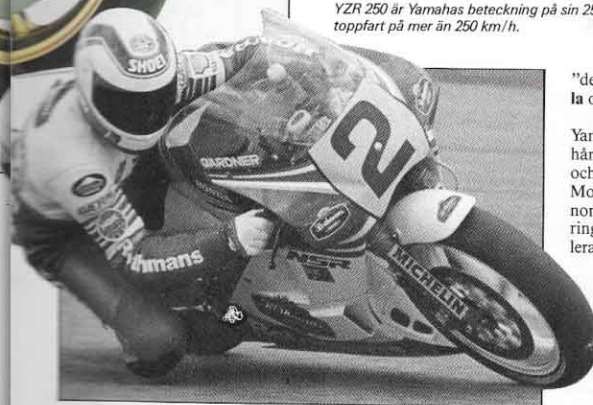
motocrossvariant. Den har membraninsug och är placerad i en ram byggd av aluminiumprofiler. Motorn lider dock av ett par hk för låg effekt.

Garelli, som tog de två främsta platserna i VM 19887, har inte hävdats sig så väl i år. Deras chefs-tekniker **Jan Thiel** har konstruerat en maskin som i sina bästa stunder är jämbördig med Hondas. Den är slitmatad och dessutom försedd med en motorroterande balansaxel för att eliminera vibrationerna.

Bättre acceleration

■ I 250cc-klassen är kampen hård mellan Yamaha och Honda. På knixiga banor verkar Yamaha YZR250 ha en fördel gentemot Honda NSR 250, medan det omvända förhållandet gäller på banor med långa raksträckor.

Yamaha-maskinerna har i år fått en bättre acceleration och



Wayne Gardner har haft problem med sin NSR Honda 500 under inledningen av årets VM. Nu ryktas det att man tar ut nästan 170 hk ur motorn.

högre toppfart än förra året, men det tycks ändå inte räcka till för att matcha Hondorna då det gäller maxhastighet. Motorn till YZR 250 är en vattenkyld V-twin tvåtakare med membranventiler direkt till vevhuset. Käpan och silen är av en ny design, som har förbättrat de aerodynamiska egenskaperna.

Honda-fabriken uppger att NSR 250-motorn lämnar mer än 75 hk i effekt, medan Yamaha säger mer än 80 hk för YZR 250. Förmodligen är Honda mycket blygsamma när det gäller uppgiften på motorstyrkan, eftersom Yamaha-maskinerna är underlägsna i toppfart.

Studerar man övriga tekniska data som Honda resp. Yamaha



Sidvagnsduon Rolf Biland/Kurt Waltisperg från Schweiz, har visat att det går att köra fortare på en VM-bana med en sidvagn än med en 500 cc solomaskin.



YZR 250 är Yamahas beteckning på sin 250 cc fabriksmaskin. Den har en toppfart på mer än 250 km/h.

"den eviga tvåan" **Randy Mamola** också på en Yamaha.

Under säsongsuppehållet har Yamahas racingavdelning jobbat hårt med att förbättra YZR 500 och det har de lyckats väl med. Motorn i 88 års utförande har genomgått omfattande förbättringar, främst då det gäller acceleration och kylning. Vinkeln mellan V4-ans cylindrar har ökat från 60° till 70° för att ge bättre plats åt membranventilerna och Mikuniförgasarna.

Yamaha YZR 500 har också fått en nydesignad Deltabox-ram till 1988. Den är givetvis av aluminium och betydligt styvare än den tidigare varianten. Framgaffeln är av Kayabas fabrikat, medan bakändan fjädras av en svensk Öhlinenhet. De flesta av de sju fabriksmaskinerna från Yamaha använder Lockheedbromsar medan det på någon hög förekommer Brembobromsar. Likaså skiljer det i däckval. **Kenny Roberts** Lucky Strikesponsrade Yamahateam använder Dunlop medan de övriga kör på Michelin.

Toppfart över 290

■ Yamaha-fabriken anger YZR 500-motorns toppeffekt till mer än 150 hk, och detta skulle ge maskinen en toppfart på över 290 km/h. Hela maskinen väger under 120 kg.

Om nu Yamaha har lyckats förbättra sin 500-maskin, verkar det omvända förhållandet gälla för Honda och deras NSR 500. Man skulle kunna tro, att de vilar på sina lagrar från 1987, och det dröjde ända tills Hollands GP-tävling i Assen den 25 juni innan Honda tog sin första seger i årets VM. Wayne Gardner vann då efter att bli ha fått en ny och bättre ram som medförde att väghållningen förbättrades. Nu är det faktiskt så, att liksom alla andra tillverkare av tävlingsmotorcyklar, så jobbade Honda hårt under vintern men tydligen i fel riktning. Den chassikonstruktion man inledde säsongen med gav en felaktig viktfordelning. Bakänden var för lätt och bakhjulet släppte vid kraftig acceleration.

Motorn till NSR 500 är liksom de övriga i klassen en vattenkyld tvåtakts V4:a med membraninsug. Även Honda uppger motoreffekten till drygt 150 hk, men de lär ha den starkaste motorn i klassen. Det ryktas om upp emot 170 hk! Kanske är motorn för stark? Chassi och däck hänger inte riktigt med. NSR 500-motorn har en elektroniskt styrd "Power Valve" som reglerar höjden på avgasportarna. Förra året blev Gardner tionde man på Hockenheim då "Power Valven" lästes i sitt nedre läge. I år kan NSR 500-åkarna med en omkopplare ställa "Power Valven" i fullt öppet läge, om de skulle få problem under race.

Sidvagn snabbare

■ Nu har det hänt! Ett sidvagns-ekipage har kört snabbare runt en bana än en 500cc solomaskin. Det var på Jerezbanan i Spanien, som det schweiziska paret **Rolf Biland/Kurt Waltisperg** tog sig runt 0,75 s snabbare än Eddie Lawson, som var snabbaste solo.

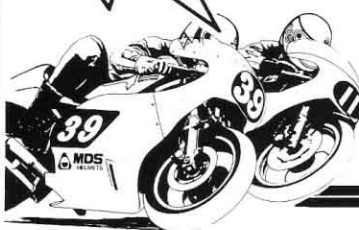
Schweizarnas ekipage är ett LCR-chassi med en **Harald Bartol**-trimmad Krausermotor. Denna kan spåra sitt ursprung tillbaka till Yamahas fyrcylindriga 500cc radmotor. Årets Krausermotor har ett helt nytt vevhus och växellåda. Cylindrar och kolvar har Bartol tillverkat, medan cylindertopparna är Hondas. Dellorto har levererat förgasare och tändningen är resultatet av ett samarbete mellan Honda och Contraves.

Chassimässigt skiljer sig årets modell inte mycket från följande. Hävarmsystemet för framhjulsupphängningen har ändrats, så att framhulet reagerar bättre för ojämnheter i banan.

I år har det slagits nya banrekord i flera klasser på flera banor. Så kommer säkert att ske även de kommande åren. De snabbaste maskinerna blir ännu snabbare. Hur länge kommer detta att fortsätta? □

BRANIL

MDS-
NYHET

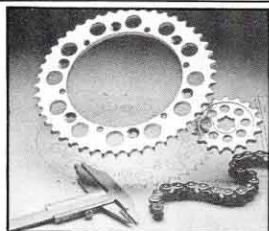


3 HJÄLMAR I EN!

PÅ BARA NÅGRA SEKUNDER BYTER/ÄNDRAR DU TILL DEN MODELL SOM PASSAR BÄST FÖR TILFÄLLET T.EX:

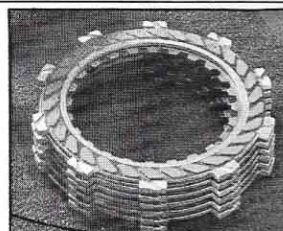
- *JET HJÄLM, SOM VANLIGT ELLER MED HALV-VISIR.
- *OFF-ROAD HJÄLM, MED SKÄRM OCH/ELLER VISIR.
- *INTEGRAL HJÄLM MED NY TÄT VISIR KONSTRUKTION. (ÄVEN HÄR KAN SKÄRM ANVÄNDAS.)

IMPORTÖR: TAN AB 08/968035



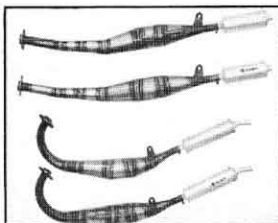
ALUMINIUMDREV

Upp till 70% lägre vikt än ståldrev. Tillverkade i speciell aircraftlegering som ger god slitstyrka och lägre rullmotstånd mellan drev/kedja. Finns även som kpl. drivsats med fram och bakdrev + RK o-ringkedja.



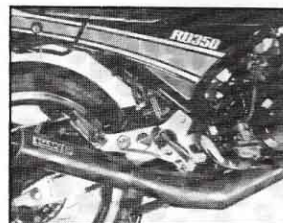
HIGH PERFORMANCE KOPPLINGSARTIKLAR

Toppkvalitet till rimligt pris. Friktionslameller med aluminiumstomme. För extrema förhållanden finns även metallförstärkt Heavy Duty friktionsbeleg. Tryckfjädersatser + 20% styvare än original. Artiklarna lagerføres till såväl landsvägs som crossmodeller.



JOLLYMOTO COMPETITION

Marknadens verkliga prestandasystem (+ 9 hk RG/RD500). Ingen dussinvara utan tillverkas för hand i små serier. Finns till bl a Suzukis RG modeller, TZR125/250, RD350/500, NS125/400.



ALLSPEED

Välkända effektsystem som på ett ypperligt sätt kombinerar bra prestanda med låg ljudnivå och ett attraktivt pris. Lagerføres till de flesta landsvägs tvåtakare.



HY-TECH RACING REEDS

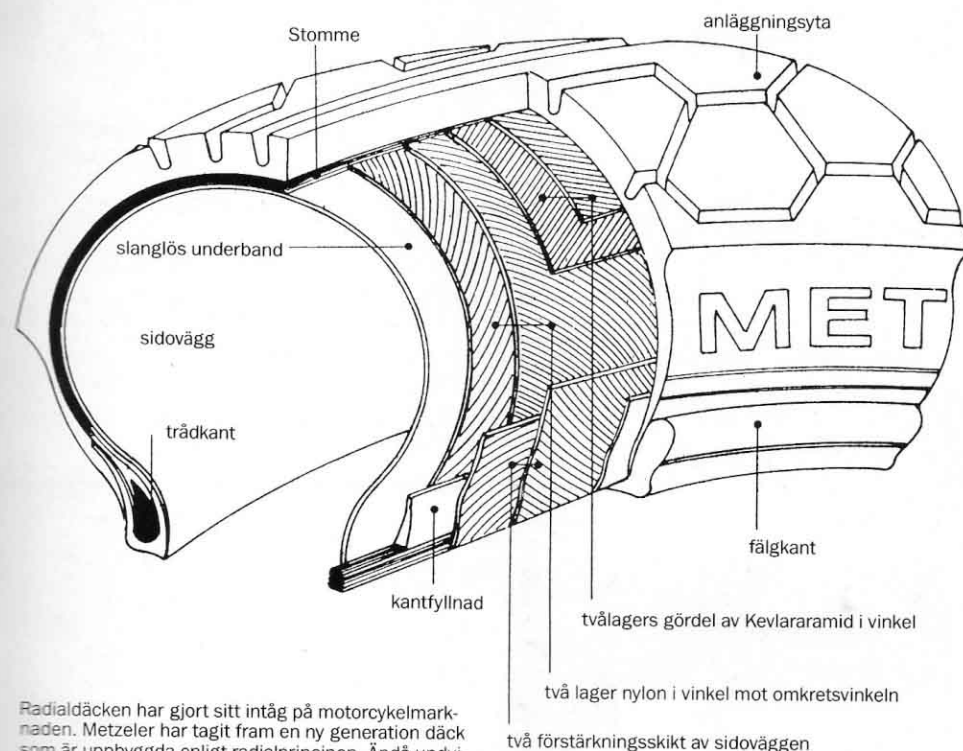
Amerikanska fibermembran med bättre egenskaper än originalmonterade stålreeds.

Artiklarna finner du hos din handlare eller direkt från oss. Ring eller skriv för gratisbroschyr och information om återförsäljare.

ADDEMOTO

BOX 12028 200 23 MALMÖ 040-93 24 90

Bättre vägegenskaper och fler mil: METZELER BELT-SYSTEM



Radialdäcken har gjort sitt intåg på motorcykelmarknaden. Metzeler har tagit fram en ny generation däck som är uppbyggda enligt radialprincipen. Ändå undviker vi att kalla de nya däcken för radialdäck eftersom Metzeler däck har ett belt-system som är unikt och som ger bättre grepp och fler mil, tack vare den nya tekniken.

Metzeler däck med Belt-System har tre olika lager mellan stomme och anläggningsyta vilket framgår av genomskärningsbilden. Nylon- och aramidskikten ger stabil uppbyggnad genom att de ligger i vinkel mot omkretsvinkeln. Här ligger bl a hemligheten till Metzeler utomordentliga köregenskaper — som förresten bevisades i tyska "Motorrads" däcksteg!

En ny generation motorcykeldäck är född.

Motorrads testmoment och betyg									
Fabrikat	Temperatur luft/väg i °C	Profil-djup nytt däck	Livs-längds faktor	Betyg i skala 1-10 där 10 är bäst					Summa
				Väg-grepp torr	Väg-hållning	Spår-stabilitet	Korn-fort	Livs-längd	
Konkurrensande fabrikat	27/33	6,2 mm	1,0	/	9	9	9	5	39
Metzeler radial	27/33	6,5 mm	1,6	8	9	8	8	8	41
	18/21	5,5 mm	1,1	9	8	5	7	6	35
	18/21	6,4 mm	1,8	10	8	8	8	9	43



METZELER



MICHELIN TÄVLINGSRESULTAT 1987

VÄRLDSMÄSTARE

- ROADRACING:
 - 500 cm³ GARDNER, HONDA
 - 250 cm³ MANG, HONDA
 - 125 cm³ GRESINI, GARELLI
 - 80 cm³ MARTINEZ, DERBI
- MOTOCROSS:
 - 125 cm³ VAN DEN BERK, YAMAHA
- TRIAL:
 - TARRES, BETA
- ENDURANCE:
 - MOINEAU-LE-BIHAN, SUZUKI
- ENDURO:
 - 350 cm³ CHARBONNIER, SONAUTO YAMAHA
 - 500 cm³ PIDOUX, HUSQVARNA
- FORMULA 1:
 - FERRARI, BIMOTA

EUROPAMÄSTARE

- ENDURO:
 - 250 cm³ D WIKSELL, HUSQVARNA
 - 500 cm³ S E JÖNSSON, HUSQVARNA

FRANSKA MÄSTARE

- MOTOCROSS:
 - 125 cm³ BAYLE, HONDA
- ENDURO:
 - LALAY, HONDA

YTTERLIGARE SEGRAR

- PARIS-DAKAR: NEVEU, HONDA
- LE TOUQUET: PERSSON, YAMAHA
- ATLAS: LALAY, HONDA

MICHELIN

KVALITEN SOM SEGRAR

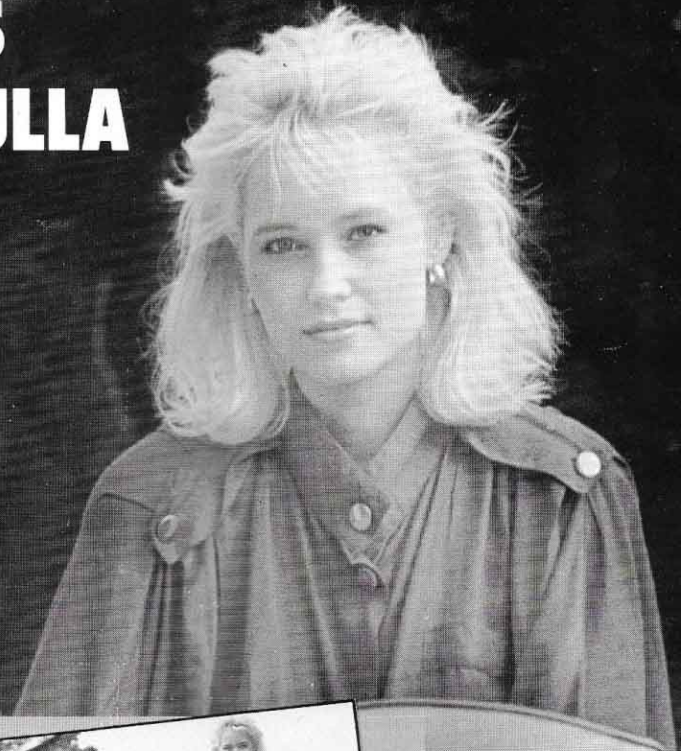


Susanne — en tjej med motorsport i blodet

1988 ÅRS KRANSKULLA

Hennes far var med och bildade Hyllinge MS. Hennes mor vrupade med hojen redan på femtio-talet. Hennes bröder har avverkat flertalet motorcyklar. Hennes syster var den första tjejen i södra Sverige på den då vassa Honda 500:an. Självt åker hon mest bakpå.

Av Janne Brorsson (text & foto).



— Susanne ser fram emot att vara kranskulla på årets VM. Här står hon vid sin brors hoj. "Än så länge åker jag bara".

■■■ — Va?! Blev det jag! Va' roligt!

Susanne Carlsson, från Helsingborg, utbrister i ett litet tjuv. Hon blev tjejen som ska ge vinnaren på Swedish TT lagkransen. Vara med på prispallen och få en dusch av seger-skumpan.

Men vem är hon?
Vi gjorde ett besök hemma hos familjen Carlsson på Trädgårdsgatan i Helsingborg.

Det första vi möter är en Yamaha RD 350, parkerad i porten. Blå och gul. Ovanligt! Den finns ju inte i Sverige.

Tryck på knappen vid Carlsson, vänta.

— Hallå, säger en skånsk tjej.

Vi presenterar oss och får ett svarande från ett dörrlås till svar.

En halvtrappa upp möter oss en öppen dörr. På hatthyllan ligger hjälmar, under hänger skinnstövlar.

Här känner man sej hemma.

Jag var med och körde speedway med min gamla DKW, berättar Sture. Jag fick ta bort ljuddämparna, de tog i.

Mor i familjen var också ute och körde hoj på den tiden. Men efter en dikessnyting höll hon sig mest på bönpallen.

Susanne far, Sture, var med och startade Hyllinge MS. Tillsammans med män som MC-

Persson, Eriksson-Kvidinge och Allan Ljungstrand drog de igång arbetet med att anlägga Knuts- torps roadracingbana.

— Jag var med och körde speedway med min gamla DKW, berättar Sture. Jag fick ta bort ljuddämparna, de tog i.

Mor i familjen var också ute och körde hoj på den tiden. Men efter en dikessnyting höll hon sig mest på bönpallen.

Alla i familjen kör, eller har kört hoj.

Tommy som är äldst kör inte längre. Men det gör Kennet!

Det var hans Yamma som stod i porten.

— Importerade den från Danmark, är ganska ensam om en gul/blå RD 350.

Kennet är den skyldige till att Susanne blev årets kranskulla i Anderstorp.

— Tyckte hon kunde passa, hon ser ju inte illa ut, säger han. Vi håller med. Det gör andra också.

Susanne jobbar som receptionist på Villa Phalassa i Helsingborg. Mellan varven blir det lite fotomodelljobb också.

Just nu är hon med i den Svenska uttagningen till Miss World-tävlingen. Bland de tio finalisterna.

Vill se förarna

■ Trots detta tvekar hon inte att dra på en hjälm. Vi vet ju hur en hjälmfrissa ser ut.

— Ah, alla andra som åker ser ju likadana ut, kommenterar hon. Det är inte så viktigt.

Eftersom hennes kille, Robert, har en far som är tävlingsläkare, har det blivit många besök på bil- och mc-tävlingar.

— Mc-tävlingar är roligast! Man kan se föraren, hur han jobbar med hojen i börjana, berättar Susanne engagerat.

— I biltävlingarna ser man ju bara en plåtkaross. Fast å andra sidan pucker de ju på varandra ibland, ser riktigt roligt ut.

— Det ska bli fantastiskt att få se världsmästarna i roadracing på så nära håll!

Och nära lär det ju bli! □

VINNER EDDIE?

Vinner Eddie Lawson Swedish TT i år? Vinner han VM? Kan han bara själv göra nåt åt saken så blir det så. Amerikanen Eddie Lawson är oerhört målmedveten och satsar allt. Både före och under ett VM-race. Att komma tvåa betyder för honom ett svidande nederlag . . .

Av Tommy Wiking

■■■ Han är världens bästa förare i road racing 500 cc!

Han kör en handbyggd motorcykel som ger 155 hästkrafter, gör över 325 km/tim och kostar en dryg miljon kronor!

Han kommer från Upland i Kalifornien, har blivit förmögen på road racing och heter Eddie Lawson!

— Jag har ett fantastiskt jobb, tycker han själv. — Att livnära sig på sin hobby är få förunnat!

Och han livnär sig bra, ty som försteförare i Giacomo Agostinis fantastiska Marlboro Yamaha Team tjänar den 30-åriga amerikanen miljoner — per säsong!

Äkt motorcykel har han gjort nästan hela sitt liv. Det började hemma i Kalifornien, i San Bernardino dalen öster om Los Angeles där gossen skenade omkring på en off-roadmaskin.

— Fin skola för blivande tävlingsförare, säger han med det bländande leende som gjort honom till omslagspojke i amerikansk mc-press.

— Det var i skrynklig terräng som jag utvecklade äkkäns-lan!

En känsla som gjort Eddie till världsartist; idag är han racersportens balanskonstnär, en förare som gärna åker med tvåhjulssladd i fullfartskurvor!

Farfar började

■ Att det blev just banracing kan han tacka farfar för. Han tog med sig lille Eddie på dirtrack — en grov form av speedway på långa travbanor typ Solvalla — och den upplevelsen formade hans liv!

— Ja, det var då jag bestämde mig för att bli mc-förare på heltid, minns han idag.

— Jag tjuvade på pappa för att få en tävlingscykel och det fick jag!

Vilket inte är så märkvärdigt som det låter, ty både pappa och

farfar var aktiva tävlingsförare med begagnade racermaskiner i vedbon . . .

Det var i dirtrack som Eddie började sin fantastiska karriär. Den tanige tolv-åringen (!) åkte förtvivlat fort och utvecklades snabbt till en av de bästa juniorförarna i hela USA.

— En annorlunda uppväxt, säger han stillsamt. — Jag tränade, turnerade och tävlade och på den vägen är det! Av detta tror man lätt att Eddie Lawson lever som en cirkusartist, som en clown utan hem eller eget liv. Så är det naturligtvis inte, tvärtom har han byggt upp en fast punkt i tillvaron. Den ligger hemma i Upland, där Eddie har ett stort drömhäus med det mesta och bästa i komfort och pryglar. Plus ett jättegarage där olika Yamahacyklar trängs med landsvägsfavoriten, en Porsche 928.

Det är hit som Eddie Lawson flyger så fort det blir ett längre uppehåll i VM-serien. Hemma

plockar han fram sin enduromaskin och ger sig ut i kalifornisk öken. Eller klickar igång crossmaskinen för några svettiga timmar på en närbelägen bana. — Numera blir det också mycket landsvägsåka, säger han. — Vi har riktigt svåra och kurviga asfaltsslingor i dalgångarna i Upland och där brukar jag mala för att träna spår och inbromsningar.

Ty Eddie Lawson är en målmedveten man som vet värdet av ständig träning och noggrann planering. Det är därför han sköter sig minutiöst. Han åter rätt kost, nobbar alkohol och tränar dagligen med att bygga upp sin kropp. Använder samma

muskelbyggare som trefaldige road racing-mästaren Kenny Roberts och har sålunda kraftiga nypor; att ta honom i hand känns som att hälsa på en nötknäppare. Och medan man tyst kvaddade masser den kvaddade handen, berättar han vidare. Säger att nästa steg på karriären blev Superbike, där "Eddie 21" — hans fasta startnummer i USA — vann det amerikanska mästerskapet två år i rad.

— Honda kom med en armé av förare och maskiner och skrävlade om att mästerskapet var deras, säger Eddie med ett snett flin. — Jag var Kawasakis enda förare och åkte ifrån dem allihopa!

Det är minnen från den här tiden som färgar Eddies inställning till Honda och deras överlevande stjärnförare Freddie Spencer; han tål ingendera!

— Det är alltid lika trevligt att åka ifrån Hondorna, erkänner han.

Och Freddie Spencer? — Jag slog honom både på Superbike och i road racing. Nu har han lagt av tävlandet men jag kan inte säga att jag saknar honom. Vi växlade inte många ord under åren i VM. Hade just inget att säga varandra . . .

Vad svogheten egentligen beror på? Att Freddie Spencer blev världsmästare 1983 samt 1985! Eddie Lawson hatar att förlora,

Eddie Lawson, Yamaha. Få om ens någon kommer mer förbereda till Swedish TT i Anders-torp 11–14 augusti.

för honom är en andraplats ett svidande nederlag . . .

Debut 1983

■ Åren i VM började 1983, då Kenny Roberts övertalade Eddie att satsa på en karriär i road racing. Han debuterade i Sydafrikas Grand Prix på snabba Kyalamibanan och blev åtta. Den unge amerikanen kände sig lite vilsen i början, var ovan vid sin nya Yamaharacer och kände ingen av VM-konkurrenterna utom "King Kenny" och kompisen Randy Mamola. Och det värsta av allt: han kunde inte springa igång maskinen!

— Nej, vi hade ju kopplingsstart i USA, säger Eddie Lawson.

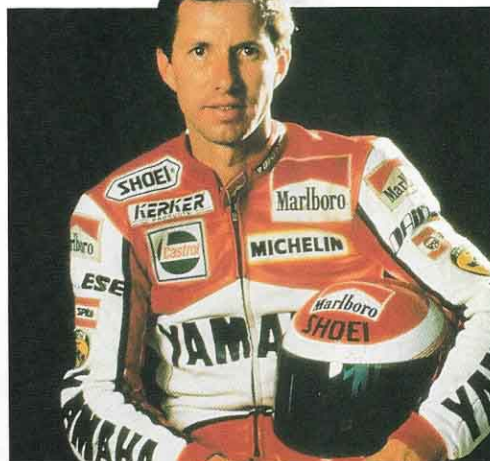
— Det var omöjligt för mig att springa, hoppa upp i sadeln och släppa kopplingen i en enda sekvens. Jag kunde inte få in det i min hjärna, i nervsystemet. Det fungerade bara inte!

Därför blev han stående på startplattan när Frankrikes GP 1983 stormade iväg på Le Mans. Teamchefen Giacomo Agostini fick skjuta igång nykomlingen!



Eddie Lawson är en balanskonstnär på road racing-banan. Äkänslan grundade han under den tid

han åkte rundbana på grus. Då lärde han sig köra med kontrollerad sladd, vilket han nu praktiserar på asfalt!



Världsartisten Eddie Lawson ser mycket seriöst på tävlandet. Planerar noggrant och håller sig i form. Eddie har tränat hårt inför säsongen — kanske hårdare än någon annan VM-åker.

Men det dröjde inte förrän han behärskade både start- och körteknik. Och mycket av lärdomarna fick han av trefaldige världsmästaren (1978–1980) Kenny Roberts.

Eddie säger att det är chefmekanikern Kel Carruthers förtjänst att han leder VM. Den tystlåtna australiensaren — själv gammal mc-stjärna med ett VM-guld i 250 cc från 1969 — har gjort underverk med hans tävlingscykel, en Yamaha YZR 500 C som successivt förbättrats på Marlboro Yamaha Teams depå utanför Bergamo i norra Italien.

24 man i teamet

■ När Yamaha för några år sedan levererade en tävlingsmaskin med treksam vaghållning, löste Kel Carruthers problemet med en kortare baksving. När Yamaha kom med en häglös motor, grejade han det med ett helt nytt avgassystem. Och när Yamaha . . . exemplen på den tekniska fingerfärdigheten är många och understryker Eddie Lawsons uppfattning; enligt honom är Kel Carruthers bäst i branschen!

— Möjligen har han för mycket att göra, kommenterar Eddie.

— Teamet har numera även 250 cc på programmet och det innebär att våra mekaniker får slita hårt för att hinna med servicejobben mellan varje Grand Prix!

Idag är 24 personer anställda i stallet, experter som jobbar i Bergamo eller i Grand Prixdepåer runt om i världen. Det är en stor stab, men så är också Giacomo Agostinis Marlborofinansierade Yamahastall det kanske bästa någonsin i road racing-portens exotiska historia!

— Det är inspirerande att få samarbeta med så mycket duktigt folk!

Det syns också på resultatet; med årets Grand Prix i Österrike har han vunnit 23 VM-lopp och tre världsmästerskap under sina sex säsonger i stallet!

— Men jag har långt kvar till chefens rekord, säger han tungt. — Giacomo Agostini vann 15 VM och 122 Grand Prix under sin karriär!

Man får gärna för sig att Eddie siktar in sig på att klä de siffrorna . . .

Det är kanske därför Eddie Lawson är så extremt ambitiös, ty få — om ens några — förbereder sig mera noggrant. Inför årets säsong har han därtill varit med i ett tungt utvecklingsprogram av Michelin nya racingdäck.

Han har testat fram en ännu bättre ram och därtill fått en ny V4-motor som äntligen svarar på gasen. Eddie Lawson kom sålunda till 1988 års VM-säsong i bättre form och skick än någonsin! □



FORM FÖRNUFT FUNKTION. NYA AGV AG 100.



Över 30 års erfarenheter samlade i ett skal.

Nya AGV AG100 är tillverkad i glasfiber och kevlar för säkerhets skull. Skön inredning med dubbelt ventilationssystem för komfortens skull. Snabbspänne för hakremmen, 2 mm repfritt, imfritt visir, avtagbart näs- och haksydd...

... varför kompromissa?



AGVAG100 FINNS I VITT ELLER SVART.
C:A PRIS HOS DIN MC-HANDLARE
1360:-.

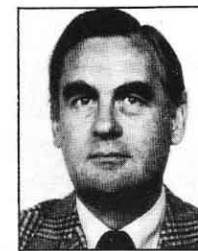
GENERALAGENT: DUELLS, 031-52 03 50

Äntligen! Så var det dags igen.

Traditionenligt träffas vi åter i Anderstorp till 1988 års VM-deltävling i roaddracing.

Som vanligt har ARC:s medlemmar, deras familjer, ja hela bygden gjort allt som står i deras makt för att vi skall trivas i Anderstorp under tävlingarna i stadioncross och roaddracing, såväl som med de kringarrangemang som traditionenligt omger tävlingen.

Svenska Motorcykelförbundet vill tacka Anderstorp Racing Club för det som vanligt enastående arbete den lagt ned, och vi hoppas att väder och andra yttre faktorer samverkar i positiv anda så att tävlingarna som vanligt blir en såväl publik som sportlig framgång.



Jacob Douglas
Ordförande i Svenska
Motorcykelförbundet

Tillståndsbevis

Denna tävling hålls i full överensstämmelse med FIM:s internationella tävlingsreglemente, SVEMO nationella tävlingsreglemente i tillämpliga delar och gällande specialreglemente, samt tillägsregler som vederbörligen granskats och godkänts av FIM enl. tillståndsbevis IMN 01/15 och SVEMO enl. tillståndsbevis nr RR 67/16.

This meeting is organized under the FIM Code, the Competition Rules of the Swedish Motorcyclists' Federation (SVE-MO), where applicable, as well as Supplementary Regulations approved by the FIM according to permit IMN 01/15 and SVE-MO RR 67/16.

Tävlingen är en internationell hastighetstävling för motorcyklar och körs på Scandinavian Raceway i Anderstorp. Banan är 4.031 meter lång och asfaltsbelagd. Tävlingen körs i höger varv och inleds lördagen den 5 augusti 1988 klockan 14.00.

Arrangör

Anderstorp Racing Club,
Box 180,
S-334 00 Anderstorp
Telefon: 0371-161 70.
Telex 70327 "RACEWAY".

Jury:

Ordförande: (Jury President) Hans Bahmer, Österrike, FIM:s Kontrollant.

I juryn ingår dessutom representanter, en från varje deltagande nation, som vederbörligen anmäls av sin FMN.

MOTUL Superbike Cup.

SVEMO kontrollant: Marianne Hansen-Grimborg

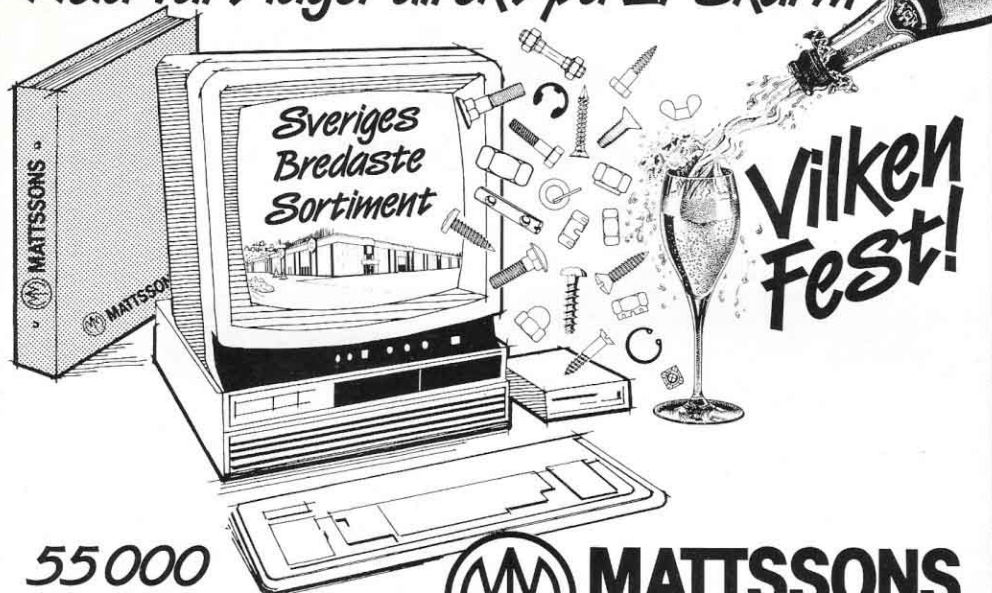


Hastighets- tabell

Tid	Km/h				
1.30.0	= 161,24	1.38.0	= 148,08	1.46.0	= 136,90
1.30.5	= 160,35	1.38.5	= 147,32	1.46.5	= 136,26
1.31.0	= 159,47	1.39.0	= 146,58	1.47.0	= 135,62
1.31.5	= 158,60	1.39.5	= 145,84	1.47.5	= 134,99
1.32.0	= 157,73	1.40.0	= 145,12	1.48.0	= 134,37
1.32.5	= 156,88	1.40.5	= 144,40	1.48.5	= 133,75
1.33.0	= 156,04	1.41.0	= 143,67	1.49.0	= 133,13
1.33.5	= 155,20	1.41.5	= 142,97	1.49.5	= 132,53
1.34.0	= 154,38	1.42.0	= 142,27	1.50.0	= 131,92
1.34.5	= 153,56	1.42.5	= 141,58	1.50.5	= 131,33
1.35.0	= 151,95	1.43.0	= 140,89	1.51.0	= 131,00
1.35.5	= 151,16	1.43.5	= 140,20	1.51.5	= 130,73
1.36.0	= 151,16	1.44.0	= 139,53	1.52.0	= 129,57
1.36.5	= 150,38	1.44.5	= 138,87	1.52.5	= 128,99
1.37.0	= 149,60	1.45.0	= 138,20	1.53.0	= 128,42
1.37.5	= 148,84	1.45.5	= 137,55	1.53.5	= 127,85
				1.54.0	= 127,29
				1.54.5	= 126,74
				1.55.0	= 126,19
				1.55.5	= 125,64
				1.56.0	= 125,10
				1.56.5	= 124,56
				1.57.0	= 124,03
				1.57.5	= 123,50
				1.58.0	= 122,98
				1.58.5	= 122,46
				1.59.0	= 121,95
				1.59.5	= 121,43
				2.00.0	= 120,93
				2.00.5	= 120,43
				2.01.0	= 119,93
				2.01.5	= 119,44
				2.02.0	= 118,95
				2.02.5	= 118,46
				2.03.0	= 117,98
				2.03.5	= 117,50
				2.04.0	= 117,03
				2.04.5	= 116,56
				2.05.0	= 116,09
				2.05.5	= 115,63
				2.06.0	= 115,17
				2.06.5	= 114,72
				2.07.0	= 114,26
				2.07.5	= 113,82
				2.08.0	= 113,37
				2.08.5	= 112,93
				2.09.0	= 112,49
				2.09.5	= 112,06

Varvtider km/h (banans
längd: 4031 meter)

Hela vårt lager direkt på Er skärm



Vilken Fest!

55 000

Olika fästelement
-Koppla in Mattssons.



MATSSONS

Box 134 • S-334 00 Anderstorp, Sweden
Tel 0371 180 80 • Telefax 0371 171 77 • Telex 70426

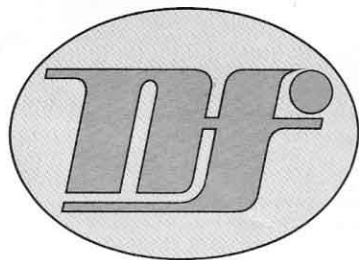
VALLÅKRA TRÄFFEN



- * Över 500 ombyggda europeiska bilar.
- * Större yta — ytterligare 7 000 kvadratmeter.
- * Flyguppvisning med Viggen
- * Finalisterna i Bilsports Bilbyggartävling
- * Scenshow med Hasse "Kvinnaböske" Andersson kl. 13.00
- * TV-kändisen Kurt "Fädda Blommor" håller auktion kl. 10.30
- * Familjefest med tivoli, godisregn, Jujitsu-uppvisning, Bodybuilding och mycket annat.

Söndagen 28 augusti
Öppet: 9—17. Välkommen!

BILSPORT



Symbolen för nordens ledande tillverkare av blockbaserat polyeterskum

GISLAVED
Tel 0371-141 30

GETINGE
Tel 035-547 90

ROBERTSFORS
Tel 0934 -152 60



Fördel SMC!

MC-FÖRSÄKRING för smarta

Obetydligt dyrare än en halvårsförsäkring plus garagetförsäkring. Giltig året runt. Inget krånglande med bilregistret. Bara att starta och köra när Du själv vill.

Det är *Årsförsäkringen*. Idén är SMCs egen, men det är hos Holmia Du tecknar den. Du har dessutom SMC-rabatt på premien.

En annan vettig försäkring är *SMCs offroad-försäkring*. Sensationellt billig! Också hos Holmia.

SMC står för Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation. En idéell organisation med över 40.000 medlemmar, dvs mer än var tredje motorcyklist är med i SMC.

SMCs uppgift är att tillvarata sina medlemmars intressen som motorcyklist. Det kan gälla enskilda fall eller sådant som rör motorcyklar och mc-förare i allmänhet.



Sveriges Motorcyklisters
Centralorganisation
Box 318
792 01 Mora
Tel. 0250-179 50

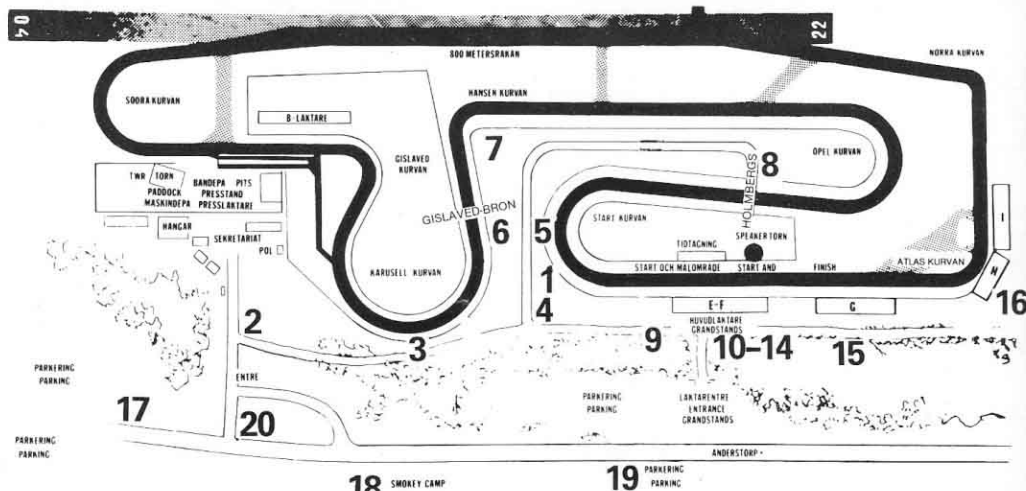
- Skicka mig information om SMC-lånet.
- Jag vill stödja SMCs arbete för motorcyklismen och vill därför bli medlem. Medlemsavgiften kr 85:— (gäller till 1 feb 1990) sätter jag in på pg 64 68 06-0, samtidigt som jag skickar in den här kupongen.
- Jag vill veta mer om SMC. Skicka er informationsfolder (innehåller inbetalningskort).

Namn _____
Adress _____
Postnr _____ Postadress _____
Tel _____
Personnr _____

Skicka kupongen till: SMC, Box 318, 792 01 MORA

MÖLLERS FESTSERVICE A/B

FÖRSÄLJNINGSTÄLLEN PÅ:
SCANDINAVIAN RACEWAY



1. 22 21

"Smirekohallen". Cafeteria med ca 200 sittplatser. Här kan du köpa varm mat, smörgåsar, kaffe och andra drycker. Dessutom kan du här köpa cigaretter och diverse konfektyr.

2-16

KIOSKER inom området där du kan köpa drycker, varm kory, glass och ett begränsat urval av cigaretter och godis.

17-22

KIOSKER på campingplatserna med liknande utbud som de inne på tävlingsområdet.

**PRIS-
INFORMATION**

Korv med bröd 12:-/16:-
Läskedryck/lättöl . . . 9:-
Kaffe 8:-
Glass 10:-
Stor smörgås 20:-

Swedish TT

ÅRETS MC POLIS 1987

Det blev nyligen 40 år fyllda Sven-Eric Karlsson från Trafikpolisen i Vänersborg som Svemo och rikspolisstyrelsens utslag till ÅRETS MC-POLIS 1987. Karlsson är den 26:e mc-polisen som erhåller utmärkelsen i konkurrens med landets ca 450 mc-poliser.

Sven-Eric, som varit mc-polis sedan 1981, är också en ivrig mc-åkare på sin fritid. Han får utmärkelsen för sitt brinnande intresse för trafiksäkerhetsfrågor och uppfostrande arbete som instruktör och föreläsare för hemortens mc-ungdomar. Han är välkänd och uppskattad bland dessa och behärskar också den svåra konsten att uppträda som ett föredöme i trafiken.

Här på Scandinavian Raceway kommer Sven-Eric att motta sin utmärkelse omgiven av en "bederskvakt" från MC-POLIS-VETERANERNA med fanor och körande gamla polismotorcyklar.

Vi gratulerar Sven-Eric och hoppa på hans fortsatta generositet för trafiksäkerhetens framjande!



Sven-Eric Carlsson, årets mc-polis 1987.

10-ans Konfektyr

LIVSMEDEL, TOBAK
KONFEKTYR, V65
TIPS & ODDSET

Öppet alla dagar
7.30—22.00

Telefon 0371-164 17
Brogatan 8, ANDERSTORP

YAMAHA

FS1 mop ny 88
DT 50 MX ny 88
DT 50 MX ny 88
PW 80 ny 88
YZ 80 ny 88
FZR 1000 ny 88
FJ 1200 ny 88
FJ 1000 beg 85
PW 50 ny 87
TZR 125 ny 87
XT 600 ny 87
750 ny 87
FZX 750 ny 87
FZR 1000 130 hk 334 m beg . 87
RD 350 LC beg 87
RD 125 LC ny 86
RD 350 LC beg 86
RD 350 LC beg 83
DT 125 LC ny 86
TT 350 ny 86
XT 600T 300 86
PW 50 tvål. mc o. gar. bes. . . 86
DT 125 LC 344 m beg 86
XJ 900F ny 85
XJ 600 950 m beg 85
XJ 900B beg 83
DT 125 LC 1680 m beg 84
RD 125 LC 1950 m beg 83
DT 125 LC 732 m beg 83
XS 400 SECA kund 2348 m . . 82

SUZUKI

K 50 Mop ny 88
TS 250 X ny 88
DR 600 ny 88
GSX-R 750 ny blå 88
GSX-R 750 ny röd 88
GSX-R 1100 ny 88
RG 125 Gamma blå ny 87
VS 750 ny röd 87
VS 750 ny svart 87
GSX-R 750 600 m beg 87
GSX-R 1100 m beg 87
GSX-R 400 600 m 87
VS 1400 Högt styre ny 87
GSX 1100 2200 m beg 86
GSX 400 E ny 84
GSX 750 ES 1200 4 84
GSX 400E 1998 m beg 84
GSX 1100 ES 1700 m beg . . . 84
GSX 400T 160 m beg 83
GSX 750ES 2489 m beg 83
GSX 1100 ES 3821 m beg . . . 83
GT 125 XA kund 384 m beg . . 82
GP 125 909 m beg 82
GSX 1100E 4500 m beg 82
GSX 1100E 3900 m beg 82

HONDA

CBR 600 ny 88
MT 50 ny 88
MT 50 ny 88
CBR 1000 ny 88
CBR 600 ny 88
NS 125 R2 ny 87
MTX 125 ny 87
XL 600V Transalp ny 87
CBR 1000 ny 87
CBR 600 ny 87
CBR 600 600 m beg 87
CBR 1000 ostrypt 486 m beg . 87
CB 350 S ny 86
GL 1200 Aspencade ny 86
TRX 70 ny 86
CB 750 F 650 m beg 83-84
CB 400N kund 1050 m beg . . 83
CBX 550F 2216 m beg 82
CB 650 6000 m beg 82
VF 1000F beg 84
VF 750C 2571 m beg 82
CB 750 F2 1700 m beg 82
CB 650 6000 m beg 80
CB 500 FOUR 1983 m beg . . . 78
XL 400R beg 83
AR 125 913 m beg 83
1300 2800 m beg 83
Z 1000R beg 84
Z 1000J 3400 m beg 82

KAWASAKI

Öppet: Månd-Fred 9-18,
Torsd. kvällsöppet till
20.00 under juni-aug.
Lörd. stängt juni-aug.
Lörd. sept.-maj 9-13.

Passa på!

Köp eller beställ din MC nu när
priserna är som lägsta.
Förmånlig finansiering.



Tel: 0371-500 21, 505 64, 505 47
1988 års nya MC i lager

Alla vägar här
till Burseryd.

VARJE FREDAG

under sommarhalvåret och varannan torsdag under vintern
UTKOMMER SVERIGES "HETASTE" MC-TIDNING . . .

Roadracing ★ Cross ★ Enduro ★ Speedway ★ Trial
★ Dragbike ★ Snöskoter ★ Nya modeller m m m m

KÖP RACE i kiosker (pressspecialisten), affärer och bensinstationer eller prenumerera!



RACE TUFFA KEPS OCH PARAPLY I LÄCKRA FÄRGER!

Du kan köpa dessa i vår VM-monter under lördag och söndag. Kepsarna finns i färgerna röd/gul, vit, ställbar storl, paraplerna är röd/gula. OBS! Gula kepsar levereras ej! 35:- för kepsen och 70:- för paraplyet INKLUSIVE FRAKT!

OBS! BIFOGA KONTANT BETALNING
check eller kontanter

RACE BESTÄLLNINGSTALONG

Ja visst vill jag läsa RACE, skicka mig HELÄRSPRENUMERATION 36 NR 320:-
 DELÄRSPRENUMERATION 18 NR 180:-
 . . . st kepsar röd/gul . . . st kepsar vit à 35:- . . . st parapljer röd/gul à 70:-. OBS! inkl frakt.

NAMN
ADRESS
POSTNR
ORT

Talongen skickas till: RACE PRESS AB, Box 231, 575 23 Eksjö, tel 0381/150 65.

VM A-torp

VÄL MÖTT I ANDERSTORP OCH GISLAVEDS KOMMUN

Vad tänker du på när du hör namnet Gislaved? Däck förstas — och så kanske att det finns en plats någonstans i södra Sverige som heter så. Det är alldeles riktigt, men Gislaved är mycket mer.

■■■ När du befinner Dig i Anderstorp är du också i Gislaveds kommun. I den finns flera andra tätorter: Burseryd, Hestra, Reftle och Smålandsstenar. Ortsnamn som du säkert känner igen från olika industriprodukter.

Ett utmärkande drag för Gislaveds kommun är nämligen den höga graden av industrialisering. I kommunen finns inte mindre än ca 450 industriföretag — ganska fantastiskt när befolkningen uppgår till knappt 30 000 invånare.

Nu tror du kanske att det är mest småföretag det rör sig om, men faktiskt finns också länets största industriföretag i Gislaved om man ser däckfabriken tillsammans med Gislaved AB:s plast- och tekniska gummidivisioner som en enhet. Därutöver finns ett 20-tal företag som har mer än 100 anställda.

Anderstorp är en viktig bit av denna industrikommun. Se dig omkring och du finner en mängd industriföretag i trakten av Scandinavian Raceway.

Fint friluftsliv

■ Den industriella utvecklingen

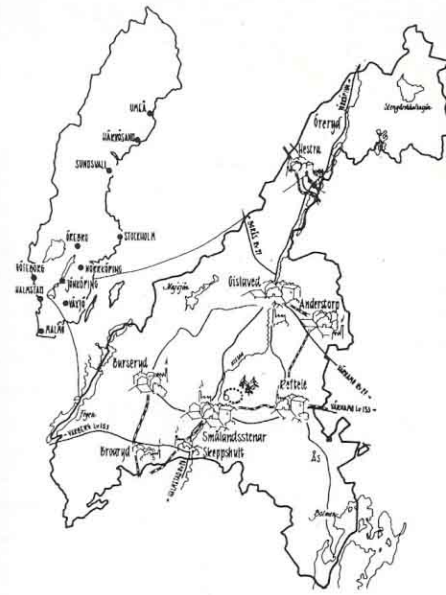
i kommunen pågår fortlöpande. Från att ursprungligen mest ha bestått av järnhantering och skogsbruk omfattar industrin nu en mängd olika grenar med en viss koncentration till gummi, plast, trävaror och metall. Även den elektroniska industrin har gjort sitt intåg i Gislaveds kommun.

För vår kommun är problemet således inte att skaffa företag för att sysselsätta befintlig arbetskraft, utan tvärtom. Behovet av arbetskraft är mycket stort — för närvarande beräknas det till cirka 500 lediga platser.

Varför skall man välja Gislaveds kommun, när det finns så många andra trevliga orter här i landet?

Låt oss då först konstatera att det inte är något utsvävande nöjesliv som bjuds, men däremot mycket goda möjligheter till naturupplevelser, friluftsliv och idrottsaktiviteter. Välkänt är Isaberg i Hestra — Götalands mest populära skidcentrum. Nissan är en tillgång när det gäller fiske och kanotning.

Gislaveds kommun är välkänt för musiklivet, där verk-



GISLAVEDS KOMMUN

samheten bedrivs inom alla områden från seriös musik till avancerad rockmusik. Bibliotek finns i alla kommundelar.

"Nära" kommun

■ För den som vill bosätta sig i Gislaved är naturligtvis bostadsfrågan och kanske barnomsorgen viktiga saker. För närvarande råder en bristituation när det gäller bostäder i flerfamiljshus, men under det närmaste året blir cirka 300 lägenheter klara.

Tomtmark för enfamiljshus finns det gott om. Barnomsorgen är väl utbyggd, även om köer finns i vissa delar av kommunen.

Gislaved är en "nära" kommun med drygt tolv mil till Göteborg, åtta till Jönköping och Halmstad samt drygt sex mil till Borås. Till Stockholm är det cirka 40 mil.

Utbildningsmöjligheterna

inom kommunen är goda och gymnasieskola finns i Gislaved/Anderstorp.

Vi brukar säga att Gislaved är en bra bit av Sverige. Men det finns mycket mer att berätta om kommunen. Vi står gärna till tjänst med ytterligare upplysningar på tfn: 0371-815 04. □

Med vänlig hälsning
GISLAVEDS KOMMUN
Informationsavdelningen

Under Swedish TT finns Gislaveds kommun och arbetsförmedlingen på plats i Anderstorp. Du hittar dem i en specialutrustad husvagn på tävlingsområdet, där de direkt via en dator, kan ge dig information om vilka jobb som är lediga. Är du intresserad tveka inte, utan hälsa på i husvagnen om du är nyfiken på ett nytt jobb.

Welcome to Anderstorp and the municipality of Gislaved

■■■ When you are in Anderstorp you also visit the municipality of Gislaved as you can see on the map in this page.

We are very glad that you are visiting us and wish you very welcome. In this municipality there are two things that we are very proud of. One is our many industries and the other a very beautiful nature, which you might have discovered already.

In our municipality (kommun in Swedish) we count to about 450

industries. Many of them are of course small, but about twenty have more than 100 employees.

The largest company is Gislaved AB, which form an industrial group together with the tyre company. They have in total 1 700 employees.

Gislaved is in the situation that there is almost no unemployment, but more than 500 free jobs.

Anderstorp is a very important part of our industrial region. Take your time and look around, you will find a lot of the industries near

Scandinavian Raceway.

Normally you don't find any great nightlife with disco and nightclubs here. We prefer to offer the possibilities which are provided by a good nature.

In the north of Gislaved we have Isaberg which is the best skiing resort in the southern parts of Sweden. There is one golftrack with 18 holes and new ones are planned. You can fish, canoe, walk or bike in many places you can even sail on the lake Bolmen in the southern Gislaved.

We like to say that Gislaved is a very near place, near to Gothenburg, Borås, Halmstad and Jönköping. To Stockholm the distance is about 400 kms.

There is much more to say about Gislaved — the municipality with full occupation. If you want to know more, please contact us by telefon 0371-815 04 or write to us.

Best regards
The Municipality of Gislaved
Information section
332 00 GISLAVED

Vi är proffs. På pengar.

PKbanken, Storgatan 6, Anderstorp
Tel. 0371-177 30



Finns på Posten också

STEFA STEFA STEFA

Tätningar för axlar och cylindrar



ORIGINAL STEFA, FORSHEDA, POLYPAC m fl.
Radialtättningsringar, O-ringar, V-ringar,
Hydrauliktätningar, Pneumatiktätningar m m.
Vi ansvarar för allt – från råvaror till färdig
produkt.

F FORSHEDA

Forsheda AB, S-330 12 Forsheda
Tel 0370-812 90. Telex 70461 stefas

Har du försökt lägga ner en Volvo i kurvan?



Friheten på två hjul.

Motorsport eller hobby, fritid eller yrke. Du hittar ditt MC-intresse i Allt om MC – den breda MC-tidningen.

Jag provar fem nummer av Allt om MC för endast 67 kronor (ordinarie pris 105 kr). Och får tidningen direkt hem i brevlådan.

Namn _____

Adress _____

Postadress _____

Jag betalar när inbetalningskortet kommer. Skicka kupongen till:
Allt om MC, Box 529, 371 23 Karlskrona.

Förlags AB
Albinsson & Sjöberg
Box 529, 371 23 Karlskrona.



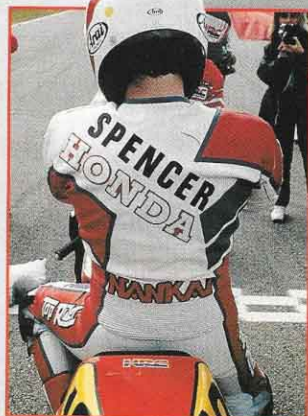
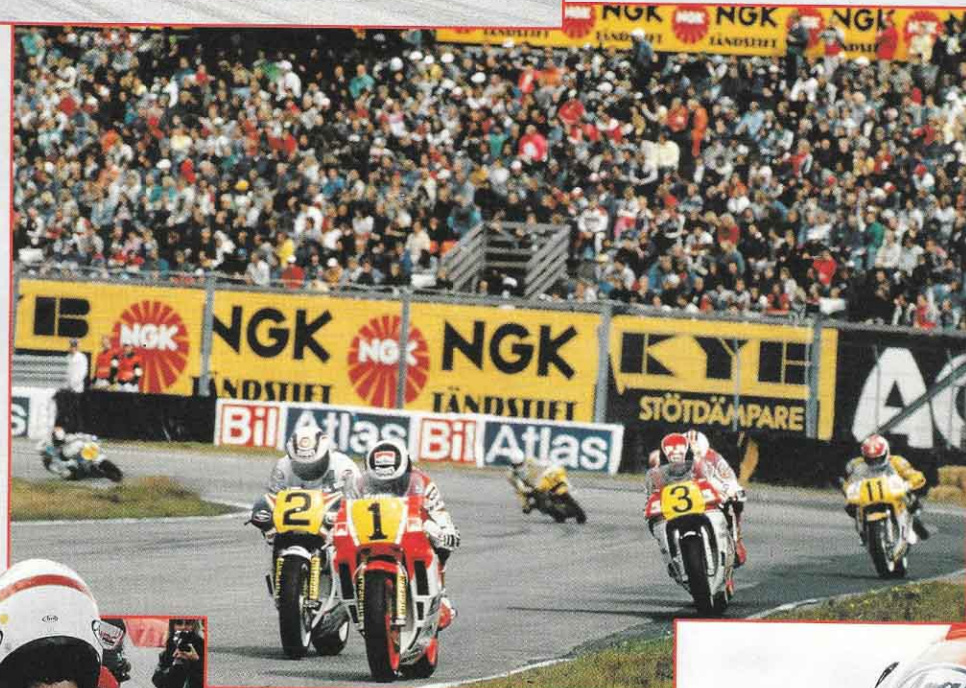
"Team Helleder" från Göteborg gjorde en bejublad uppvisning i sina Volvo 760.



Dags för "skumpa" i 500. Överst på prispallen segaren Wayne Gardner, tvåa Eddie Lawson och trea Randy Mamola. Gardner passade på att slå det gamla varvrekordet. Det nya ly-

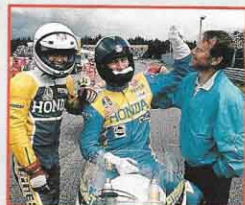
der 1.36,37 vilket ger en medelhastighet på 150,58 km/h. Snabbast alla kategorier är fortfarande Niki Lauda som 1978, i en formel-1 bil körde på 1.24,38.

I depån strax innan start i 250-klassen. Längst till vänster Dominique Sarron på en Honda. Bruno Bonhuil (48) från Frankrike. Maurizio Vitali (16) kör Garelli.



Stentufft i 500-klassen. Lawson före Gardner, därefter Mamola och Nial Mackenzie. Nial är mannen på omslaget i år!

Freddie Spenser, come back i SWE-DISH TT, med mindre lyckat resultat.



De båda Svenskesen i 500 cc "Petranä" Lindén och Sköld.



Bröderna Urs och Markus Egloff, från Schweiz, körde i sidvagnsklassen med ett LCR-SEEL-bygge.

Taru Rinne från Åbo i Finland, första tjejen i soloklass vid SWE-DISH TT på Scandinavian Raceway.

Bra med publik, 40 tusen såg tävlingarna.



Wayne Gardner tog ett stort kliv mot sitt första VM-guld.

NGK syns och märks inom motorsporten – och vinner!



Foto: "Esso" Gunnarsson

Det är ingen tillfällighet att många racingstjärnor använder NGK. Det är heller ingen tillfällighet att bli a. Aston Martin, Lotus, SAAB och japanska bilar utrustas med NGK tändstift direkt från fabriken. Det beror helt enkelt på att NGK tillverkar bra tändstift.

Även ledande tillverkare av motorcyklar, marmotorer och snöskotrar, liksom tillverkare av motor-sågar, motorgräsklippare m. m. originalmonterar NGK tändstift av samma anledning.

NGK är idag en av världens två största tillverkare av tändstift och får naturligtvis i Japan klart dominerande. NGK är en helt frisående och oberoende tillverkare. På programmet finns mer än 1000 olika typer av tändstift för alla slags motorer, inklusive flyg.



NGK TÄNDSTIFT
MÅRKNADSFÖRS AV AGB

UNISYS är en komplett datorleverantör

UNISYS är sammanslagningen av Sperry och Burroughs. Det nya bolaget är ett av Sveriges och världens största datorföretag. Unisys Sverige har en omsättning på ca 900 miljoner kronor och har över 600 anställda. Unisys har ett komplett produktprogram från PC upp till stordatorer baserat på det absolut senaste inom mikroelektronik och programvara. Unisys marknadsför också konsulttjänster, datautbildning, systemutveckling, tekniskt underhåll och tillbehör. Unisys har en bred kundbas i Sverige. Kunder som återfinns i alla delar av svenskt näringsliv och förvaltning. Unisys har huvudkontor i Solna, distriktskontor i Göteborg, Linköping och Malmö och ett nät av servicekontor över hela landet.

UNISYS

Huvudkontor: Vallgatan 7, 171 91 Solna. Tel: 08-55 15 00.
Distriktskontor
Göteborg, Avågen 40, 402 24 Göteborg. Tel: 031-35 58 00.
Malmö, Thomsons Väg 40, 202 50 Malmö. Tel: 040-31 70 70.
Linköping, Svedengatan 8, 581 02 Linköping. Tel: 013-28 77 00.

FLAGGSIGNALER

Alla förare har alltid skyldighet att åtyda banfunktionärernas flaggsignaler. Oavsett träning eller tävling. Det spelar ingen roll var flaggan visas. Den ska alltid åtydas. För att vi ska förstå funktionärernas tecken åt förarna på banan följer här en kort lektion.

LJUSSIGNAL

Start.

SVART FLAGGA PLUS FÖRARES TÄVLINGSNUMMER

(vita siffror på svart botten)

Förare med det angivna numret ska åka in i bandepå på nästkommande varv och stanna. Det behöver inte betyda att han måste bryta loppet, utan det kan vara något som behöver åtgärdas eller att föraren behöver varnas på något sätt.

GRÖN FLAGGA

Visas t ex när tävlingsledningen "besiktigar" banan mellan varje heat. Betyder alltså att banan är klar.

GUL FLAGGA SOM HÅLLS STILLA

Fara. Sakta farten. Omkörning förbjuden.

GUL FLAGGA SOM RÖRS

Hinder i omedelbar närhet. Här måste föraren vara beredd att stanna och all omkörning är förbjuden.

VIT FLAGGA

Det betyder att något tjänstefordon, t ex en ambulans, befinner sig på banan.

VIT FLAGGA SOM RÖRS

Tjänstefordon i omedelbar närhet.

BLÅ FLAGGA

Omkörningssignal. Blå flagga informerar föraren att han kommer att bli omkörd av snabbare deltagare. Fast flagga betyder omkörning inom kort. Rörlig flagga betyder omedelbar omkörning.

GUL FLAGGA MED RÖDA RÄNDER

Här gäller det att hålla tungan rätt i mun. Främmande material, t ex olja, kan förorsaka halka på banan. Kan även visas vid hastigt nedfallande regn för att varna förarna om halka.

GUL FLAGGA + GUL FLAGGA MED RÖDA RÄNDER

Stopp av tävling eller träning, skall visas så snart tävlingsledaren har visat röd flagga.

SVART-VIT-RUTIG FLAGGA

Den flaggan som alla förare vill se FÖRST. Målflaggan.

Välkommen till Gislaved

När Du är i Anderstorp befinner Du Dig också i Gislaveds kommun. Det är den småländska industrins hjärta. Från början järnhantering och skogsbruk — numera bla gummi, läder, plast, trävaror och även elektronik. Vår bygd sjuder av aktivitet. Kommunen investerar mera än någonsin. Vi exploaterar industrimark för att möjliggöra en fortsatt expansion och vi bygger bostäder för att ge plats för mera arbetskraft. Gislaveds kommun är en bra bit av Sverige — i ständig utveckling.

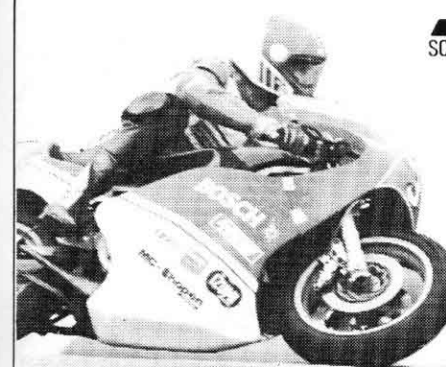
Vill Du vara med? Vill Du veta mer?

GISLAVEDS KOMMUN

Informationsavdelningen

Tfn 0371 - 815 04

—Man kommer långt med bra bromsar!



SCANDINAVIAN BRAKE SYSTEMS
sbs

Peter Lindén,
500 cc och Eilert
Lundstedt, 250 cc.
Båda vinnare vid
SM-premiären i
roadracing.



Byt till **sbs** Du också

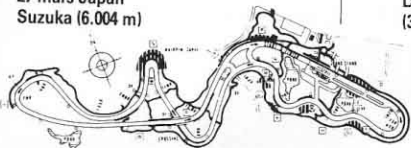
Generalagent

RYDAHL'S

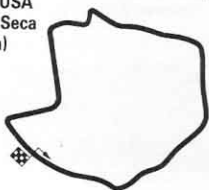
Tel. 054-18 04 80
Telex 661 71 RYDAHLS
Telefax 054-11 62 97

Årets VM banor

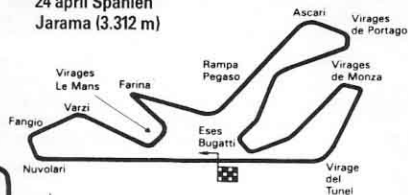
27 mars Japan
Suzuka (6.004 m)



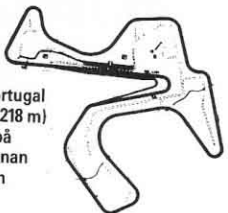
10 april USA
Laguna Seca (3.058 m)



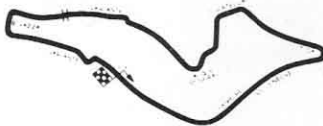
24 april Spanien
Jarama (3.312 m)



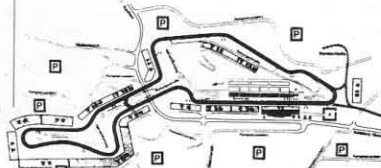
1 maj Portugal
Jerez (4.218 m)
Kördes på
Jerez-banan
i Spanien



22 maj Italien
Imola (5.040 m)

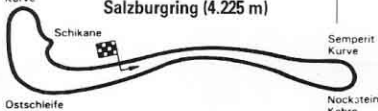


29 maj Västtyskland
Nürburgring (4.542 m)



Fahrer
Lager
Kurve

12 juni Österrrike
Salzburgring (4.225 m)



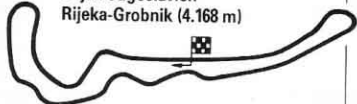
26 juni Holland
Assen (6.134 m)



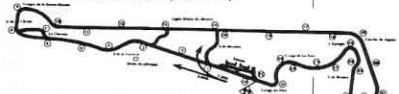
3 juli Belgien
Spa-Francorchamps
(6.947 m)



17 juli Jugoslavien
Rijeka-Grobnik (4.168 m)



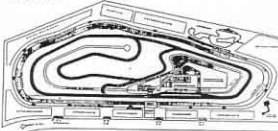
24 juli Frankrike
Paul Ricard (5.810 m)



7 augusti England
Donington Park (3.181 m)



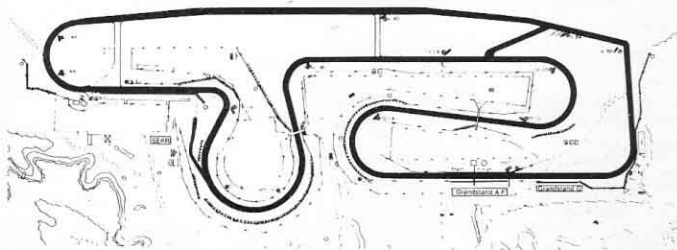
11 sept. Brasilien
Goiania



28 augusti Tjeckoslovakien
Brno (5.394 m)



13-14 augusti Sverige
Anderstorp (4.031 m)



17 sept. Argentina
Buenos Aires (4.140 m)



GÄLLANDE VARV- REKORD

för de olika VM-klasserna.
Banvarvets längd
4 031 meter.



125 cc
(1987) Fausto Gresini, Italien,
Garelli.
1.43,79 = 139,82 km/h.

500 cc
(1987) Wayne Gardner, Australien,
Honda.
1.36,37 = 150,58 km/h.

250 cc
(1987) Carlos Lavado, Venezuela,
Yamaha.
1.39,49 = 145,86 km/h.

Sidvagnar
(1987) Rolf Biland/Kurt Waltisperg,
Schweiz, Krauser.
1.39,59 = 145,71 km/h.

Det gäller att ligga i ...

Foto: Jocke Sahlström

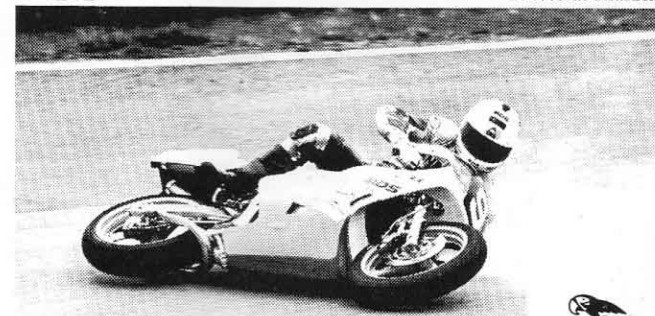
Det är inte många som förstår sponsorerens viktiga roll inom motorsporten.

Att köra Road-Racing på elitnivå är dyrt - mycket dyrt. Det är därför ett absolut måste att ha sponsorer.

Utan sponsorer vore det omöjligt att genomföra eller delta i tävlingar i den utsträckning som behövs för att placera Sverige på "motorsport-kartan".

Våra duktiga Road-Racingkillar Johan och Sandy skulle bara ha varit åskådare istället för att få chansen att köra för VM-poäng i 250 cc-klassen.

Den chansen har de fått!



Ett stort tack till: -

AB MC-PROFFSEN

YAMAHA

Glasurit

MDS

Gränges METALOCK

PRO-TEK

REGINA CHAN

CASPO

NGK

Castrol

MICHELIN

MC-BODEN

och till Allt om MC så klart!!

Resursen
annonsoriginal

Tom Österklint Åkeri AB

DAF Trucks

WISECO
"Made in USA"

Wiseco kolvar är smidda och högsta kvalitet. Framtagna för att få högsta effekt och tillförlitlighet för såväl tvåtakt som fyrtakt.

1109 cc-sats för SUZUKI GSX R 1100. Sats: 4 st kompletta kolvar. Kompression: 12:1.

Best.nr: 06-560 Pris **3.900:--**

1069 cc-sats för YAMAHA FZ R 1000 R. Sats: 4 st kompletta kolvar. Kompression: 12:1.

Best.nr: 06-565 Pris **3.900:--**

Trimkamaxlar
HONDA

CB 750 K 1969-1978

Super street & strip. Lyft 0.342". Durston ins/avg 324".

Best.nr: 06-609 Pris **1.037:--**

Hot street & strip. Lyft 0.321/0.324". Durston ins 326" avg 334".

Best.nr: 06-610 Pris **1.037:--**

Lelles

Abus Lås Granit

Ett bygellås godkänt i klass 3 med överlägsna lastvärden. Rekommenderas av försäkringsbolagen och stöldskyddsforeningen. Plastkiakt låshus och bygel. Inv mått 305 x 85 mm.

Best.nr: 23-2083 Pris **529:--**

Låshållare för bygellås

Låshållaren monteras under nummerplåten. Passar alla MC. Enkel att montera. Skruvar medföljer.

Best.nr: 23-2095 Pris **64:50**

Justerbara styre
typ Laverda

Värkligt exklusivt styre som är justerbart på 4 punkter Det ger Dig möjlighet att lå den korstalling Du önskar utan att byta styre, wire och dylikt.

Best.nr: 25-2260 Pris **369:--**

Lelles

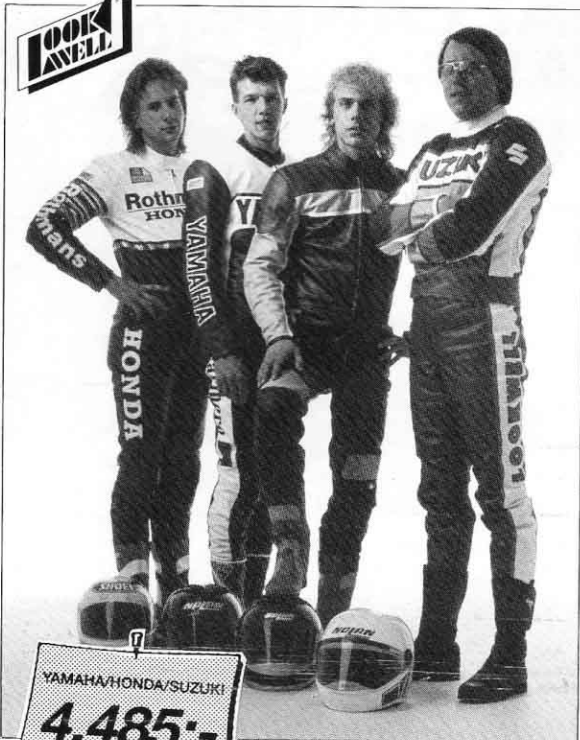
Köper, säljer, byter, förmedlar

- Köper in intressanta objekt
- Säljer nya och beg Honda, Suzuki, Kawasaki, Yamaha, BMW och Laverda
- Tar inbyten

Lelles MC-börs

Vi förmedlar mc-affärer över hela Sverige genom vår centrala dator. Vår finansiering ser till att säljaren får kontant betalt. Du kan även ställa ut Din hoj till försäljning hos oss.

racereplicor



YAMAHA/HONDA/SUZUKI
4.485:--

KAWASAKI
4.285:--

Mjukt, smidigt och genomfärgat vattenbuffelskinn av högsta kvalitet. Ett skinnstäl för Dig som vill ha något utöver det vanliga.

"Made by Lockwell-Holland".
Storlek: Herr 48-56, Dam 42-44 (motsvarar herrstorl 48-50).

Best.nr: Honda/Rothmans, 2-delat 16-70+storl, Suzuki, 2-delat 16-72+storl, Kawasaki, helt 16-71+storl, Yamaha/Marlboro, 2-delat 16-73+storl.

Kawasaki **4.285:--**

Yamaha, Honda och Suzuki **4.485:--**

Jacka för mc-entusiasten att använda på frittiden eller vid mc-åkning. Skön överdragsjacka över skinnstället. Jackan är tillverkad i två olika nylonmaterial. Mudlar vid handled och mjuka stoppad krage, dubbel överlappning med bilväska och tryckknappar 4 st yttre fickor varav 2 st med bilväska samt 1 st innerficka. Tvättbar.

Färs i storlek 46-56.
Best.nr: Kawasaki, 15-801+storl, Suzuki, 15-802+storl, Yamaha, 15-803+storl, Rothmans/Honda, 15-805+storl, Yamaha/Marlboro, 15-806+storl.

Pris **695:--**



Lelles

695:--

UPPSALA Kungsängsv. 16-20 018: 13:57:00 reservdalar 12:06:00 MC-försäljning 14:40:72 verkstad 10:00:00 kontor	STOCKHOLM Delagatan 27 08:20:00 MC-försäljning 20:38:78 reservdalar	STOCKHOLM Ynglingagatan 24 08:33:00 reservdalar 33:54:04 reservdalar 33:74:74 MC-försäljning 33:58:40 verkstad	MUNKEDAL Häby, 695:00 Munkedal 0624/232:00 vst 33:54:04 reservdalar 23:45 verkstad	MALMÖ Slussagatan 21 040/11 07 43
---	---	--	---	--



SIMPLY THE BEST



TAIRA Replica

Super Vent version. Ventilerad inredning, reptältigt glas. Storl S-XL.
Ca pris 2200:--

Freddie Spencer Replica

Redan en klassiker. Nu i F.T. version. Ventilerad inredning. Immfritt reptältigt glas. Storl S-XL.
Ca pris 2595:--

MX Pro -88

Ventilerad inredning. Håller Ditt huvud kallt!
Lackeringar: blå/vit/röd och helt vit. Storl: XS-XL.
Ca pris från 1950:--



031-52 03 25

Glaset som proffsen använder.



Förebilden kallas vinprovarglas. Det är smalt upptill för att vinets bouquet ska koncentreras.

Munskänkarna och Systembolagets vinprovare använder glaset när dom ska lista ut vad det egentligen är dom dricker. (Ett sätt är ju att läsa på etiketten.)

Vi har gjort det här glaset lite vidare upptill än originalet. Det är lättare att dricka ur.

"Vin och vänner är bäst, när de är gamla vordna", säger ett gammalt ordspråk. Serverar du ärevärdiga årgångsviner så tänk på att vinet mår gott av att luftas ungefär en halvtimme. Färska, billiga viner mår ännu bättre av den behandlingen. En ordentlig luftning kan göra underverk med billiga sorter. Dekantering och rätt serverings-

temperatur är också viktigt.

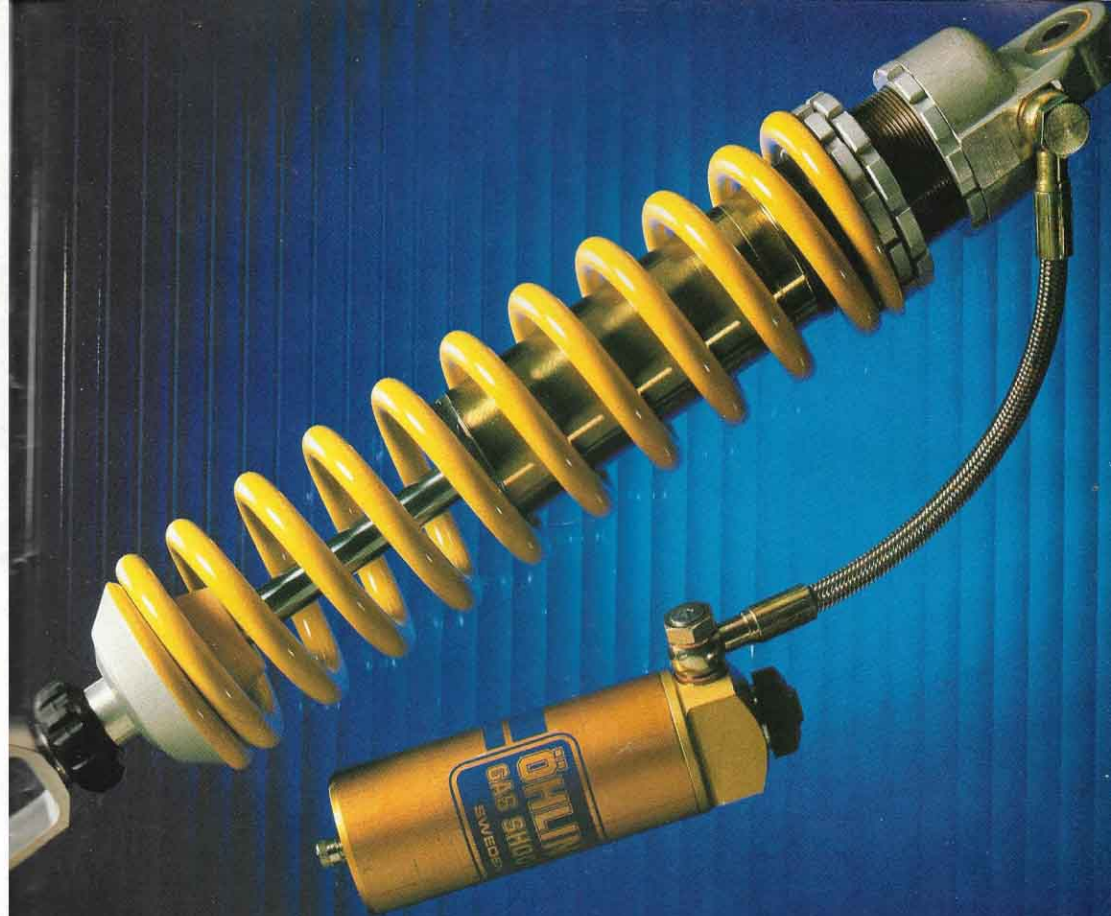
Vinprovarglas används inte bara av Munskänkarna och Systembolagets handganga män. Matproffs som t ex Tore Wretman har det på sina krogar. Det är mer än en kunglighet som har druckit sjatå ur Alghults Vinprovarglas.

Du blir säkert nöjd också!

Har du dina vägar förbi Alghult ska du titta in i vår glasbod. Där kan du handla till verkliga fyndpriser.



Alghults Glasbruk.
Telefon 0481/633 60.



TRIMMA VÄGHÅLLNINGEN

Lawson gör det, Taira gör det, Mamola gör det, Sarron och Vimond gör det, Anders Andersson likaså.

Eliten inom road racing, motocross och enduro väljer Öhlins Gas Shocks för att kunna utnyttja kraftresurserna maximalt.

Det här är också världens mest kvalificerade testförare och deras erfarenheter är inbyggda i varje dämpare för att ge även din höj väghållning i världsmästarklass.

Gör som eliten, välj Öhlins Gas Shocks för oslagbar väghållning och många säkra mil. Titta in till närmaste Öhlins återförsäljare.



0760-880 30

Öhlins landsvägsdämpare (Street Line) distribueras i Sverige av Grahn's Motor.

Italieneren Luca Cadalora var 1986 års världsmästare i 125-lassen på Gilera. Har nu flyttat över till Giacomo Agostinis Marlboro Yamaha 250 cc-team.



FAVORITERNÄ

I sidvagnsklassen och 125-lassen i år bör världsmästarna kunna koras vid Sveriges Grand Prix på Anderstorp. Men i de båda större kubikklasserna kan det vara mer osäkert. Där återstår tre race att köra. Här lämnar vi några heta tips . . .

Av Allt om MC-redaktionen

■ ■ ■ Årets Swedish TT på Scandinavian Raceway är den trettionde av sexton VM-deltävlingar i 250- och 500-klasserna. För 125-orna är det den näst sista — den tionde av elva — och för sidvagnarna är det final på Anderstorp.

När den svenska VM-deltävlingen är avgjord, och det alltså återstår tre VM-ronder i de båda största kubikklasserna, kommer det sannolikt att vara

ganska klart åt vilket håll VM-medaljerna är på väg även där. Kanske kommer vi även i år att få se klara världsmästare i de flesta av VM-klasserna?

Men innan Swedish TT körts, kan det vara vägt att ta alltför mycket för givet. Poängfördelningen i årets roadracing-VM är nämligen sådan att de femton bästa får VM-poäng (segraren får 20 poäng, tvåan 17, trean 15 och därefter är skalan 13, 11, 10,

9 o.s.v ned till femtonde man, som får 1 VM-poäng). En bruten tävling eller lite offroadåkning utanför asfalten kan alltså betydligt oräntliga omkastningar i toppen om det vill sig!

Spännande namn

■ I 125-lassen kommer guldstriden troligen att stå mellan spanjoren Jorge Martinez, på en Derbi, och den italienska Honda-föraren Ezio Gianola. Fjölårets världsmästare, italieneren Fausto Gresini — som alltså kör med startnummer 1 på sin Garelli — vann på Anderstorp förra året och kan göra det igen. Men i medaljstriden lär han inte blanda sig i år.

250-lassen innehåller en lång rad spännande namn inför Anderstorp. 1987 års segherre på Scandinavian Raceway, An-

ton "Toni" Mang, som kommer från Västtyskland och kör Honda, ligger långt framme i VM-sammandraget. I VM-toppen krigrar i år spanjoren "Sito" Pons, också Honda, med landsmannen Juan Garrigos, Yamaha, och fjölårstvåan, västtyske Honda-föraren Reinhold Roth, samt den schweiziske Honda-föraren Jacques Cornu.

Mycket Honda

■ Det ser alltså ut att bli gott om Honda i 250-klassens VM-topp i år också.

Sämre förspant har man det i "kungaklassen" — Honda NSR 500 i årets tappning har ju tidigare vällat förarna en del problem.

1987 års världsmästare, australiensaren Wayne Gardner, har ändå hygglig kontakt med VM-

ledande stilåkaren Eddie Lawson (som presenteras i ett porträtt på annan plats). Det ser ut att ha ordnat sig med NSR 500-an . . .

Wayne Rainey, från amerikanska västkusten, räknar också med att kunna blanda sig i den slutliga fighten om platserna på VM-prispallen. En coming man!

Den spektakulärt åkande amerikanen Randy Mamola, har tyvärr haft svårigheter med sin nya Cagiva V-588.

Texas-bon Kevin Schwantz, som kör den nya Suzuki RGV 500, hör däremot till dem som kan komma med överraskningar i år!

När det så, till sist, gäller sidvagnsklassen, är det schweiziska paret Rolf Biland och Kurt Waldisperg i våldsamt slag i år. De har ju tidigare i år kört snabbare runt en roadracingbanan än solomaskinerna, med sin Bartold-trimmade Krausermotor i ett LCR-chassi!

Huvudkonkurrenterna är fjölårets världsmästare, Steve Webster/Tony Hewitt från England. □

125



Ezio Gianola, Italien, ligger med sin Honda långt framme i 125-VM och är en av segerkandidaterna till både VM och Swedish TT.

Nordens hopp i 125-lassen är, tillsammans med vår egen Håkan Ohlsson, finländaren Johnny Wikström, som i år kör Honda. Kom femma på Anderstorp i fjol.

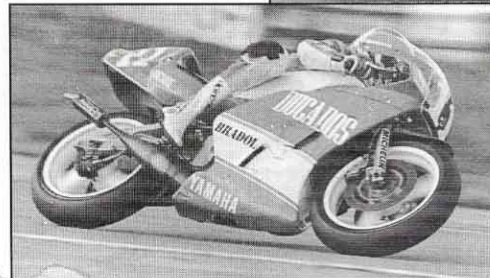


250

Juan Garriga från Spanien har tidigare provat på 500-lassen. I år kör dock 25-åringen en 250-kubiks Yamaha och tillmätts goda chanser till en plats på prispallen i VM.

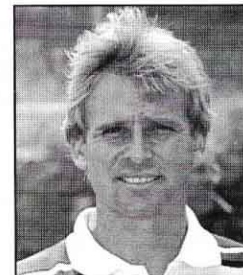


Fjölårstvåan i 250-VM, västtysken Reinhold Roth, är en av de många duktiga Honda-åkarna, som satsar hårt mot prispallen både på Anderstorp och i VM.



500

29-åriga australiensaren Wayne Gardner är regerande världsmästare i 500-lassen. Satsar våldsamt, men kör ändå taktiskt. Har ny ram i sin Honda NSR 500.



Kevin Magee har kommit från Australien rakt in i världseliten i 500-lassen. 26-åringen kör en Yamaha i Kenny Robert-stallet från och i år.



SIDVAGN

Storfavorit i sidvagnsklassen är det schweiziska teamet Rolf Biland och hans burkslav, Kurt Waldisperg. Kör ett LCR-chassi med Krauser-motor.

FIRELLI



*"Bästa däckan jag kört på.
Kolla resultaten i Superbike!"*

Mikael "Ludde" Lundvall

Mikael "Ludde" Lundvall



MP 7 Sport

MP 7S

MT 78 Demon

MT 79 Demon

diadora

Denna stövel har tagits fram i samarbete med 250 cc världsmästaren i roadracing — Toni Mang. Den är mycket mjuk och behaglig och tack vare det nya stretchsystemet passar den också

bra på foten. Stöveln är gjord i kalvnapa med ett gummiskydd ovanpå vänstertå för att spara stöveln vid växling. Finns i röd, svart och blå i storlek 39 — 46. Pris 1.295:-.



BEVIKS RED LINE Tel. 013-10 19 90

Box 2078, Drottninggatan 20-22, 580 02 LINKÖPING

Med Peter Lindén runt Scandinavien Raceway

SÅ KÖR JAG VM-BANAN



En stilstudie av Peter Lindén, en av de få svenska förarna i Grand Prix-gänget.

Peter Lindén är utan tvekan en av Sveriges bästa roadracing-åkare. Han är också en av våra mycket få Grand Prix-förare. Följ med Peter ett varv runt VM-banan!

Av Bengt Johannesson

■■■ Peter Lindén som nu har hunnit bli 31 år, är till yrket officer i flygvapnet och spakar till vardags ett Viggan-plan.

Peter har vid det här laget åtskilliga VM- och EM-starter bakom sig, men det är alltid en VM-tävling som går utanpå de övriga, nämligen "Swedish TT" på Scandinavian Raceway i Anderstorp. Känslan att få visa hemmapubliken, att han kan vara med och ge åtminstone de internationella privatförarna en match, ger en extra kick åt motivationen och prestationsförmågan.

Här berättar Peter hur han upplever Anderstorps GP-tävling i 500cc-klassen. Låt oss dessutom följa honom ett varv runt den drygt 4 000 meter långa asfatslingan i den småländska motorsportmetropolen:

Nervöst i utsläppet

■ Kvällen innan racet är min tre cylindriga Honda RS 500 med Bakker-ram fullständigt isärplockad. Nya friska bitar stoppas i motorn och även däckerna är helt fräscha. Sista träningspasset använder jag till att köra in motorn och slita lite på däckerna. Att starta loppet med helt oanvända däck undviker jag. Jag har svårt att förklara varför. Det måste vara något psykiskt. Annars är jag inte särskilt skrockfull och några speciella ceremonier före start har jag inte, men jag vill helst inte ha någon lyckospark i ändan innan jag åker ut.

Inte förrän jag kommer in i

uppställningsfåran, där förarna samlas inför utsläppet till banan, känner jag något som kan liknas vid nervositet. Då börjar jag gaspa och det kliar i ögonen. Typiska nervositetssymptom, liksom att pulsen ökar. Jag tittar mig omkring och granskar mina konkurrenter. Toppförarna är inte mycket att göra åt. De är lika oät-komliga på banan som utanför. Men det skulle smaka bra att ha någon av fabriksmaskinerna bakom sig i mål.

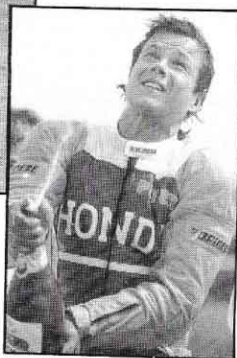
Jag slår från underläge och känner ingen större press på mig. Det är många som är framme och dunkar i ryggen och önskar mig lycka till. Det är kul!

Svårt att hålla igen

■ Nu öppnas grindarna till banan, och vi åker genom bandepån in i "Södra kurvan" och vidare ut på långa rakan. Så småningom kommer jag fram till startplattan och hittar min plats. Mekarna är framme, och om det behövs, så gör vi några sista justeringar. Nu vill jag helst vara i fred några minuter och koncentrera mig. Huvudsaken är, att jag vet att cykeln är helt i ordning.

På uppvärmningsvarvet åker jag ganska fort för att värma upp däckerna. Det efterföljande "inspektionsvarvet" före start är egentligen ganska färgigt, så enligt min mening kunde man lika gärna skippa det.

När vi är tillbaka på start-



Peter är en fighter på banan och en glad fyr privat.

plattan idiotkoncentrerar jag mig. Då det gröna ljuset tänds, gäller det att vara med, men jag rusar inte blindt in i första böjen, då fältet släpps iväg. Ska jag orka hela distansen, får jag inte åka tvärfört i början. Då jag kommer ut på långa rakan, får jag verkligen koncentrera mig på att dämpa mig. Det är svårt att lugna ner sig, men jag måste. Annars är jag slut efter 15 varv!

Drift i kurvorna

■ Så småningom blir det flyt i körningen, och jag ska nu ta er med på ett varv runt banan!

När jag lämnar "Atlaskurvan" och drar på ut på start- och målakan går det i ca 160 km/h. Vid passeringen av mällinjen har jag hunnit upp i 180 och ökar ett tag till, innan det är dags att börja bromsa ungefär 150 meter före "Startkurvan". Den böjen är lite marig, och det är svårt att få en bra linje genom den. Jag går in från banans vänsterkant, driver utåt inne i kurvan men nyper till och 'axar' ut på treans växel, vilket motsvarar 180 km/h.

I med fyran innan det är dags att börja bromsa under bron före "Opelkurvan". Samma teknik den här gången också: in i kurvan från banans ytterkant, driv utåt i kurvan, nyp till och accelerera ut från banans innersida.

Nu är det fullt ös med "Hansenkurvan". Den är skymd och därför ganska lurig. Dessutom verkar banan hal där. Det är också svårt att avgöra när man

ska bromsa. Många förare har gjort bort sig här och "Hansenkurvan" är en av de kraschrikaste platserna runt banan. När man lämnar böjen går det att vara tuff och köra om medtävlare, men det brukar straffa sig, eftersom man då oftast kommer fel in i den efterföljande "Karusellkurvan".

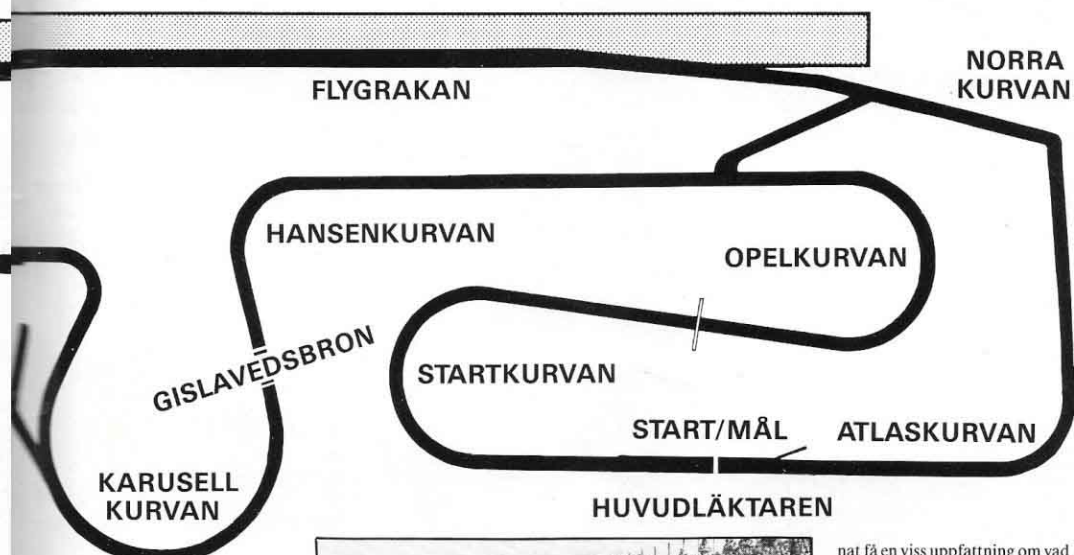
Halkövningsbana

■ Det är en kul sväng och suverän att testa däck i. Man kan kosta på sig att få släpp med framhjulet, därför att banan är så bred där, att det går lätt att "hämta hem" hojen. Jag håller runt 150 knutar genom "Karusellen" och vid utgången får jag passa mig för en knöl i banbeläggningen. Cykeln rätas upp och jag växlar ned två hack och bromsar hårt inför "Gislavedskurvan" vid bandepån. Det är en besvärlig manöver, därför att maskinen råkar lätt i obalans då man passerar knölen.

Mer motoreffekt

■ Genom "Gislavedskurvan" går det på ettans växel, och jag tar stöd mot vällen i bankanten i utgången av kurvan för att inte driva iväg för långt. Jag drar på för fullt förbi depåboxarna ned mot "Södra kurvan" och stryker längs betongmuren på banans vänstra sida.

Det är mycket väsentligt, att man kommer rätt in i böjen. "Södra kurvan" är Scandinavian Raceways' viktigaste banparti.



Den ger grunden till ett snabbt varv. Jag tar den på tvåans växel. Det är bättre att ta det lugnt, så att man får rätt spår vid utgången till den långa rakan. Den kan man betrakta som en drygt 600 meter lång reaktionssträcka.

Fabriksmaskinerna bara blåser förbi mig. Jag har inte en chans att hänga med i deras "slip-stream". De hojarna har en toppfart som ligger mer än 30 km/h över vad min kan prestera med sina 125 hk. På slutet av rakan håller jag ca 260 km/h och har hunnit svära minst 15 gånger över varför jag inte har mer "pulver" i cykeln. I banbeläggningen finns en skarv som jag använder som bromsmärke, då det är dags att sakta ned för "Norra kurvan".

Trots att jag har bromsmärket i asfalten, tror jag så gott som alltid, att jag har bromsat för sent. Då det smakar sk-t i munnen, vet jag att jag har bromsat rätt.

Genom "Norra kurvan" åker jag för det mesta på tvåan, men



Huvudläktaren i Anderstorp. Här följs starten i årets VM av tusentals åskådare. Peter Lindén kommer som svensk att bli särskilt uppmärksammas.

det kan bli ettan ibland. Här är också ett ställe, där jag har upplevt en härlig situation. Vid ett tillfälle fick jag framhjulsluft, och då hjulet tog mark igen bröts styrdämparen! Resultatet blev, att jag vurdade in i betongmuren, men kom undan med blotta förskräckelsen. Sedan dess har jag inte använt konventionella styrdämpare, utan en av Unics fabrikat som monteras ovanpå styrhuvudet.

Före "Atlaskurvan" har jag petat i trean och kommit in i ytterligare ett svårt banparti. Tidigare har där varit en halkövningsbana och beläggningen är väldigt hal vid utgången ur kurvan, särskilt om det regnar, vilket många förare har erfarit.

Nu accelererar jag på nytt ned mot start- och målplatsen, och därmed har jag guidat er runt ett varv på Scandinavian Raceway. Hoppas att ni har kun-

nat få en viss uppfattning om vad det innebär att ta sig runt i tävlingstempo. För mig återstår det ytterligare ett antal varv, innan jag får se den "svart/vit-rutiga".

Kämpatacter

■ Vi tackar Peter för att han ville ställa upp och berätta hur han lever upp sin körning i ett VM-lopp på Anderstorpsbanan. Att han har förmåga att bita ihop tänderna och visa rejäla kämpatacter demonstrerades vid förra årets svenska GP-tävling.

Peter Lindén var då handikappad av brännskador, men ställde trots detta upp för att inte svika sina fans och de andra som stöder honom. Smärtorna från såren blev dock honom övermäktiga, och Peter bröt loppet efter en kort, men heroisk, insats.

I år är Kortedala föraren förhoppningsvis i fin form då det är dags att tampa upp med Eddie Lawson, Wayne Gardner och de andra stora grabbarna i "Swedish TT" 500cc-lopp. Publiken kan under alla förhållanden förvänta sig en fullodig satsning av den gode Peter, som alltid gör sitt yttersta!

TRELLEBORG AVON

Track-side Racing Service



CT COMPETITION TIRES

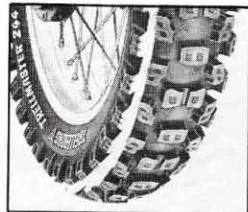
Bernt Pettersson

INRIKTNING

Professionell Racing Service för MC-däck.

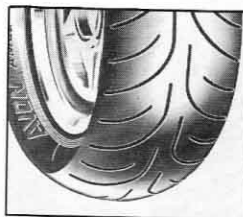
PRODUKTER

Trelleborgs och Avon's hela sortiment, med speciell intriktning på tävlingsdäck. Allt från Trelleborgs dubbdäck till Avon's racingslicks (kommer inom kort) och Superbike däck.



Competition Tires AB
 Manager: Bernt Pettersson
 Ålundavägen 5, Box 51,
 730 30 KOLSVÅ
 Tel. 0221-504 76.

Besök vår monter, special-priser under tävlingen!



NYHET

Schott Läderjackor!

Direktimporterade från USA.

Besök vår monter under VM-dagarna.

Wingmark & Co AB
 Kolbäck 0220-407 75.

 **KG NILSSON RALLY**



PARIS SUZUKI DAKAR



Suzuki har utvecklat en ny fantastisk off- och onroadvärsting! Med hjälp av cross- och ökenrally-legenden Gasthon Rahier, har man lyckats ta fram en offroad-höj för de otroligt hårda påfrestningar som 20-dagars ökenrace, typ Paris-Dakar innebär. Encylindrig fyrtakt, 4-ventilad med 52 hk och 57,9 Nm/5.500 varv gör DR750 enormt stark. Ett stabilt chassi som klarar de stora fartresurser, som den starka motorn och den väl utvecklade aerodynamiken ger! Fjädringskomponenter och bromsar av senaste snitt gör DR750Big till en "värsting" på både grus och asfalt.

DR 750 S BIG



KGK SUZUKI AB
 BOX 213, 191 23 SOLLENTUNA, TEL. 08-92 30 00

■ Historien om Swedish TT började 1966, då Sven Åsberg från Anderstorp, senare känd i hela motorvärlden som "Smokey", for omkring runt Anderstorp för att hitta en lämplig plats för att anlägga en motorbana. Smokey var själv aktiv tävlingsförare vid den tiden och tyckte att det var för långt att köra ända till Knutstorp i Skåne när han behövde träna.

Sven och några likasinnade lyckades låna upp pengar och få kommunen med på noterna. 1967 kom bygget igång och den 16 juni 1968 kördes den första motortävlingen inför en publik på över 30 000 åskådare. Helt naturligt var det en biltävling, för bilar var ju "Smokeys" huvudintresse.

Men det dröjde inte länge än till juni året därpå för när även motorcyklarna gjorde entré på Scandinavian Raceway, som anläggningen döpts till.

Tävlingarna ingick i SM. 1970 fick man så uppdraget att arrangera Sverige Grand Prix för motorcyklar. Något sådant hade inte körts här sedan Kristianstad körde sitt sista GP 1961. Tävlingsarna ingick inte i VM, men därvarande FIM-kontrollanten blev helt begestrad i Anderstorp och dess funktionärer så han tillstyrkte direkt ARC:s ansökan om att få låta 1971 års GP ingå i VM. Och på den vägen är det.

1971 Dubbelseger för Agostini

■ Klass 50 cc blev en seger för spanjoren Angel Nieto som vann efter en hård strid med italienaren Gilberto Parloti.

I 125 cc fick Sverige in två man bland de tre främsta, Börje Jansson, Kent Andersson. Åt segren Barry Sheene var inte mycket att göra, han vann klart på en Suzuki. 250 cc vanns av Rodney Gould före Paul Smart. 350 cc vanns av Giacomo Agostini med hans MV Agusta.

I största klassen var det återigen Ago som skötte kommandot. Tvåa var Keith Turner, Nya Zeeland, och trea Tommy Robb, Irland, båda på Seeley. På en överraskande fjärdeplats kom Ulf Nilsson, Stockholm också på en Seeley. Sportmaskinsloppet vanns av Peter Williams, England, på en Norton Commando 750 cc före ARC:s Kenneth Stigefeldt, Honda CB 750. Sidvagnsklassen vanns av västyska paret Luthringhauser/Neumann på BMW.



Wayne Gardner på Anderstorp-86. Kör Honda även i år.

1972 Brons för Bosse Granath

■ Samtliga soloklasser ingick i VM. Utom VM kördes Formula 750 cc och Sidvagnar 750 cc.

Segern i "Mopedklassen" gick till holländaren Jan de Vries på Kreidler. I 125 cc-klassen vann Nieto knappt över Kent Andersson på Yamaha. Segermarginalen var endast tre hundraledar. 250 cc-klassen såg även denna gång Rodney Gould överta på prispallen före Jarno Saarinen, båda Yamaha. Kent Andersson blev här fyra. Giacomo Agostini dubbelsegrade även denna gång i de båda tyngre klasserna på MV Agustas fyrcylindriga fyrtaktare.

I 350 cc blev det dubbel VM genom Agostini och Phil Read. Bo Granath, Stockholm gjorde i 500 cc ett mycket fint lopp där han med sin tvåcylindriga Husqvarna prototyp klarade tredjeplatsen. Sidvagnsklassen vanns av bröderna Erik och Hampus von Post på Honda. I Formula 750 cc blev Kent Andersson publikfavorit sedan han med en



Peter Sjöström tävlade för ARC 1984 i VM.

blott 350 cc Yamaha tog hand om segern.

1973 Swedish TT

■ Från 1973 heter tävlingen SWEDISH TT. Namnet TT är ju egentligen monsternskyddat för Isle of Man och Hollands TT i Assen, men nu är också Sverige med i den exklusiva skaran. Detta år fick Sverige sin första världsmästare. Kent Andersson säkrade titeln i 125 cc vid Anderstorpstävlingarna.

Kent blev tvåa efter Börje Jansson, Maico. Segrare i de övriga klasserna hette: 50 cc Jan de Vries, Holland, Kreidler. 250 cc Dieter Braun, Västyskland, Yamaha. 350 cc Teuvo Lämsivuori, Finland, Yamaha, 500 cc Pihl Read, England, MV Agusta. Formel 750 Jack Findlay, Australien, Suzuki. Sidvagnar, Göte Brodin/Per-Erik Wickström, Suzuki.

1974 Lämsivuori vinner 350 och 500

■ I 125 cc klassen vann Kent Andersson en klar seger på sin Yamaha före Henk

van Kessel från Holland på en Bridgestone, ett nytt japanskt märke. Sverige hade stora framgångar i denna klass med fem man på poängplats, på fjärde plats Leif Gustavsson, Yamaha. 50 cc vanns av Henk van Kessel, Kreidler, och i 250-klassen triumferade ja-



En klassisk bild. Målgång i Swedish TT 1984.

panen Takazumi Katayama på Yamaha.

I 500 cc försvann två av huvudfigurerna redan på första varvet. Barry Sheene på nya Suzuki "Square Four" krockade ihop med Giacomo Agostini Yamaha i slutet av "flygrakan" och båda hamnade i terrängen, dessbättre utan svårare skador. Teuvo Lämsivuori från Finland vann 500-klassen på en Suzuki sedan han tidigare även tagit hand om segern i 350 cc-klassen.

1975 Morbidellis är

■ 50 cc vanns av den lille Eugenio Lazzarini på Piovaticci. Han slog även varvrekord för klassen.

I 125-klassen hade alla hoppats på att Kent Andersson med sin nya Yamaha skulle klara de snabba Morbidellimaskinerna, men det gick inte alls. Det blev dubbel Morbidelli genom Paolo Pileri och Pierpalo Bianchi.

Lazzarini blev trea på en Piovaticci. Kent Andersson blev "bara" fyra.

I 250-klassen blev det också italienskt genom Valtteri Villa på HD. Barry Sheene vann sedan både 500-klassen och Formel 750. Sidvagnsklassen vanns av ARC:s par Åke Carlsson/Ingvar Andersson.

1976 Det stora däckbråket

■ Detta är tilläts slicks i de större klasserna, men inte i de mindre. Det var i 250 cc-klassen som det berömda bråket inträffade. Besiktningen vägrade kategoriskt att släppa ut någon cykel som var försedd med sk slicks till träning. Så småningom bytte dock samtliga förare till reglementsenliga däck, men då hade man gått miste om ett träningspass.

Det är möjligt att detta bidrog till att det senare blev fritt fram beträffande däckval i samtliga klasser. 250 cc vanns av Katayama före Dieter Braun, båda Yamaha. 500 cc blev en stor framgång för Suzuki som belade de sex

Något MCVM kördes ej utan detta mästerskap kom att arrangeras av Karlsgoga Motorklubb de två närmaste åren. På våren 1980 gick budet återigen till ARC, sedan Karlsgoga av ekonomiska skäl backat ur. Men för Organisationskommittén i ARC var det för kort varsel för att kunna genomföra tävlingarna. Men till 1981 var man återigen beredd att arrangera SWEDISH TT.

Efter att under de första sju åren ha arrangerat tävlingarna i juli kom tävlingarna från 1981 att köras i början av augusti.

1977 Regnigaste VM-et

■ Årets tävlingar innehöll samtliga soloklasser samt den nya klassen Superbike. Däremot hade man för första gången slopat sidvagnarna.

På söndagen vråkte regnet ner under förmiddagen, vilket gjorde att man tvingades flytta fram starten för tävlingarna en halvtimme.

50 cc-klassen kördes helt i regn. Segern gick till spanjoren Ricardo Tormo på en Bultaco. I 125-klassen blev det också spanskt i topp genom Angel Nieto. Också Bultaco kom före de båda fabriks-Morbidelli som kördes av Bianchi och Lazzarini.

250-klassen vanns av Mick Grant, England, på nya Kawasaki med "rad-

motor". Två blev Mario Lega, Italien, på Morbidelli. 350-klassen blev en triumf för Takazumi Katayama före Kork Ballington, England. I 500 cc-klassen, som kördes i torrt väder, satte Barry Sheene nytt varvrekord för mc med tiden 1.39,8 vilket ger en snitthastighet på drygt 144 km/h. Han vann loppet på Suzuki före Jonny Cecotto, Venezuela, Yamaha. Trea Steve Baker, USA, också Yamaha. Den i Sverige nya klassen Superbikes, som baserar sig på rena standardcyklar, tävlar i två klasser under 750 cc och över, max 1 300 cc. I lilla klassen triumferade Peter Sköld, Stockholm, medan den större klassen vanns av Kjell Watz, Linköping, på en Moto Guzzi.

Sedan kom 1978 då Anderstorp Racingklubb för sjätte året i rad arrangerade Formel 1 VM på Scandinavian Raceway. Till detta år hade också banan byggts om för stora pengar, bl a hade högfartskurvan ändrats i nordvästledningen, därigenom blev också banan något längre och hade nu fått en banlängd på 4 031 meter.

Något MCVM kördes ej utan detta mästerskap kom att arrangeras av Karlsgoga Motorklubb de två närmaste åren. På våren 1980 gick budet återigen till ARC, sedan Karlsgoga av ekonomiska skäl backat ur. Men för Organisationskommittén i ARC var det för kort varsel för att kunna genomföra tävlingarna. Men till 1981 var man återigen beredd att arrangera SWEDISH TT.

Efter att under de första sju åren ha arrangerat tävlingarna i juli kom tävlingarna från 1981 att köras i början av augusti.

1981 Sidvagnar VM-klass

■ Så var då Anderstorp med på VM-kartan igen. Kanske litet "ringrostig" efter tre års uppehåll, men entusiasmen fanns kvar. Detta år hade man avstått från VM-klasserna i 50 och 350 cc, till förmån för sidvagnar. Det var första gången det kördes som VM här i Anderstorp.

En bidragande orsak till att man valde denna klass var paret Joch Taylor, Scotland/Bengan Johansson, Anderstorp RC. Duon blev världsmästare 1980 och låg 1981 inför Anderstorpstävlingen trea i VM-tabellen. Men de tog inte någon seger här, utan fick nöja sig med tredjeplatsen.

125 cc vanns av spanjoren Ricardo Tormo på Sanvenero. I frånvaro av Angel Nieto, som redan var klar mästare,



Västysken Schwärzel blev VM-två i sidvagnsklassen 1984.

vann Tormo en lätt seger i det regnhalva 250 cc. Även i 500 cc var världsmästaren klar genom Anton Mang från Västyskland på Kawasaki. Men han slog inte av på tempot för det, utan tog ytterligare en VM-delsger och passade samtidigt på att sätta nytt banrekord.

I 500 cc segrade publikfavoriten nummer 1 i Anderstorp, Barry Sheene, England. Denna gång på Yamaha. På andra plats: Boet van Dulmen Holland på Suzuki.

I Superbikeklassen som körde ett lopp vardera dagarna vann Peter Sköld, Stockholm, Suzuki GSX 1100 lördagstävlingen, medan Per Jansson, Karlsgoga, vann söndagstävlingen, även han på en Suzuki. Klassen upp till 750 cc vanns båda dagarna av Åke Grahn, Karlsgoga, på en Yamaha XJ 650 F.

1982 Tre nya banrekord i superväder

■ 1982 fanns sidvagnsklassen med som VM-klass. Anderstorp Racingklubb fick ju ett publikdragande namn sedan Bengan Johansson ett par år tidigare hoppade in som burkslav åt Joch Taylor. De satsade friskt men fick nöja sig med en tredjeplats även denna gång.

Återigen blev det Schweizarna Biland/Waltisperg som tog hem segern. 1982 års tävlingar var nog de som genom åren gynnats av det bästa vädret, strålände solskin hela VM-veckan. Tre nya varvrekord sattes. I 125 cc noterades banrekordet av Eugenio Lazzarini från Italien på en Garelli. Han vann dock inte utan segern gick till Ivan Palazzas från Venezuela på en Morbidelli.

Anton Mangs varvrekord i 250 cc från i fjol stod sig dock och här gick segern till Roland Freymond från Schweiz på en Morbidelli.

I 500 cc satte Randy Mamola från USA banrekord. 1.38,37, vilket ger en snitthastighet på de 4 031 metrarna på 147,6 km/h. Segern i 500 cc gick till japanen Takasumi Katayama

fem främsta i mål inom två sekunder. Nytt varvrekord blev det också genom Ricardo Tormo, Spanien, som med sin Morbidelli klarade varvet på 1.46,94 vilket ger ett snitt på 135,7 km/h. I loppet slutade Tormo på femte plats. Segern gick till oldtimern Bruno Kneubühler från Schweiz på Morbidelli före Fausto Gresini, Italien, Garelli. På fjärde plats Johnny Wickström, Finland. 250 cc, som avverkades i "blötfore", resulterade inte i några snarbare tider. Christian Sarron, Frankrike, Yamaha, vann en klar seger, sex sekunder före landsmannen Hervé Guilleux, Kawasaki.

500 cc blev något av giganternas kamp. Anderstorpstävling var näst sist i serien och Kenny Roberts, Yamaha, var tvungen att vinna för att ha någon chans att ta VM-guldet före Hondas stjärnskott, 21-åriga amerikanen Freddie Spencer. Och det blev mellan dessa båda som kampen kom att stå. I kurvan efter flygrakan gjorde Spencer en satsning som gick hem, han bromsade sig förbi Yamahaföraren. Spencer höll undan och gick i mål med 13 hundraledar tillgodo på Kenny Roberts. I sin jakt under loppet slog dock Kenny Roberts till med ett nytt banrekord. Tredjeplatsen gick till Takazumi Katayama, Japan, Honda, som var drygt halvminuten distanserad.

Sidvagnsklassen blev "som vanligt". Det Schweiziska paret Rolf Biland/Kurt Waltisperg vann med sin

LCR Yamaha en komfortabel seger.

Superbikeklassen körde gemensamt lopp båda dagarna. Vid lördagstävlingarna vann den stora klassen av finländaren Jari Suhonen på Honda 1100 före Per Jansson, Karlsgoga MK, på en Suzuki 1100. På tredjeplats Per Sköld, Västra MK, också Suzuki 1100. Lilla klassen utgick.

Söndagstävlingarna bjöd på nya namn i toppen. Stora superbikeklassen blev en klar seger för "Vigenpiloten" Peter Lindén, Kortedala, på Honda 1100. Peter var i mål tio sekunder före Teamkompisen Göran Tunhage.

Denna gång gick det bättre att genomföra lilla superbikeklassen. Här blev det överlägsen framgång för nya Yamaha RD 350 som belade de tio främsta platserna i resultatlistan. Segern gick till Vesa Kuitalahti, Linköpings MK, före Anders Beck, Funbo MS, och med Mike Melander, Anderstorp RC, på tredje plats.

1984 Tre nya världsmästare korades

■ Elfte upplagan av VM i Road Racing i Anderstorp bjöd på många fina fighter. Tre nya världsmästare korades. Först fransmannen Christian Sarron i 250 cc, sedan amerikanen Eddie Lawson i 500 cc, och slutligen i sidvagnsklassen, där det holländska paret, Egbert Streuer/Bernard Schneiders detroniserade paret Biland/Waltisperg från Schweiz.

I 250 cc utkämpades ett av de hårdaste VM-loppen i Swedish TT:s historia. En klunga på sju före växel drog i täten i stort sett hela loppet igenom. Segern gick så småningom till Manfred Herweh, Västyskland, som slog tvåan, blivande världsmästaren Christian Sarron, Frankrike, med 24 hundraledar. De fyra främsta i mål inom en sekund.

I 125 cc-klassen saknades redan klare VM-mästaren Angel Nieto. I stället blev det italienaren Fausto Gresini på en Garelli som dominerade loppet från start till mål.

De svenska känslorna svallade desto hårdare då man snart såg att 21-åriga Håkan Olsson, Göteborg, på sin hembygda Starol låg bland de tio främsta. Håkan kämpade tappert och tog sig i mål på åttonde plats och bärgade tre VM-poäng. Bäste nordbo blev Johnny Wickström, Finland, som blev fyra.

Regerande mästaren i



Håkan Olsson (45) tog VM-poäng i 125-klassen 1984.

Forts. från föreg. sida

500-klassen, Freddie Spencer, Honda, saknades p.g.a skada. I stället blev det Yamahas förste-förare Eddie Lawson, USA, som tog hem segern och VM-titeln, men det satt hårt åt, loppet igenom hade han en hård fight med det franska stjärnskottet Raymond Roche på Honda.

Peter Lindén på Honda gjorde en bra körning och klarade en tolfteplats.

Sidvagnsklassen bjöd inte på några större sensationer. Regerande mästarna Biland/Waltispberg, Schweiz, ledde från start till mål och putsade samtidigt sitt varvrekord för klassen med närmare en sekund.

Klassen för "Gathojarna" har döpts om till Starbik och Superbike, där klassgränsen går vid 600 cc. Man körde klasserna delade, Starbik på lördagen.

Segern gick till förre VM-föraren Leif "Gusten" Gustavsson, Falkenberg, på Yamahas nya RD 500. Superbikeklassen blev en uppörelse mellan västsvenska förare. Per-Olof Ögeborn på en Kawasaki 900 tog hand om segern 14 hundraedelar före Viggan-piloten Peter Lindén, Honda VF 1000. På tredjeplats Peters jobbarkompis Göran Tunhage, Kawasaki 900.

1985 Freddie Spencer historisk

De drygt 40 000 åskådarna fick uppleva två nya varvrekord. I 250 cc förbättrade Anton Mang, Västsvetyskland, sitt varvrekord med närmare en sekund och i sidvagnsklassen putsade paret Biland/Waltispberg sitt fjolårrekord med 20 hundraedelar.

Freddie Spencer, USA, på Honda blev historisk genom att som förste förare bli världsmästare i både 250 och 500 cc samma år. Freddie var under året så överlägsen i 250 cc att han inte ens ställde upp i klassen i Anderstorp.

I 250 cc stod striden om VM-silvret mellan Anton Mang, Västsvetyskland, och Carlos Lavado, Venezuela, Honda respektive Yamaha.

I 125 cc loppet vann August Auinger, MRA, före Gresini och hans landsman Pier Paolo Bianchi. Bästa nordbo blev finländarna Jussi Kautaniemi, MBA, och Johnny Wickström, Tunturi, genom femte respektive sjunde plats. Sveriges hopp, Håkan Olsson, kom efter maskinproblem in på en fjortonde plats.

500 cc bjöd inte på någon större dramatik mellan de

båda amerikanerna Eddie Lawson, (regerande mästare) och Freddie Spencer på Yamaha respektive Honda. Freddie kunde ta en ohotad seger drygt 22 sekunder före Yamaha-föraren. På tredje plats Ron Haslam, England, Honda. Bäste nordbo blev Eero Hyvärinen, Finland, Honda, på elfte plats medan Peter Lindén, också Honda, kom på trettondeplatsen.

I sidvagnsklassen vann Strever/Schneiders och blev världsmästare för andra året i rad. Roine Larsson/Robert Gunnhammar klarade fjortondeplatsen.

Starbikklassen som körde sitt lopp på lördagen blev en klar dubbelseger för Danmark genom Henrik Ottesen före René Rassmusen, Yamaha, på tredje plats Sandy Berlin, Sverige, också Yamaha. Söndagens uppörelse i Super Bike vanns av Anders Andersson, Suzuki 750 R, före Anders Beck d.o. Notabelt är att de första åtta platserna belades av förare på nya Suzuki 750 R. De numera traditionella inlagat av Stadioncross vanns av Bosse Högborg, Gävle, före Inge Edberg, Huskvarna.

1986 Lawson först över 150 km/h

Det blev Eddie Lawson, USA, på Yamaha i 500 cc klassen som blev förste förare till magiska 150 km/h i sitt snitt nordscandinaviska Raceway. Det nya varvrekordet för mc, alla kategorier, lyder på 1,36,59 vilket ger ett snitt på 150,3 km/h. För övrigt blev det nya varvrekord både i 125 cc och sidvagn.

Drygt 40 000 personer kom till 13:e upplagan av SWEDISH TT som fick se två världsmästare koras. I 250 cc säkrade Carlos Lavado Venezuelas guldet, medan Eddie Lawson tog hand om guldet i 500 cc.

Som vanligt inleddes VM-helgen med 250 cc klassen som kördes på lördagen i omväxlande väder, ett sky-

fall under loppet strulade till det ordentligt.

Loppet flaggades av med "fel" flagg, vilket resulterade i palaver. Efter en del jury-sammanträden och diskussioner presenterades dock resultatlistan med Carlos Lavado som segrare före Sito Pons Spanien Honda.

Söndagens tävlingar bjöd på bättre väder och på många fina fighter. I 125 cc klassen blev det trippel i topp för Italien med Fausto Gresini på Garelli före märkeskoligan Luca Cadalora som också står för klassens nya varvrekord. En hård fight liten i skyundan presenterade Håkan Olsson, Anderstorp RC, med sin Star där han kämpade kring tiondeplatsen om de sista VM-poängen. Han hade niondeplatsen på gång, men före världsmästaren Pierpaolo Bianchi stängde ideligen Håkan som därmed fick nöja sig med tiondeplats och en VM-poäng. Bäste nordbo blev annars, "som vanligt" Johnny Wickström Finland.

I 500 cc klassen hade Eddie Lawson chans att säkra sitt andra VM-guld och hade heller inte några större problem med detta. Eddie ledde i stort sett från start till mål. Tvåan Wayne Gardner Australien på Honda gick in på tolfte plats.

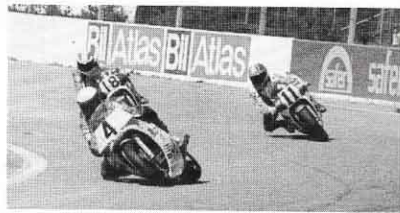
Sidvagnsklassen vanns av Alain Michel/Jean Marc Frese, Frankrike före Marcus Egloff/Urs Egloff Schweiz. Nytt varvrekord för klassen noterades av paret Stephen Webster/Tony Hewitt England, som senare tvingades bryta p.g.a maskinfel. Bröt gjorde även regerande världsmästarna Ebert Streuer/Bernhard Schneiders Holland. VM-poäng för Sverige blev det genom Peter Lindén som hastigt fick hoppa in som burkslag för New Zealandern Graham Lee. Paret gick in på tiondeplats och klarade därmed en VM-poäng.

De båda nordiska klasserna Yamaha RD 350 Cup och Castrol Superbike såg som segrare Pether Lundin, Östersund, resp Peter Lindén, Kortedala, på en Honda VFR.

Östersund, resp Peter Lindén, Kortedala, på en Honda VFR.

1987 Första tjejen i VM-lopp.

Det har blivit något av tradition att man korar världsmästare på Scandinavian Raceway. I 125 cc klassen tog Fausto Gresini Italien hand om guldet genom sin åttonde raka VM-



Det bjuds oftast på hårda fighter i 500-klassen.

seger. I 500 cc-klassen grejade Wayne Gardner Australien guldet och i sidvagnsklassen blev det klart med VM-et för det engelska paret Steve Webster/Tony Hewitt.

VM-tävlingarna inleddes på lördagen med 250 cc klassen, ett mycket tufft lopp där sex sju man loppet igenom växlade i täten. Under loppet sattes nytt varvrekord flera gånger. Gällande varvrekord noterades av regerande mästaren Carlos Lavado, Venezuela. I täten utkristalliserades en duo, genom de båda västsvetyska förarna Anton Mang och Reinhold Roth. Men Mang kunde ohotat ta hand om segern sedan Roth på sista varvet varp ut i kurvan efter start och mål.

En svensk fanns med i loppet: Bobby Issazade från Göteborg, men han hörde till dem som tvingades bryta.

Söndagen inleddes med 125 cc-klassen och även här hör blev det ett nytt varvrekord. Segraren i loppet, Fausto Gresini, sänkte sitt ett år gamla varvrekord med

dryga sekunden. Här återfanns också finskan Taru Rinne som bröt könsvallet genom att som första kvinna kvalificera sig för VM-start. Aderionäriga Taru började också bra, skuggade ett tag Håkan Olsson kring femtondeplats, men satsade litet för hårt och varpade i depåkurvan. Bästa nordbo blev som vanligt, måste man säga sympatiska Johnny Wickström från Finland på femte plats.

I kungaklassen, 500 cc, väntade man sig en hård fight mellan i första hand regerande mästaren Eddie Lawson, Wayne Gardner, Randy Mamola och comebackande Freddie Spencer, men bara efter ett par varv fick man klart för sig vart åt det slutade. Gardner ryckte till sig en komfortabel ledning som han sedan aldrig släppte ifrån sig. Han passade även på att sänka Eddie Lawsons varvrekord från 1986 med 22 hundraedelar. Det ligger nu på 150,58 km/h. Tvåa blev Eddie Lawson, med Randy Mamola på tredje plats. Bäste nordbo blev Peter Sköld som klarade sextondeplatsen.

Sidvagnsklassen blev en tuff historia där schweizarna Biland/Waltispberg och engelsmännen Steve Webster/Tony Hewitt etablerade en hård fight som så när kunnat sluta med en riktig karambolage i sista kurvan för mål-gång. Sida vid sida brakade man genom kurvan, men paret Biland/Waltispberg stängde tufft och grejade segern med drygt sekunden. Engelsmännen tog dock hand om VM-titeln och schweizarna banrekordet för klassen.

I övriga lopp som inte gällde VM, blev det i Scandinavian RD 350 Cup en knapp seger för Stefan Schönberg, Gelleråsens MK före Stellan Andersson, Linköpings MS. Castrol Superbike vanns av Anders Andersson, Laxå MK, Suzuki före Vesa Kuitlakathi, Linköpings MS, Yamaha.

Stadioncrossen i SMK Värnamos regi hemfördes av Anders Eriksson från Söder-tälje. □

1971

50 cc Angel Nieto, Spanien, Derbi.
Snabbaste varv: D:o 1.52,0/129,08 km/h.
250 cc Takazumi Katayama, Japan, Yamaha TZ.
Snabbaste varv: D:o 1.47,38/134,70 km/h.
350 cc Teuvo Lämsivouri, Finland, Yamaha.
Snabbaste varv: Patrik Pons, Frankrike, Yamaha

1972

50 cc Jan de Vries, Holland, Kreidler.
Snabbaste varv: D:o 1.51,71/129,48 km/h.
125 cc Angel Nieto, Spanien, Derbi.
Snabbaste varv: Kent Andersson, Sverige, Yamaha, 1.52,50/128,60 km/h.
250 cc Rodney Gould, England, Yamaha TD 3.
Snabbaste varv: Jarmo Saarinen, Finland, Yamaha TD 3, 1.48,89/132,84 km/h.
350 cc Giacomo Agostini, Italien, MV Agusta.
Snabbaste varv: Jarmo Saarinen, Finland, Yamaha TD 3, 1.47,13/135,02 km/h.
500 cc Giacomo Agostini, Italien, MV Agusta.
Snabbaste varv: D:o 1.48,17/133,72 km/h.

1973

50 cc Jan de Vries, Holland, Kreidler.
Snabbaste varv: D:o 2.02,56/118,02 km/h.
125 cc Börje Jansson, Sverige, Maico Works.
Snabbaste varv: D:o 1.53,22/128,20 km/h.
250 cc Dieter Braun, Västsvetyskland, Yamaha TD 3.
Snabbaste varv: Teuvo Lämsivouri, Finland, Yamaha TZ, 1.49,25/132,40 km/h.
350 cc Teuvo Lämsivouri, Finland, Yamaha TZ.
Snabbaste varv: D:o 1.45,06/136,39 km/h.
500 cc Phil Read, England, MV, Augusta.
Snabbaste varv: Giacomo Agostini, Italien, MV, Augusta, 1.46,56/135,75 km/h.

1974

50 cc Henk van Kessel, Holland, Kreidler.
Snabbaste varv: D:o

2.00,18/120,18 km/h.
125 cc Kent Andersson, Sverige, Yamaha YZ.
Snabbaste varv: D:o 1.52,0/129,08 km/h.
250 cc Takazumi Katayama, Japan, Yamaha TZ.
Snabbaste varv: D:o 1.47,38/134,70 km/h.
350 cc Teuvo Lämsivouri, Finland, Yamaha.
Snabbaste varv: Patrik Pons, Frankrike, Yamaha

Snabbaste varv: 2.15,49/106,40 km/h.
125 cc Angel Nieto, Spanien, Bultaco.
Snabbaste varv: D:o 2.06,5/114,0 km/h.
250 cc Mick Grant, England, Kawasaki.
Snabbaste varv: D:o 1.46,28/136,09 km/h.
350 cc Takazumi Katayama, Japan, Yamaha.
Snabbaste varv: Kork Bal-

Schweiz, Morbidelli.
Snabbaste varv: D:o 1.44,58/138,20 km/h.
500 cc Takazumi Katayama, Japan, Honda NS 500.
Snabbaste varv: Randy Mamola, USA, Suzuki RG, 1.38,37/147,60 km/h.
Sidvagn Rolf Biland/Kurt Waltispberg, Schweiz, Moto-rez.
Snabbaste varvtid: D:o 1.42,73/141,30 km/h.



Wayne Gardner, just nu tvåa i VM-tabellen, Australiensaren håller varvrekordet på Scandinavian Raceway, 1.36,37 och en medelshastighet på 150,58 km/h!

TZ, 1.44,75/138,46 km/h.
500 cc Teuvo Lämsivouri, Finland, Yamaha.
Snabbaste varv: D:o 1.44,36/139,60 km/h.

1975

50 cc Eugenio Lazzarini, Italien, Piovattini.
Snabbaste varv: D:o 1.57,99/122,59 km/h.
125 cc Paolo Pilevi, Italien, Morbidelli.
Snabbaste varv: D:o 1.48,72/133,04 km/h.
250 cc Walter Villa, Italien, Harley-Davidson.
Snabbaste varv: Othello Buscherini, Italien, Yamaha 1.46,39/135,96 km/h.
500 cc Barry Sheene, England, Suzuki RG.
Snabbaste varv: D:o 1.41,85/142,02 km/h.

1976

50 cc Angel Nieto, Spanien, Bultaco.
Snabbaste varv: D:o 1.58,44/122,12 km/h.
125 cc Pierolo Bianchi, Italien, Morbidelli.
Snabbaste varv: D:o 1.49,26/132,39 km/h.
250 cc Takazumi Katayama, Japan, Yamaha TZ.
Snabbaste varv: Dieter Braun, Västsvetyskland, Yamaha TZ, 1.46,83/135,4 km/h.
500 cc Barry Sheene, England, Suzuki RG.
Snabbaste varv: Teuvo Lämsivouri, Finland, Suzuki RG, 1.40,65/142,31 km/h.

1977

50 cc Riccardo Tormo, Spanien, Bultaco.

lington, Sydafrika, Yamaha, 1.42,28/141,42 (Nytt varvrekord.)
500 cc Barry Sheene, England, Suzuki RG.
Snabbaste varv: D:o 1.39,80/144,60 km/h.

Under de följande tre åren kördes inte något Road Racing VM i Anderstorp. Under tiden byggdes banan om och banlängden ökade från 4,018 m till 4,031 m. Trots ökad banlängd underskred Anton Mang i 250 cc och Barry Sheene i 500 cc-klassen vid 1981 års tävlingar de tidigare gällande banrekorden.

1981

125 cc Ricardo Tormo, Spanien, Sanvenero.
Snabbaste varv: Hugo Vignetti, Brasilien, Morbidelli, 1.55,95/125,16 km/h.
250 cc Anton Mang, Västsvetyskland, Kawasaki KR.
Snabbaste varv: D:o 1.44,50/138,88 km/h.
500 cc Barry Sheene, England, Yamaha OW.
Snabbaste varv: D:o 1.39,54/145,78 km/h
Sidvagn Rolf Biland/Kurt Waltispberg, Schweiz LCR P15.
Snabbaste varv: D:o 1.43,50/140,10 km/h.

1982

125 cc Ivan Palazzese, Venezuela, Morbidelli.
Snabbaste varv: Eugenio Lazzarini, Italien, Garelli, 1.47,90/134,40 km/h.
250 cc Roland Freymond,

1984

125 cc Bruno Kneubühler, Schweiz, Morbidelli.
Snabbaste varv: Ricardo Tormo, Spanien, Morbidelli, 1.46,94/135,7 km/h.
250 cc Christian Sarron, Frankrike, Yamaha.
Snabbaste varv: 500 cc Freddie Spencer, USA, Honda.
Snabbaste varv: Kenny Roberts, USA, Yamaha, 1.37,11/149,4 km/h.
Sidvagn Rolf Biland/Kurt Waltispberg, Schweiz, Yamaha LCR.
Snabbaste varv: D:o 1.41,48/143,1 km/h.

1984

125 cc Fausto Gresini, Italien, Garelli.
Snabbaste varv: Håkan Olsson, Sverige, Starol, 1.47,11/135,4 km/h.
250 cc Manfred Herweh, Västsvetyskland, Real.
Snabbaste varv: Anton Mang, Västsvetyskland, HB Yamaha, 1.42,68/141,4 km/h (Nytt varvrekord.)
500 cc Eddie Lawson, USA, Yamaha.
Snabbaste varv: Takazumi Katayama, Japan, Honda, 1.38,65/147,1 km/h.
Sidvagn Rolf Biland/Kurt Waltispberg, Schweiz, Krauser.
Snabbaste varv: D:o 1.40,79/144,1 km/h.

1985

125 cc August Auinger, Österrike, MBA.

Snabbaste varv, Ezio Gianola, Italien, Garelli, 1.53,81/127,5 km/h.
250 cc Anton Mang, Västsvetyskland, Honda.
Snabbaste varv: D:o 1.41,64/142,8 km/h.
500 cc Freddie Spencer, USA, Honda.
Snabbaste varv: D:o 1.37,30/149,1 km/h.
Sidvagn Egbert Streuer/Bernhard Schneiders, Holland, NCR.
Snabbaste varv: Rolf Biland/Kurt Waltispberg, Schweiz, Krauser, 1.40,59/144,3 km/h.

1986

125 cc Fausto Gresini, Italien, Garelli.
Snabbaste varv: Luca Cadalora, Italien, Garelli, 1.45,01/142,8 km/h (Nytt varvrekord.)
250 cc Carlos Lavado, Venezuela, Yamaha.
Snabbaste varv: Sito Pors, Spanien, Honda, 1.41,72/142,6 km/h.
500 cc Eddie Lawson, USA, Yamaha.
Snabbaste varv: D:o 1.36,59/150,3 km/h. (Nytt varvrekord.)
Sidvagn Alain Michel/Jean Marc Frese, Frankrike, LCR.
Snabbaste varv: Stephen Webster/Tony Hewitt, England, LCR, 1.40,27/144,8 km/h. (Nytt varvrekord.)

1987

125 cc Fausto Gresini, Italien, Garelli.
Snabbaste varv: D:o, 1.43,79/139,82 km/h. (Nytt varvrekord.)

250 cc Anton Mang, Västsvetyskland Honda.
Snabbaste varv: Carlos Lavado, Venezuela, 1.39,49/145,86 km/h. (Nytt varvrekord.)

500 cc Wayne Gardner, Australien Honda.
Snabbaste varv: D:o, 1.36,37/150,58 km/h. (Nytt varvrekord.)

Sidvagn Rolf Biland/Kurt Waltispberg, Schweiz, Krauser LCR.
Snabbaste varv: D:o, 1.39,59/145,71 km/h. (Nytt varvrekord.)

Varvrekordet för motorcykel hålles av Wayne Gardner Australien, Honda, som vid 1987 års tävling körde varvet på 1.36,37 vilket ger 150,58 km/h. Snabbast av alla kategorier är däremot Niki Lauda som vid 1978 års formel 1-tävling med sin Brabham-Alfa Romeo BT 46 B körde banvarvet på 1.24,386 sek, vilket ger en medelshastighet av 171,05 km/h.



Rolf Biland med burkslaven Kurt Waltispberg i depåsvängen.

Det är vi som hjälper...

... DET MESTA AV DET BÄSTA

... HJÄLMAR

NOLAN
AGV
ARAI
SHOEI
BMW
MDS
TOMMY
LEM



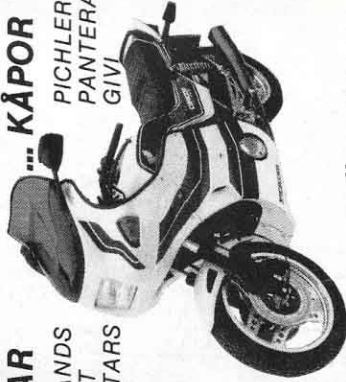
... STÖVLAR

LINDSTRANDS
PREXPORT
ALPINE STARS
BRUCE



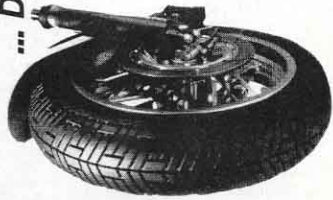
... KÅPOR

PICHLER
PANTERA
GIVI



... DÄCK

METZELER
AVON
(även montering
och balansering)



... SKINNSTÄLL ...

HALVARSSONS

DAINESE
LOOKWELL
TAN
RIDER
HARRO



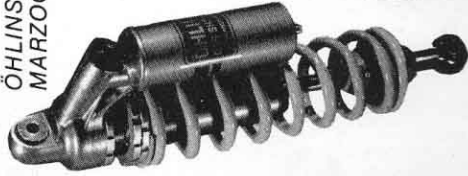
... HANDSKAR ...

HALVARSSONS
LINDSTRANDS
SPIDI
RIDER
HALLMAN



... STÖTDÄMPARE ...

ÖHLINS
MARZOCCHI



... AVGASSYSTEM

LASER
GIANELLI
MOTAD
"ORIGINAL"



... OCH MYCKET
MYCKET MER

Butik o Postorder

**TOURING
Butiken**

Besöksadr: Tjärnavägen, Borlänge 0243-860 60
Postadress: Box 5, 781 21 Borlänge

ÖPPETTIDER

Måndag-Fredag 9.30 - 18.00
Lördag 9.30 - 13.00

Välkommen till

innestället för hofjofket
hälsar Göran, Berit, Ingela,
Roger, Vivi-Anne, Eva.

NU I SVERIGE,
SUPER MC OLJAN
SOM ÄR BÄST I TESTERNA

MOTUL



MOTUL 2100 4T. Semisyntetisk super multigrade olja. Högeffektiv smörjning.

MOTUL MOTULUBE Semisyntetisk 2-taktsolja. Ger minimalt slitage.

MOTUL 300 COMPETITION 4T Helsyntetisk motorolja för racing och normalbruk.

MOTUL 300 COMPETITION Helsyntetisk 2-taktsolja för racing och normalbruk.

Motul motorcykelolja är troligen ännu inte så känd annat än bland en krets tävlingsförare i Sverige. Men utanför Sverige är den redan väl-etablerad. I Japan tex står Motul idag för 40% av all importerad MC-olja.

Motul ligger hela tiden steget före konkurrenterna och har därför överlägsna testresultat bl.a. hos den internationellt kände motortrimmaren Yoshimura, Yamaha-fabriken, Team Kenny Roberts och Mugens Honda.

Motul sponsar Superbike Cup 1988. Där kan du se landets tävlande elit använda Motul MC-olja med de överlägsna smörjegenskaperna, eliten som inte har råd med onödigt slitage och effektförluster.

Du kan beställa testresultat och färgaffisch genom att fylla i nedanstående kupong.

MOTUL SUPERBIKE CUP 1988



Kevin Magee - Motul förare i 500 cc VM 1988 på fabriks-Yamaha i Team Kenny Roberts. Deltävlingar i Motul Superbike Cup: Knuistorp 30/4-1/5. Mantorp 11-12/6. Sviestad 2-3/7. Karlskoga 9-10/7. Anderstorp 12-14/8. Anderstorp 3-4/9.

Marknadsförs i Sverige av
BoOve AB
Box 5018, 175 05 Järfälla
Tel. 08/761 02 66

MOTUL
MOTOR OIL

JÄTACK! Skicka mig testresultat, färgaffisch om Motul Superbike Cup och produktkatalog. Jag bifogar porto 4:40.

Namn: _____
Adress: _____
Postnr/Ort: _____
BoOve AB, Box 5018, 175 05 Järfälla.