

NOVEMBERKÅSAN 1961

För första gången på flera år, kommer årets Novemberkåsa att köras "utanför" Allhelgonahelgen, första lördag—söndag i november. Kåsan, som arrangeras av SMK Arboga, har nämligen på grund av jaktomständigheter, måst framflyttas till den 11—12 november. Det blir på så sätt en gammaldags, traditionell kåsa, med natt-etappen först — ett önskemål från förarna, som ofta får sina lysen sönderkörda på dagen, varför de helst vill köra den mörka delen av tävlingen först.

INTE MÅNGA MIL "RÖDVÄG"

Tävlingsbanan mäter 250 km och köres ett varv på natten och ett på dagen, alltså sammanlagt 500 km. Banan får längst bort på slingan ett varvlopp, bestående av fyra mils körning, som avverkas två gånger per etapp. De 500 kilometrarna utgörs nära nog av enbart skogsvägar, det blir t. o. m. knappast tal om transportsträckor ut från start och mål, som blir belägna vid Gäddgårdsskolan, i utkanten av Ar-

boga. I denna skola blir även förarna förlagda mellan natt- och dagetapp, men någon lång vila blir det knappast tal om, ungefär ett par timmar räknar arrangörerna med.

STENFRI BANA

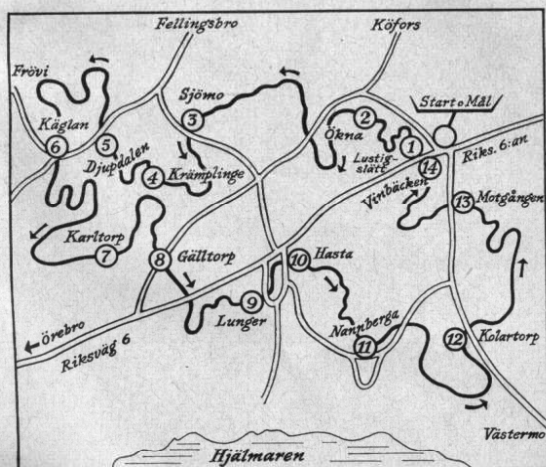
Banan blir vidare relativt stenfri, det skall bancheferna K.-O. Blomqvist och Sigvard Nordgren se till, lovar tävlingsledaren Alvar Schlegel. Startantalet kommer att beräknas till omkring 100 och beträffande B-juniörerna, som endast kommer att köra nattvarvet, fordrar arrangörerna att vederbörandes klubbar styrker att de är kompetenta att delta i en så svår tävling som Kåsan — minst två genomförda T-tävlingar under 1961 är minimum för start av en B-junior. Alla upplysningar om årets Novemberkåsa — den 36:e i ordningen om man inräknar 1925 års tävling (i vilken dock ingen segrare korades) — kan rekvireras från SMK Arboga, Box 62, Arboga.



*Kåsareportage
från MC-Nytt's utsända:*

BENGT BJÖRKLUND och GÖRAN BERG

Fram genom nattens mörker kämpar A-junioren Sven-Gunnar Torstensson från Älvbygdens MK. Han sadlade en splitt ny Greeves, som endast tidigare körts i Farsta MCK:s SM-tävling. Ett uppmärksammat ekipage som vi säkert får se mera av inom sporten. Nedan ses en mera känd Greevesförare, Gunnar Johansson efter det att han fått stopp i den våldsamt branta backen vid Käg-lan, före 6:e kontrollen.



Så här såg Kåsabanan ut 1961. Varvet mätte ursprungligen 130 kilometer och skulle planenligt ha avverkats fyra gånger. På andra varvet lät man förarna köra direkt från 3:an till 8:ans kontroll och på söndagen fick de endast köra detta halva varv en gång. Prickantalet talar sitt eget tydliga språk om hur svår 1961 års Kåsa var...



Kör med **SHELL**-förtroende

Tibblin tog 'KÅSAN'

*för andra året
i rak följd...*

Det låter som en klyscha, men faktum kvarstår: Årets Novemberkåsa var en av de svåraste som körts på många år. Vi får lov att gå tillbaka tio år i tiden, till Halmstad-kåsan 1951, för att finna en historia med mera prickar den gång som Lennart Carlström kom in i mål som segrare 185 minuter efter idealtid.

Jämförelserna mellan Halmstad- och Arbogakåsorna är svåra att göra, då den förstnämnda omfattade 518 km och den sistnämnda endast c:a 290. Per kilometer räknat blir således prickbelastningen ganska mycket värre i årets Kåsa — så varför inte — låt oss säga att den är den värsta som körts "i modern tid" ... Övriga jämförelser: 1951 var det uteslutande 500-kubikare i resultatlistan och väglaget torde därför ha varit betydligt bättre den gången. På 1961 års Kåsabana, lagd för "lättviktare" som veteranen Seth Lindvall uttryckte sig, gavs endast lätta och medeltunga motorecyklar med starka, vältränade förare en chans att ta sig fram. Vi skulle velat se den 500-förare som genomkämpat de 29 milen runt Arbogatrakten, lördag—söndag den 11—12 november 1961!

● OLYCKLIGT MED VARVLOPP

Systemet med varvlopp på skogsvägar och -stigar, som preparerats med veckovis ihållande regn, visade sig inte vara tillfyllest. Redan efter första varvet på nattetappen var banan mycket sönderkörd och förarna tvingades att krypköra flera av delsträckorna, för att överhuvud taget kunna tänka sig komma i mål. Bl. a. begagnade sig det finska, Jawa-utrustade landslaget

Här ovan ser vi Rolf Tibblins segerstil i 1961 års Novemberkåsa. Sträckan där bilden togs var en av de bättre — ändå så skvätte det gylla rätt så friskt från Rolfs bakhjul. T. h. ser vi hur sensationsmannen, start nummer 1, S.-E. Söderholm får avgångstid på lördagskvällen. Denne amatör och privatförare gjorde en uppmärksam prestation genom att bli 3:a totalt.



Kör med **SHELL**-förtroende



Rolf Tibblin och Gunnar Johansson låg jämsides under söndagens dagkörning. De hade hjärtligt roligt tillsammans och man kan gott säga att de båda mc-essen firade "hjulafoton" i mudden kring Arboga.

av denna taktik — de tog överhuvudtaget inga risker — de "promenadåkte" till sig lagsegern i leran.

● TIDIG PRICK-BELASTNING

Redan i början av tävlingen började prickarna dugga, trots att tävlingsledningens redan från starten sänkt den stipulerade genomsnittshastigheten från 50 till 40 km/timmen. Vid 6:e kontrollen var flertalet av de förare som fortfarande var med i spåret — nära hälften hade brutit innan halva banan var avverkad — c:a 1 timma sena. En så god förare som Gunnar Johansson hade då redan dragit på sig 39 prickar.

En Kåsa tänker man sig ofta som en påstållartävling, där snärtiga avgastoner ekar i skogen — där vi stod på första varvet, hade en brant backe förvandlats till en brusande bäck, och sorlet från denna gjorde att vi hade svårt att urskilja bluddret från tvåaktarna som stretade sig upp i modden längs den svarta sträckan, till strax före de var intill oss.

MC-NYTT's utsända hade på första varvet uppsökt ovan beskrivna sträcka som låg strax intill sjätte tidskontrollen vid Kägla. Vi hade räknat med att idealtiden skulle överskridas med någon kvart av de första i fältet, men vi fick vänta i c:a 40 minuter, innan första man i spåret, Sven-Erik Söderholm (200 Husqvarna) kom "ängande". Det fanns två spår att välja på, ett där vattnet flödade ymnigt och ett torrt men krokigt inne bland träden. Söderholm valde det sistnämnda som var svårare att finna men som var mera framkomligt när man väl var inne i det. Kan-ske låg det något i vad hans klubbkompis senare yttrade, att Sven-Erik hade ett "sjätte sinne" för vägval.

● BESVIKNA — BILL BORTA!

Förarna höll till att börja med sina placeringar enligt startlistan, Cenneth Löf (nummer 2 på Greeves) klarade backen

elegant, likaså Arne Eriksson (200 Husqvarna) och Sune Skogsmo. Åskådarna i backen var inte många, ett hade de dock gemensamt, de väntade på startnummer sex, publikfavoriten Bill Nilsson. Så mycket mera besvikna blev de vid meddelandet om att Bill inte hade startat.

Efter svenske mästaren Sune Skogsmo (nr 5 — 250 Husqvarna) blev det så ett längre hopp i fältet — det var nummer 16 Gunnar Johansson (250 Greeves) som anlände, och som hade otur att gå på tvären i backen och få motorstopp. Det tog dock säkert endast några få sekunder innan Gunnars Greeves åter var i gång och i full fart uppför den slippriga backen.

De finska förarna hade föregåtts av ett rykte att vara i tidernas storform, och efter deras förnämliga insats i ISDT, där de blev bästa nation genom fyra guldmedaljer på lika många startande, trodde man att deras åstundan efter Kåsan skulle skärpa dem ytterligare. Emellertid tycktes väglaget inte riktigt passa deras tunga Jawa, de brummade dovt i gyttnan, fram gick de visserligen som stridsvagnar, säkert gick de också, men farten var inte i takt med vad de främsta svenskarna presterade.

● TIBBLIN VAR SNABB

Prov på god farthållning fick man när Rolf Tibblin, med nummer 26 på nummerplåtarna på sin 250-fabriks Husqvarna uppenbarade sig. Hans motor varvade litet högre än de övrigas, och när vi tittade på klockan och jämförde med Roffes idealtid, visade det sig att han låg "endast" på c:a trettio prickar. Gunnar Johansson, som startade med tio nummer tidigare än Tibblin, var nu inte alltför avlägsen för fjolårets kåsa-segrare. Det lutade åt en uppgörelse mellan dessa två giganter...

Gunnar körde samma maskin som i 1960 års Gävlekåsa, dvs. en 1960 års Greeves "Hawkstone" med järncylinder. Den äldre modellen var dock inget större handikap för Gunnar. Hans maskinbehandling var excellent, hans handlag med cykeln föredömligt och hans val av spår och övriga omdöme när det gäller Kåsakörning allt för känt för att här närmare behöva pre-

senteras. Han låg vid 6:e kontrollen endast 1 minut före Tibblin, som jagade hårt i avsikt att hinna upp sin värste konkurrent. Gunnar gjorde därefter ett allvarligt försök att skaka av sig Tibblin mellan sjätte och sjunde kontrollerna men fram mot åttonde hade "Tibban" definitivt kommit ikapp.

● BANAN KORTADES NED

När de första förarna kört ett varv stod det klart för tävlingsledningen hur pass svårt det hela egentligen var, och man beslöt sig hastigt att korta ned banan, genom att låta förarna köra en "rödväg" mellan 3:an och 8:ans kontroll. På så sätt minskade man andra banvarvet från 130 till 80 kilometer. Det var också förarnas allmänna mening att ingen kunnat klara de tre värsta sträckorna på andra varvet.

Andra nattvarvet blev trots att det avkortats, en verklig pärs för de som var kvar i tävlingen. Det var inte så förfärligt många som kom runt — 29 av sammanlagt 116 startande inalles. Ingen förare skodades från strapatserna, och t. o. m. Kåsans titelförsvare Rolf Tibblin körde vid upprepade tillfällen ned i kärrhål och råkade ut för andra otrevligheter, bl. a. brott på gasvajer med följande byte i mörkret. Han kämpade dock envist vidare mot sin andra raka Kåsa-seger.

● OTURSGRABBAR

Bland flera förare som satsat mycket på Kåsan och tränat sig själva och trimmat sina maskiner föredömligt kan vi nämna Cenneth Löf, som trots detta under ett tidigt stadium måste bryta med sin Greeves, på grund av vatten i motorn. Hans namne Roine Löf som körde en av Nymansbolagets gamla hedervärda f. d. fabriks-Crescent, låg mycket bra till efter första nattvarvet, men måste dessvärre bryta han också.

Svenske mästaren Sune Skogsmo, som var ett av "ankarna" i det svenska landslaget i nationalskampen mot Finland, var en annan som inte kom runt under nattkörningen. Mycket bättre gick det inte för 175-cc-mästaren Bosse Ekeberg, som låg 5:a totalt efter nattetappen, men som vid star-



Finlands landslag som vann Kåsan överlägset i lag och som nu triumferat totalt i årets två landskamper. Fr. v. Keijo Benjaminsson, Pertti Kärhä och Olavi Hokkanen. De körde alla Jawa. Lagg märke till förarnas enhetliga och vederhäftiga utrustning: Svarta (nationsfärgen) Jetpilothjälm, Barbour Suits och lampor kring halsen. Få svenska förare hade den sistnämnda detaljen i sin utrustning.

Kör med SHELL-förtroende



Tre goda stilar presenteras här: Nummer 17 Olle Ståhl (Greeves) som tillsammans med sin broder Anders gjorde sensation i det tidigare SM:et genom att båda bli 3:a i var sin klass. Olle blev 5:a i Kåsan. I mitten ser vi 4:an i Kåsan, ISDT-specialisten Tage Magnusson (Husqvarna 250 cc). T. h. är det den finske privatförfaren Per-Olof Nyman som trixar fram sin 200-Husqvarna på en hal skogsstig.

ten på söndagsmorgonen konstaterade att bakaxeln hade brutit, varför han inte kunde tänka på start.

● RESPITTIDERNA SLOPADES

Så skördade maskinslakt och personlig utmattning förare efter förare. Tidpunkten började närma sig starttiden för första man på söndagsmorgonen och ännu fanns flera av A-juniörerna kvar ute på banan. Tävlingsledningen sammanträdde med jurymännen och beslöt att inga respittider längre skulle gälla — alla som kunde klara sig runt de 21 nattnilen skulle få sin chans att köra vidare under dagetappen. Detta var säkert en välbetänkt åtgärd, som räddade mycket av Kåsans rykte.

En halvtimme efter den ordinarie starttiden, körde första man iväg på söndagsmorgonen, förskjutningen var nödvändig för att flera av förarna överhuvudtaget skulle få chans till en gröttfrukost i förläggningen vid Gäddåsskolan. De åtta milen som var kvar av tävlingen var emellertid relativt sensationsfria och tätmännen Rolf Tibblin och Gunnar Johansson kunde t. o. m. tillåta sig en animerad kompiskörning i gyttnan. Endast en man ytterligare — Bengt Dahlberg — på Lindström/HVA — bröt på dagetappen. Kåsans resultat ser ut så här:

INDIVIDUELLT:

1. Rolf Tibblin, Upplands Väsby MK, Husqvarna, 147 prickar (varav 120 på natten); 2. Gunnar Johansson, MK Orion, Greeves, 165 (135); 3. S.-E. Söderholm, Hammarby MK, Husqvarna, 193 (153); 4. Tage Magnusson, Nacka MS, Husqvarna, 208 (174); 5. Olle Ståhl, Göta MS, Greeves, 223 (185); 6. Stig-Gunnar Thorstenson (bästa A-juniör), Älvbygdens MK, Greeves, 229 (196); 7. Olavi Hokkanen, Helsingfors MK, Jawa, 230 (193); 8. Björn Orrvik, SMK Arboga, Husqvarna, 238 (204); 9. Olle Pettersson, SAMS, Husqvarna, 242 (136); 10. Gunnar Nilsson, Västra MK, Greeves, 240 (194); 11. Curt Svenman, Ing. 1, Husqvarna, 262 (205); 12. Staffan Eneqvist, Nacka MS, Husqvarna, 272 (230); 13. Ake Jonsson, Hammarby MK, Husqvarna, 275 (241); 14. Kurt Öberg, Hammarby MK, Husqvarna, 287 (246); 15. Bo Sjösvärd, Linköpings MS, Husqvarna, 296

(243); 16. K.-G. Salander, SMK Gävle, Husqvarna 300 (258); 17. Bo Dahl, Borlänge MK, Husqvarna 300 (244); 18. P.-O. Nyman, Vargarnas MK, Helsingfors, Husqvarna, 303 (252); 19. Bertil Eriksson, SMK Gävle, Husqvarna, 307 (263); 20. Heikki Salminen, Loimaan MK, Husqvarna, 308 (250); 21. Hans Wickman, SMK Uppsala, Husqvarna, 310 (261); 22. Pertti Kärhä, Helsingfors MK, Jawa, 336 (233); 23. Bror Haglund, SMK Stockholm, Husqvarna, 339 (297); 24. Keijo Benjaminsson, Helsingfors MK, Jawa, 343 (288); 25. E. Jakobsson, Upplands Väsby MK, Husqvarna, Monark, 348 (264); 26. Anders Hellström, MS, Stockholm, Husqvarna, 401 (324); 27. Leif Carlsson, Hyllinge MS, Husqvarna, 403 (305).

NATIONSLAG:

1. Finland (Hokkanen, Kärhä, Benjaminsson), 909 prickar.

KLUBBLAG:

1. Helsingfors MK (Hokkanen, Kärhä, Benjaminsson), 909 prickar.

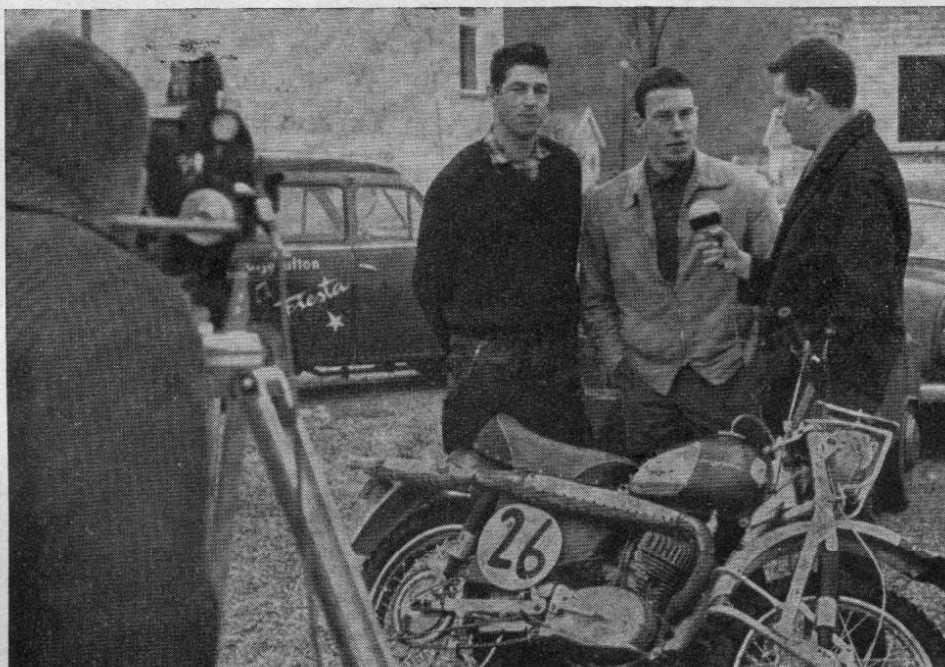
MÄRKESLAG:

1. Jawa (Hokkanen, Kärhä, Benjaminsson), 909 prickar.

LANDSKAMP SVERIGE—FINLAND:

7—12. Sammanlagt efter två tävlingar: 28—12 till förmån för Finland!

"Sagt om Kåsan" forts på sid 31



Segerintervju i TV: Rolf Tibblin fick åter träda in för hela svenska folket, den här gången i sällskap med 2:an Gunnar Johansson. — Man har ju en bra cykel, sa "Tibban" till TV-reportern Sigvard Andersson. Men cykeln fick inte TV-tittarna se — den visar vi däremot på bilden här ovan...

Kör med SHELL-förtroende