

Kåsan

-47



● Det är Kåsadax strax. I Västerås. Förra gången man körde Kåsan där var 1947. Den gången var det bensinrationering och överhuvudtaget litet andra förhållanden. Tävligen det året går till historien som ett kuriosum.

För det första var banan endast 170 km lång. Den bestod till största delen av hårdpackade grusvägar, på tävlingsdagen frusna men synnerligen snabba. Tiderna var satta så att förarna fick köra som i ett TT-lopp. Full speed från start till mål.

På så sätt blev det hela mest en parodi på verklig Kåsa, men inte desto mindre var det spännande och hårt. Slutsegern delades mellan två man, dansken Josef Koch som var fabriksförare för Nimbus, och så svensken Nisse Andersson på Ariel — mer känd som "Kungsörs-Nisse", en numera bortgångna entusiast på Kåsor och motorcyklar överhuvudtaget.

En egendomlighet var att dansken Koch, som körde för den numera "döda" danska Nimbus, hade kommit Västerås tillstådes en vecka före start. Han begagnade väntetiden till att lära sig banan riktigt utantill. Kampen mellan Koch på Nimbus och Andersson på Ariel stod ända intill mållinjen. Det är enda gången som Nimbus vunnit denna tävling — första och sista gången kan man kanske tillägga.

Det kördes tre förarklasser, experter (vanns av Koch och Andersson) — seniorer (vanns av Gunnar Johanssons kompis Börje Forsman på BMW samt juniorer: Olle Nygren (Triumph) — känns namnet igen. Ja, det var en tävling det, även om den hade sina fel och brister.

▲
Ovan: Dansken Koch klar till start med sin fabriks-Nimbus 750 cc fyrcylindrig. Maskinen tillverkades av den berömda danska dammsugarfabriken Fisker & Nielsen och Koch var deras testförare. Han körde i bl. a. ISDT med sådana Nimbus. Motorn var en radmotor som påminner om en äldre bilmotor med överliggande kamaxel. De bakre cylindrarna plögade gå glödheta ibland.

Foto ur
Bertil R. Lindau's
Kåsa-arkiv

En uppfattning om den tidens mc-kläder får vi om vi studerar herrar segrare, Koch och Andersson. Ordentliga skinnpaj eller en vindtygsjacka. Skinnluva och glasögon. Inget mc-ställ av engelsk sixdaystyp, ingen hjälm, allt stod egentligen kvar på 20-talets nivå så sent som 1947. Hur annorlunda är inte Tibblin & Co idag. Tiderna förändras och vi med dem.



Hårda bud i fighten om "Kåsan"

Frusna lervägar frestade både förare och maskiner.

Den 24:e "Novemberkåsan" blev en hård dust med ett 100-tal förare i mål av 140 startande. Segern delades mellan dansken Joseph Koch och Kungsörs Nils Andersson, sedan den sistnämnde behövt anlita prisdombarna för en regeltolkning. Några olycksintermezzon noterades, och givetvis lade sorgebudet om Werner Jarlebo sordin på stämningen; samtliga Salaförare bröt tävlingen, och någon särskild festlighet blev det heller inte efter tävlingen, som tidigare i korthet refererats i Svensk Motorsport.

För att stöka undan de mindre trevliga tilldragelserna först må nämnas att Sixten Wesslén från Uppsala, som klarat nattetappen med endast två prickar, gjorde en våldsam kullkörning på söndagen mellan första och andra kontrollen. På lasarettet konstaterades en lindrig hjärnskakning, och samma öde drabbade stockholmaren Curt Tunström efter ett gupp vid Bärby. Tore Berentz från Linköping ådrog sig en del skrämor på nattetappen men plögade sig tappert igenom även dagsträckan.

Nattetappen blev en besvärlig historia. Leran på de "svarta" vägarna hade frusit till betonghårda valkar, och förarnas armstyrka sattes liksom maskinernas fjädringssystem på hårda prov. Kullkörningar och olyckstillbud blev det under sådana förhållanden, och prickbelastningen höll sig högre än man väntat. Rätt snart stod det klart att ingen skulle lyckas forcera banan med den stipulerade medelhastigheten.

● Hårt för sidvagnsmaskinerna.

Särskilt ansträngande blev det givetvis för sidovagnsekipagen, som också till större delen tvingades bryta. Det hårda väglaget gick illa åt maskinerna, och — för att nämna ett exempel — till kontroll n:r 12 vid Hallstahammar kom frampå nattkröken Arne Karlsson, Stockholm, med en stock



SMK-aren Nisse Andersson vid en av nattkontrollerna.



Joseph Koch är en populär representant för Danmarks goda tävlingsförare.

insatt som mede i stället för bönholkshjulet, som passageraren måste taga hand om; axeln var av och vidare färd otänkbar. Bäst lyckades göteborgaren Arne Blom, som kunde "koja" med 43 prickars belastning. Lättare banor för sidvagnsklassen torde i fortsättningen vara ett mycket aktuellt krav.

Äntligen fullträff för Nisse A.

Kochs prickbelastning efter nattetappen på den 17 mil långa banan var vid första påseendet 4 prickar, men senare visade sig 3 av dessa emanera från en mindre rutinerad kontrollants sätt att notera tiderna. Dagsetappen avverkade den välkände dansken på 2 prickar. Nisse Andersson, som länge hållit sig i toppen bland våra landsvägsförare, fick äntligen en fullträff. Hans ögonfägnande åkstil jämte goda orienteringsförmåga gör honom till en värdig triumfator i årets chansfyllda kåsadrabbning.

Särdeles chansbetonad blev nämligen årets tävling på grund av de på tok för korta sträckorna; det är tydligt att för kommande Kåsa-arrangemang bestämda direktiv måste utfärdas, annars är det risk för att denna tävling så småningom utvecklas till ett scramblelopp. En annan anmärkning mot arrangemangen var avsaknaden av anordningar vid start- och målplatsen, som kunnat förhöja stämningen; det såg litet futtigt ut.

● Bra insats av juniorerna.

Juniorernas uppgörelse blev kanske dagens behållning. Efter nattetappen ledde Bernt Hasselroth på 2 prickar, tätt följd av Norrköpings Olle Nygren på 4. I dagsljus visade sig dock Nygren vara den klart bättre och tog hem klassgern och en tredjeplacering i hela tävlingen på 5 prickar,

SLUTRESULTATEN

Av expertförarna fullföljde 5 tävlingen, av soloseniorerna 6 och av solojuniorerna ett 50-tal. Endast 2 av de 15 startande sidvagnsförarna kom i mål, och av nybörjarna 15 av 25 startande.

Prisutdelningen ägde rum vid SMK:s Västmanlandsavdelnings 25-årsjubileum. Den definitiva prislistan:

Solomotorcyklar, experter: 1) Joseph Koch, Köpenhamn, och Nils Andersson, Kungsör, nattetapp 1 och dagetapp 2 = 3 pr.; 3) Bertil Carlsson, Stockholm, 2+8 = 10; 4) Hans Landers, Norrköping, 12+5 = 18; 5) F. Wennerström, Stockholm, 8+32 = 40.

Solomotorcyklar, seniorer: 1) Börje Forsman, Uppsala, 3+5 = 8; 2) Arne Bergström, Norrköping, 15+5 = 20; 3) Alf Carlsson, Norrköping, 16+5 = 21; 4) Eskil Carlsson, Stockholm, 21+2 = 23, och Sture Lagerkvist, Stockholm, 18+5 = 23; 6) K. G. Gustafsson, Örebro, 24+9=33.

Solomotorcyklar, juniorer: 1) O. Nygren, Norrköping, 4+1 = 5; 2) Berndt Hasselroth, Strängnäs, 2+4 = 6; 3) Lennart Hedlund, Uppsala, 6+5 = 11; 4) Folke Nyvertz, Västerås, 11+2 = 13; 5) R. Cederlund, Stockholm, 15+6 = 21, och Stig Wikström, Uppsala, 14+7 = 21; 7) Å. Arbin, Skövde, 17+6 = 23, A. Johansson, Harg, 18+5 = 23, Erik Brodin, Djursholm, 15+8 = 23 pr.

Solomotorcyklar, nybörjare (endast dagsetapp): 1) K. A. Wallebo, Stockholm, 5; 2) L. Norling, Hofors, 13; 3) R. Koberman, Stockholm, 17 pr.

Sidvagnsförare, seniorer: 1) Arne Blohm, Göteborg, 27+23 = 50; 2) Sven Andersson, Älvsjö, 71+20 = 91.

Sidvagnsförare, juniorer: 1) G. Andersson, Stockholm, 61+24 = 85; 3) Rob. Andresen, Esbjerg, 43+68 = 111 pr.

Klubblag: 1) SMK:s stockholmsavd. (B. Carlsson, E. Carlsson och B. Brodin) 56; 2) SMK:s östgötaavd. (H. Landers, H. Andersson och A. Bergström) 58 pr.

Märkeslag: 1) Triumphs lag I (O. Nygren, B. Carlsson och Arne Bergström) 35; 2) Monarks lag I (B. Hasselroth, L. Hedlund och S. Wikström) 38 pr.

en prestation som ingen tilltrött den unge scramblekometen och stilåkaren.

Sidvagnarna hade oerhört arbetsamt, men göteborgaren Arne Blom körde runt med vidhängande kartläsare och burkslav på 50 prickar.

Nybörjarnas fight, som inskränkte sig till en dagruna, vanns av unge stockholmaren K. A. Wallebo.

Kör alltid med **LODGE**
TÄNDSTIFT
med den världsberömda

SINTOX isoleringen

Erhålles hos återförsäljare

Generalagent

AKTIEBOLAGET ENTERPRISE

Göteborg
15 20 54

STOCKHOLM
67 06 10

Malmö
72 420

SMK:s centralförsamling diskuterade stadgeförslag

SMK:s centralförsamling har haft årsmöte i Stockholm. Ett 20-tal ombud från klubbens 33 avdelningar var närvarande. Samtliga styrelseledamöter i tur att avgå omvaldes, och Gösta Fallstedt-Lindholm, som meddelat sin avsikt att i år nedlägga ordförandeklubban, övertalades att sitta kvar ytterligare ett år.

Det viktigaste ärendet på dagordningen var styrelsens förslag till nya stadgar. I samband med behandlingen av detta framlade styrelseledamöten med. dr Ola Månsson, Uppsala, ett förslag med vissa genomgripande ändringar. Årsmötet fastställde emellertid styrelsens stadgeförslag och beslöt att dr Månssons förslag skall överlämnas till styrelsen för bearbetning. Ev. förslag till ändringar av stadgarna skall framläggas vid nästa årsmöte.

Tre av klubbens äldre trotjänare belönades, nämligen ingenjör Sven Hartwall, Norrköping, och hr Filip Karlsson, Trollhättan, med förtjänstmedaljen i guld samt direktör H. Mohlin, Eskilstuna, med samma medalj i silver.

Stille blev ordförande i Stockholmsavdelningen

SMK:s Stockholmsavdelning har valt ny ordförande efter G. Fallstedt-Lindholm, som bestämt avsagt sig återval. Hans efterträdare blev Nils Stille, och avdelningen har följaktligen på nytt försäkrat sig om en eminent ledarkraft i toppen. I styrelsen invaldes i övrigt Eskil Lindquist, v. ordf., Walter Wallerstrand, skattmästare, Gösta Bergquist, klubbmästare, Sten Helling, materialförvaltare, samt G. Norman, Carl Hellberg och Erik Lindberg.

Årsmötet präglades av enighet och tog endast en timme i anspråk. Erik Westerberg valdes under livligt bifall till hedersledamot, och vidare utdelades en rad förtjänsttecken.

På sista tiden har åtskilliga rykten om sensationella förstärkningar varit i omlopp beträffande SMK i Stockholm. Ett av dessa rykten har nu avlivats: Uno Duzell stannar i M.S. Men det lär finnas andra . . .

Prenumerera

kan man göra genom att insända namn och tydlig adress till Svensk Motorsports expedition, Box 106, Uppsala.