

Speedway och scramble fostrar goda kåsaförare

Specialisering ingenting för Sverige

"Speedwaystjärnorna bäst i Novemberkåsan", läser man i rubrikerna efter slaget i Östergötland. Är det rätt att uttrycka det så, då förare som Helge Brinkeback, Hasse Danielsson och Olle Nygren bevisligen också är svensk motorsports stora stjärnor i terrängåkning, även kallad scramble?

Novemberkåsan, är det något annat än en serie scramblebanor "på varandra", där det också gäller att hålla lite ordning på klockan så man inte kör för fort?

Vi tycker det var rätt naturligt att våra konditionsstarka, terrängvana unga förare tog topplaceringarna i Kåsan. Det bevisade bara att den specialisering inom mc-sporten, som blir alltmera vanlig i utlandet, den har inte ingripit eller stört utvecklingen hos oss. Och alla de moderna motormän, som menar att speedway inte är någon dum väg att fostra upp nya förare på, de fick också rätt på sitt sätt.

— Axel Striby är en snäll banläggare, menade många av förarna, men det är inte så lätt heller att få fram ett stråk långt i förväg som just tävlingsdagen är precis lagom hårt för att fälla ett klart utslag.

Striby räknade med en normalt fuktig höst, i stället blev det den torraste i mannaminne. Och han beräkningar slog fel på två dagar, ty regnet kom på allvar under söndagen och fortsatte både måndag och hela natten till tisdag. Två dygns regn, och banan hade blivit svår i överkant!

Det kanske kan sägas att en bana av detta slag bör läggas mera elastiskt. Vi menar att man i sista stund, om vädret blir alltför bra, kan kasta in svårare kontroller, som inte gett så stor chans till inkörning som nu, och framförallt att det hade lagts in några svårare pass mot slutet. Nu var det 85 minuters "röda vägar" in till mål. Det är på slutet som tröttheten sätter in, och då bör det komma en och annan provning.

Många anmärkningar riktades mot tävlingsledningen och även förarna fick en släng av slev. Faktum är också att det klickade här och där på grund av okunnighet och missad kontakt med sekretariatet i Norrköping. Man hade en känsla av att det nu måste skapas fram en ny funktionärskår när det gäller tillförlitlighetstävlingar. Vi har legat av oss under krigsårens avbrott. Många av de gamla beprövade "räknehästarna" har lagt upp och orutinerat folk kommit i stället. Och de unga förarna, vad har de för erfarenhet av tävling "mot klockan"? För många blir själva körningen huvudsaken, tidsbegreppet någonting onödigt ont, man kör på måfå och hoppas på Guds försyn vid tidskontrollerna.

Sidvagnsförarna kom i mål med blodiga knogar. De hade det värst. Banan bjöd också på passager för dem, där det inte gick att åka fram. Tävlingen förvandlades till ett transportarbete. Detta kan inte vara meningen och bör ändras på till nästa år.

Glädjande var att se de många militära förarnas uppträdande ute i terrängen. Tunga maskiner, hårt jobb, men kondition och skicklighet avslöjades.



När sågs en säkrare blick än den Hasse Danielsson bevärdigar fotografen med i full fräs och under grannaste kurvtagning.

Nyttan för Sveriges försvar att ha tusentals styva motorförare som snabbt kan förflytta sig på gångstigar genom vilken terräng som helst, måste vara av stort militärt värde. Kavalleriet, som förr var det snabbaste vapenslaget genom svenska skogsmarker, vad är det jämfört med motorberidna gossar? Den som var ute på fästigarna under "Kåsanatten" och bevittnade prestationerna blev fullt på det klara med nyttan av att vi drillar massan av förare i så många tillförlitlighetstävlingar som tänkas kan.

Rent löjligt verkar det när man ej släppt till bensin under många år för en så utomordentligt viktig beredskapsåtgärd. En övning som måste läggas i händerna på våra motorklubbar för att bli verkligt effektivt.

ANIL.



Östgötaavdelningens ordf. Jan Hedenström (t. v.) klappar om v. ordf. Arne Bergström, som är startklar för "Kåsan" och får kortet av Sten Lundqvist. Mellan dem skymtar Åke Dagberg.



Den glade Bertil Carlsson är startklar för natt-etappen.



KÅSAN I BILDER

Brinkeback och Danielsson följdes åt både i tävlingen och prickprotokollet. Så här såg de båda segrarna ut vid sista och femtonde kontrollen.

Landers sticker iväg från sista. Många åskådare som synes.





Börje Forsman från Upsala-avdelningen tar fram tidkortet och ser en smula orolig ut. Kanske han är försent ute vid en av nattkontrollerna?



Josef Koch såg glad ut när han startade (bilden här nedan), och underligt nog hade han smilet kvar när han kom i mål på bara fälgen . . .

Många körde i störhjälm under nattetappen på den steniga banan, men dansken Koch startade klädd i en vanlig mjuk motormössa . . .!



Brinkebacks rara fruga har inte en chans att få en avskedspuss av maken, som debuterade med en originell skyddsburk för ansiktet. Men hon ser inte ledsen ut för det . . .



NOVEMBERKÅSERI

Maken till månskensstämning över Roxen och skogslandskapet norr därom har man inte upplevt. Det var senhöstens vackraste natt med skärpa i luften då hundra topptrimmade motorcyklar jagade genom markerna som de haft trolltyg efter sig. Det går inte att stå nere vid Stora Hotellet och bilda sig en föreställning om vad denna tävling är för ett kraftprov. Men, hade man i sena kvällen parkerat sig ett stycke in på den igenväxta kostig där banan gick vid Djurshyttan ungefär mitt i vildskogen mellan Stjärnorp och Hällestad och upplevde det överkliga att se dessa hårdföra gossar tvinga fram sina cyklar på en slingrande stensträng där man knappast skulle komma sig för att lägga ett skidspår utan att först hugga bort de grangrenar, som man nu måste huka sig under för att de inte skulle piska en i ansiktet. Där stod man imponerad.

Gästgivaregården i Borensberg har något av gammal värdsstämning över sig. Men, det var inga kalescher som stannade på gårdsplanen denna kväll, utan sadelsäkra gossar grenslände hästkrafternas mångfald. En trappa upp var det gående bord med hackbiff och potatis, buljong, smör, bröd, ost och kaffe. Och där kom matadorerna indroppande en efter en och snacket gick i takt med tuggorna.

Många såg trötta ut, men knappast parhästarna "Brinken" och Hasse Danielsson. För Brinkebacks del kanske det berodde på att hans söta fru var med och sekunderade sin Helge, som är lika oberörd i alla väder och skämtade friskt med de andra kämparna — som i regel satt tysta och käkade.

— Vi var nog rätt så blåa allihop vid sista kontrollen före Borensberg, fastslog Arne Bergström — den kanske mest otränade av allesammans. Ett konditions- och koncentrationsfenomen till människa — 95 kilo netto — det vill till att grejorna håller!

— Du är väl ute på dina gamla kända skidstigar i natt, menade vi åt Hasse, som inte var många mil



Tät stod julgransskogen när Tors-
ten Odmark kom smygande . . .

från hemstaden, där han är stjärna även i skidor och orientering.

— Kanske, sa han och så stack dom i väg, "Brinken" och den sympatiska Danielsson. Två gossar med sporten i blodet. Många Motalabor hejade i väg sin idol och mycket folk var i farten överallt.

Långt inne i skogarna stod små grupper här och var utanför torpställena och förundrade sig över skådespelet där strålkastarnas raketknippen konkurrerade med månens silverstänk och "kompades" av topptrimmade motorers ettriga knatt-rande runt tvåra ladugårdshörn och konstiga passager.

En sällsam natt för allmogen här uppe i de milsvida skogarna, där så sällan något händer. Nu blev Novemberkåsan någonting att rätta tideräkningen efter . . .

Vi återvänder till gästgiveriet. Det droppade in "juniorer" nu och en naturlig sådan av högsta klass hade nummer 44 på armen. Det var Olle Nygren, som såg ut att ha åkt taxi hela vägen. Fullkomligt oberörd med andra ord. Han gick direkt fram till bordet, tog en sked och singlade i väg en potatis upp i luften medan han grabbade en tallrik med andra näven och fångade potatisen på den . . .

— Ovant det här, sade Olle. Jag höll på att gå på öronen mitt på stora vägen till att börja med, men vande mej fort och till slut var det rena nöjet att trotsa alla stenbumlingar som tornade upp sig framför en. Jag har åkt förbi flera killar som låg och krypåkade och det var inte det lättaste när man själv fick hålla ihop armbågarna för att komma fram mellan tallarna. Värst var det med lyset. När man flög upp för en berghäll lyste det uppe i trädkronorna och så såg man inte ett dugg när man damp ner på andra sidan. Lyset hann inte med . . .

— Men det dugde inte att maska. Bara att friska på. Jag hade benen långt bakom cykeln flera gånger, men kom rätt i sadeln igen, sa Varg-Olle — mannen med det fenomenala balanssinnet — det som vägleder honom rätt vad det sen än gäller för slag av motorsport.

— Sådana här tävlingar är egentligen tjsiga saker och jag har varit med förr. Körde en tio-tolv landsvägslopp när jag började tävla och var med på vassare saker än det här. Uppland runt mitt i vintern med en etapp på 40 mil i ett sträck, vad sägs om det? Där fick man minsann inte stanna och kaka biff och potatis som här.

— Varför har du ingen lädergördel? var det någon som frågade.

— Det är rena vansinnet. I sådana här terränglopp måste man vara lös och ledig och låta kroppen följa med i de tusen och en oberäkneliga situationer som uppstår. Sa Olle och pep i väg. Han hade v ä l reda på sig, både med tider, karta och allt. Inget dumt huvud på den grabben.

Ja, det var ett fascinerande skådespel att se 20-åringen ute i terrängen, och när en av förarna, som Olle kilat förbi ute på banan, knäade upp till matsalen i Borensberg, sa han helt spontant: — När Olle åkte om mej, fick jag lära mej mera om terrängkörning än allt vad jag visste förut.

Och Olle vann nattetappen . . .

Det finns ingen rättvisa kvar på jorden

sa Six-Daysstävningen "Settan"

Guldmärkesföraren Nisse Andersson menade att "vi äldre skulle haft större chans om det varit en svårare bana, hårda-re väder. — Då hade nog smågrabbarna ledsnat!"

Hasse Landers var inne på samma linje: — Det här regnet skulle ha börjat i går, var hans första ord när han som etta åkte i mål på söndagsmiddagen. Vi som kör på rutin hade nog klarat oss bättre då.

— Att prickarna blev flera på dagvarvet bevisar bara att banan inte gick att köra fortare än vi gjorde under natten. Med 5 kms fartökning gick det inte att klara den prickfritt, förklarade Landers, som nu på allvar tycks komma igen i eliten sedan han övervunnit sviterna efter den svåra olyckan.

— Jag protesterade inte alls mot att dela segern med Danielsson sa "Brinken". Han är för bra för det. Men jag blev lömsk när jag lurades iväg två minuter för tidigt vid en kontroll och fick hela mitt tidsschema förryckt. Kunde man bli annat när jag var i Norrköping en kvart före idealtiden, men anmälde mig två minuter för tidigt beroende på felet. Bensinröret läckte nämligen, så jag måste tanka i Finspång och sen var det bara att ösa på för fullt och hoppas att det skulle klara sig i mål.

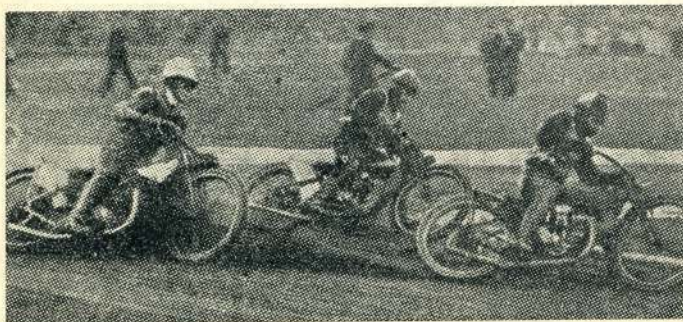
— Så här mycket sten finns väl inte i hela Danmark, som jag har forcerat de två sista kilometerna, sa Koch när han kom fram till Borensberg.

— Den här danska Nimbus-maskinen var perfekt att köra så länge lyset höll, men den var för låg att köra i mörkret, förklarade Eskil Carlsson.

— Säkert har vi haft stor nytta av att köra scramble och även speedway. Det har gett oss det rätta sinnet för balansen i sådana här terrängtävlingar, tyckte Hasse Danielsson.

— Det är nu 20 år sen vi arrangerade "Kåsan" sist, så till nästa år ska vi lägga in ansökan att få göra tävlingen, sa Örebro-avdelningens tävlingsledare Olle Grandin på banke-

— Vi tänker lägga en "riktig" kåsabana utan långa körsträckor på infartsvägarna. Dom där landsvägsbitarna ska inte finnas till, för Kåsan är ju en "knockout-tävling" på krävande småvägar, där förarskickligheten ställs på prov. Vi ska också införa stämpelur i stället för det nuvarande systemet med kortskriverier. Ett system, som nu visade sig vara alltför ineffektivt. . .



Så här ser det ut då Vic Duggan kör hemma hos sig själv. Den store lille leder före Eric Chitty från West Ham och Norman Parker från Wimbledon.



Segrande sidvagnsekipaget kördes suveränt av Henry Törnblom.

— Det finns då ingen rättvisa här på jorden, suckade "Settan" Lindvall, när "Varg-Olle" dammade in till sjätte kontrollen på "dagvarvet" . . . en annan har jobbat och slitit i en månads tid, och lagt ned en massa kosing på hojen, och se'n när det kommer till kritan, hinner man inte ens ur sta'n förrän det blir krängel på nästan dagsnya magneten. Det är för hårt, tyckte den gamle friskusen och rutinerade kåsaföraren icke utan avund i rösten. Och "Varg-Olle" han kom direkt ned efter en stockholmsvecka, lånade en gammal knarr, gjorde inte ett skvatt åt den och nu ligger han inne med vinstchans, fast ekrarna sprätter åt alla håll och karran har en massa defekter, deklarerade "Settan" med en uppsyn å la mr. Dysterkvist.

Olle Nygren tyckte att dagsetappen var svårast: "Nu ser man ju alla de stora stenarna, och då blir man ju så rädd så . . . !"

Gamle landsvägsräven Elis Malmberg åkte på sonens Matchless, och kom in till kontrollen med ljust på. Vi gjorde honom uppmärksam på saken. "Ja, är det inte egendomligt, i natt brann det inte, och nu i dag kan jag inte släcka det!"

En av favoriterna som bröt i sidvagnsklassen var Göran Dahlin. Han hade nog annars tävlingens mest specialutrustade ekipage. Vi träffade honom på söndagseftermiddagen. "Ja, hade jag bara haft vara fotstegen, bakbromsen och kopplingen hade jag fortsatt, men nu fick vi ge upp, 4 mil före mål på nattetappen," var hans stilla kommentar.

OLLE NYGREN: Jag tog igen mig ett slag mellan sjätte och sjunde kontrollerna då jag trodde det var 30 minuter kvar, men så kom Eskil Carlsson åkande och i samma veva fick jag reda på att det endast var 13 minuter det gällde. Det blev åka av men slarvet kostade mig de enda 2 prickarna jag tog på natten.

HUR DE 72 KÖRDE NOVEMBERKÅSAN

GENERALPROTOKOLLET:

Experter:

		Prickar inom parentes (natten)	Total
1. Hans Landers	SMK Östgöta	(10)	21
2. Bertil Carlsson	SMK Stockholm	(16)	32
3. Elis Malmberg	Linköpings MK	(46)	77
4. Nils B. Andersson	SMK Västmanl.	(59)	82
5. Josef Koch	Nimbus Klubben	(12)	101

Seniorer:

1. Helge Brinkeback	SMK Östgöta	(8)	10
Hans Danielsson	SMK Motala	(8)	10
3. Berndt Hasselrot	SAMS	(13)	19
4. Börje Forsman	SMK Uppsala	(12)	21
5. Alf Carlsson	SMK Östgöta	(11)	29
6. Eskil Carlsson	SMK Stockholm	(32)	42
7. Arne Bergström	SMK Östgöta	(27)	52
8. Uno Johansson	Örebro MCK	(50)	89

Juniorer:

1. Olle Nygren	SMK Östgöta	(2)	12
2. Åke Johansson	MK Orion	(7)	14
3. Eric Karlsson	SMK Trollhättan	(11)	18
4. C. G. Boris-Möller	SMK Hässleholm	(13)	20
5. Gunnar Eriksson	SAMS	(13)	21
Torsten Odmark	SAMS	(10)	21
7. Bengt Mattsson	MK Orion	(10)	22
8. Ingvar Nilsson	SMK Stockholm	(20)	25
9. Åke L. Danilo	SMK Malmö	(14)	26
10. Åke Arbin	Skövde MK	(15)	28
Ragnar Nilsson	Örebro MCK	(19)	28
12. Stig E. Pettersson	MK Orion	(16)	29
13. Olle Gustavsson	Botkyrka	(19)	31
14. Lars Landström	SAMS	(20)	33
Gunnar Norman	SMK Stockholm	(18)	33
Åke Eriksson	SMK Västmanl.	(21)	33
Gunnar G. Olsson	Lv 3 MK	(17)	33
18. Arne G. Gustavsson	Enköpings MK	(21)	34
19. Gunnar O. Pettersson	SMK Uppsala	(22)	35
Sture Deshayes	SMK Hässleholm	(20)	35
21. Bror G. Carlström	SMK Västmanl.	(24)	40
22. Hans Ring	SMK Stockholm	(28)	41
Knut Blomqvist	Enköpings MK	(24)	41
24. Per Olof Akerblad	Örebro MCK	(29)	44
25. Harald E. Andersson	SMK Östgöta	(28)	45
26. Gillis Hallagård	Skövde MK	(23)	46
27. Gösta Zälle	SMK Stockholm	(13)	47
28. Tage S. Gustavsson	T1 MK	(26)	47
29. Eric Johansson	Skövde MK	(26)	49
Bertil Wickström	Enköpings MK	(26)	49
31. Åke R. Ekholm	SMK Västmanl.	(27)	50
32. Lars Eric Eriksson	SMK Linköping	(28)	51
33. Olle Ek	Borås MK	(30)	52
34. Lars Freeman	Värml. B o MCK	(32)	53
35. Bengt Söderström	SMK Uppsala	(12)	55
Arvid B. Karlsson	SMK Halmstad	(29)	55
Sven R. Adamsson	SMK Eksjö	(25)	55
38. Ralf Green	Skövde MK	(25)	56
39. Per Arne Risberg	SMK Uppsala	(33)	57
40. Olle Wibäck	Solna MS	(39)	59
41. John Rune Nilsson	Örebro MCK	(311)	63
Lennart Hedlund	Enköpings MK	(36)	63
43. Sixten Johansson	Lv 3 MK	(34)	64
Olof Sandberg	SMK Östgöta	(42)	64
Ingemar Karlström	SMK Linköping	(24)	64
46. Eric Grenmo	Lv 3 MK	(39)	67
47. Bertil O. Olsson	Botkyrka MK	(43)	69
48. Åke Johansson	SMK Uppsala	(44)	71
49. Lars G. Östergren	SMK Sörmland	(26)	72
50. Gunnar Persson	SMK Linköping	(42)	75
51. Lars Olof Magnil	SMK Arboga	(44)	77
52. Bengt R. Sköld	SMK Linköping	(50)	78
53. Nils R. Sjöbert	SMK Linköping	(47)	80
54. Henfrid Ågren	SMK Uppsala	(51)	92



Vem är detta, som regelstridigt får hjälp att komma på rätt köl med sin maskin på banans marigaste bit?

55. Rick. E. Cederlund	AMCK	(56)	93
56. Hans Falkenstrand	Lv 3 MK	(61)	104
57. Olof Karlsson	SMK Linköping	(109)	152

Juniorer, Sidvagn:

1. Henry Törnblom	SMK Sörmland	(56)	118
2. Lars Söder	SMK Uppsala	(75)	158

LAG:

1. SMK Östgöta	{ Hans Landers H. Brinkeback Olle Nygren }	43 pr.
2. SAMS	{ Berndt Hasselrot G. Eriksson T. Odmark }	61 „
3. SMK Stockholm	{ B. Carlsson Gunnar Norman Ingvar Nilsson }	90 „
4. SMK Uppsala	{ B. Forsman Per A. Risberg G. O. Pettersson }	113 „
5. SMK Västmanland	{ Åke Eriksson Åke Ekholm B. G. Carlström }	123 „
6. Skövde MK	{ Åke H. Arbin Eric Johansson G. Hallagård }	123 „
7. Enköpings MK	{ B. Wickström K. Blomqvist A. G. Gustavsson }	124 „
8. SMK Östgöta	{ Alf Karlsson H. Andersson A. Bergström }	126 „
9. Örebro MCK	{ Ragnar Nilsson Uno Johansson B. O. Akerblad }	161 „
10. Lv 3 MK	{ G. O. Olsson Eric Granmo H. B. Falkstrand }	204 „
11. SMK Uppsala	{ B. Söderström Henfr. Ågren A. Johansson }	218 „

Skräckåsan i Småland och den gamla goda tiden . . .

Östgötaavdelningens hedersordförande, konsul Eric Enhörning, höll följande anförande på banketten i Norrköpings stadshus efter Novemberkåsan:

I programmet till Kåsan fäste jag mig särskilt vid orden: VAD ÄR SMK? JO, EN IDEEL SAMMANSLUTNING, SOM HAR TILL ÄNDAMÅL ATT VERKA FÖR MOTORSPORTENS OCH MOTORTRAFIKENS SUNDA UTVECKLING.

Men, i motorsportens ungdom ansågs en motorcykel som det värsta otyg som tänkas kunde. Bönderna gav piskrapp så det haglade om öronen, polisen jagade oss på vägarna — men det var ej alla gånger de kunde köra ifatt oss — om maximihastigheten överskred stipulerade 40 km i timmen. De stod utplacerade i kurvor och lyssnade om den i lagen påbjudna signalen hade givits och tutade man inte i varenda kurva, ja, det skulle man strängt taget även göra i varje gathörn, så åkte man fast på minst en tia!

Detta kallar vi nu för den gamla goda tiden. Ja, det var trots alla strapatser, den verkligt gamla goda tiden, ty de, som kunde skaffa sig en motorknarr, blev till ett oupplösligt kamratgäng. Detta bevisades bäst vid våra första tävlingar, där man hade lika mycket jobb med att hjälpa kamraterna reparera som att hålla sina höga och föga balanserbara cyklar på rätt köl på dåtidens smala, makadamiserade och sandiga vägar.

Men, mellan 1925 och 30-talet blev omsvängningen störst. Militären började inse motorsportens stora värde och fick genom pionjärerna och frivilliga motorklubbar ett garde av tränade förare. Polismyndigheterna ställde sig alltmer välvilliga till motorsporten och den dag som i dag är, visar de mycken förståelse och är till största hjälp vid alla motorevenemang.

Östgötaavdelningen hade på 1920-talet en verklig glansperiod och år 1922 fick vi äran att för första gången arrangera tävlingen om Novemberkåsan. Den fruktade tävlingen gick emellertid i strålände sol och på fullständiga sommarvägar, varför 20 förare blev prickfria av 41 startande, däribland Östgötaavdelningens gamla förkämpar "Lulle" Ringborg, Josef Åström, Figge v. Malmberg, Erik Berger, Oskar Carlsson och Axel Johansson.

Två av dessa gamla veteraner har gjort sin sista resa, men det var namn som klingade högt bland dåtidens motorrävar. Nästa Kåsa vi fick arrangera var år 1930. Det var en väldig tävling på den tiden, med ej mindre än 41 startande och nationslag från både Sverige och Finland. Denna gång blev det emellertid kåsaväder och endast 13 gick i mål, däribland dåtidens riksbekanta kanongubbar Gunnar Kalén, som hemförde kåsan med 6 prickar, Hasse Torell, Edv. Sagström, Erik Westerberg och Herman Forsing m. fl.

Men, om den ena kåsan går i strålände höstsol och en annan i höstruskets tecken, vill jag ej underlåta nämna den kanske allra strapatsrikaste. Det var år 1923, och som arrangör stod Jönköpingsavdelningen. Start i Jönköping på morgonen i 20 graders kyla efter



Berndt Hasselrot på sin AJS erbjöd ett helgjutet intryck . . .

ca 2 fots snöfall under natten och under snön den spårigaste och värsta isgata i mannaminne. Spåren efter alla kullkörningar i den djupa snön var skräckinlagande, men tro ej att pojkarna gav tappt. Dags-etappen skulle fullföljas och bl. a. utmärkte sig östgötanestorn "Gubben" Ringborg och Figge v. Malmberg, den senare årets enda amatör som fullföljde tävlingen och tog hem kåsan. Synd bara att filmupptagning ej kunnat ske. De flesta hade då nog sagt att det är inte sant, det är bara filmtricks!

Ja, detta var en liten återblick på tidigare arrangerade kåsor och en kåsa som gick i vädergudarnas ilsknaste regi. Tack vare kåsan och givetvis andra större tävlingsarrangemang, ej minst vintertävlingarna, fick vårt gamla SMK en elitstab av sällsynt skickliga förare — ordet scramble var då ej uppfunnet.

Många av de småpojkar, som vid sin mammas hand stod huttrande vid start och mål och som redan då hade sina favoriter, sitter nu själva i sadeln och har gjort sig riksbekanta, ja, deras namn klingar även långt utanför våra gränser.

KÅSAPRESTATIONER I DET TYSTA

Rekordkörning på 125-kubikare

Bara orutin hindrade Olle Nygren från att bli Kåsa-segreare, men Vår Herre ser ju till att inte träden växer upp i himlen! Olle vann nattetappen och hade ett fint utgångsläge med bara 2 prickars belastning. På morgonen måste han justera kopplingswiren och jobbade febrilt i depån hos Philipsons på Stockholmsvägen, när någon plötsligt skrek:

— Du har två minuter kvar till starten ska gå, Olle! Det blev nervöst och för sen start med 6 prickar direkt. — Nu vet jag det till en annan gång, sa Varg-Olle, när han kom underfund med att han skulle ha kört ner och anmält sig till start, reparerat och kört in tiden.

— Dansken Josef Koch, som hyllades vackert på banketten — hade en otursdag med två punkteringar. Till slut rev han av bakdäcket och åkte de sista milen på bara fälgen!

— En otursgubbe var också Nisse Andersson från Västerås. Först grejade han ett magnetfel, som tog 50 minuter, och sen en punktering, som tog minst 20. Gör om det den som kan och klara det med bara 82 prickar!

— Arne Bergström har dragit startnummer tretton fyra gånger på Novemberkåsan. Det var ett olyckstal den här gången, då en avgasningsröret skakade loss och Arne B. gjorde ett svanhopp över en stenhög och ner på en åker. Trots en utgjutning i benet fullföljde han. Ny guldmärkesman?

— Eskil Carlsson, som körde en 756 Nimbus, fick inte generatören att ladda och gjorde en prestation när han klarade sig runt i natten med hjälp av ficklampa!

— Favoriten Seth Lindvall — som tränat hårt för "Kåsan" — fick bara vara med en halvmil innan magnetkedjan sade stopp.

— Bertil Carlsson hade inte fått fram den maskin han ville ha och var nu mest "med för att retas", som han själv sade.

— Det var mycket folk överallt. Utmed banan stod allmogen i grupper och beundrade skådespelet i natten och tusentals åskådare vid målet härdade ut till 3—4 på natten. Starten gick fem på kvällen och sista man var i mål halv sex på söndagsmorgonen. En halvtimme senare gick första start för dagetappen, som ej var klar förrän halv sex på kvällen.

— Mackel med lyset fick också "Pepparoten" Nilsson, medan Sixten Wesslén körde omkull och kvaddade sin cykel.

— Banan mätte 250.7 km. och kördes i ett exakt lika natt- och dagvarv.

— Norrköpings stad representerades på banketten av borgmästare Sven Lutteman — en modern karl — supporters i Vargarna och ett värdefullt stöd för motorsporten. I



Arne Bergström får goda råd av sonen Christer. T. H. Lasse Söder på sin 1200 cc. HD hade hårda matcher mot stenbumlingarna, . . .

sitt mycket uppmärksammade tal framhöll han den stora betydelsen av att motorsportens populära stjärnförare, som är idoler för ungdomen av i dag, verkligen inser sitt ansvar och uppträder som föredömen inte bara i tävlingar utan också i den dagliga trafiken.

— Av 105 anmälda fullföljde 72. Fjorton startade ej, 19 bröt.

— Exakt lika körde MK Orions löftesrika Åke Johansson, som hade sju prickar på natten och lika många på dagen.

— En av de allra skarpaste prestationerna gjorde nog Arbogas Lars Olof Magnil, som knallade runt på sin 125 cc. Maraton och kom 51:e man med 77 prickar.

— "Det var bara att hålla full gas och hjälpa till med benen när det tog emot i leran", menade han.

— Det dundrar i fjärran och samtidigt kommer Brinkeback och Hasse Danielsson. Dom skulle alltså släppas i väg samtidigt från Borensberg. Då det enligt förarna fanns en verklig scrambleletapp, 3 à 4 mil från Borensberg efter kontrollen vid Godegård, förflyttade vi oss dit med Gösta Zanderholms hjälp. Var säker på att det var värt det. Vi hade turen att få se Hasse jaga Brinken i detta avsnitt. En otroligt smal och krokig grusväg, vilket gav scrambleförarna en outstanding chans. En annan herre som kände sig på sin mammas gata i detta avsnitt var "Pepparrotten" Nilsson. Han forcerade skogspartiet med verklig suveränitet.

(Franki i Racing).

Det var tredje gången det fanns 125-kubikare med i Kåsan. 1938 körde Sture Lagerqvist och 1946 en uppsalagrabb med en sådan maskin. Ingen har dock klarat sig så bra som Magnil.

Flottörhuset skakade sönder för LENNART CARLSTRÖM på natten och sedan hade han ingen möjlighet att fortsätta. Samma malör hände SIXTEN WESSLÉN.

En av de bästa fysiska prestationerna gjorde BENGT MATTSSON från Väddö och Orion. Under en av nattens vurpor bröt han av tummen men ställde i alla fall upp och genomförde dagetappen. — Det var ruskigt, sade "Carla" när han såg hans tumme. — Den står ju rätt ut.