

MCNytt

1.50 Inkl. oms.
Norge 2:25 — Finland 1 Fmk
Danmark 2:50 inkl. oms

Nr 11 • Nov. 1963 • Årg. 5

med

**SKOTER
och MOPED**



KÅSAN

Får den och T-tävlingarna
vara hur svåra som helst?
Debattartikel sid. 15.



MOTOCROSS

500-klassen, hur går det
med den nu när 2-taktarna
kommer? Sid 4.

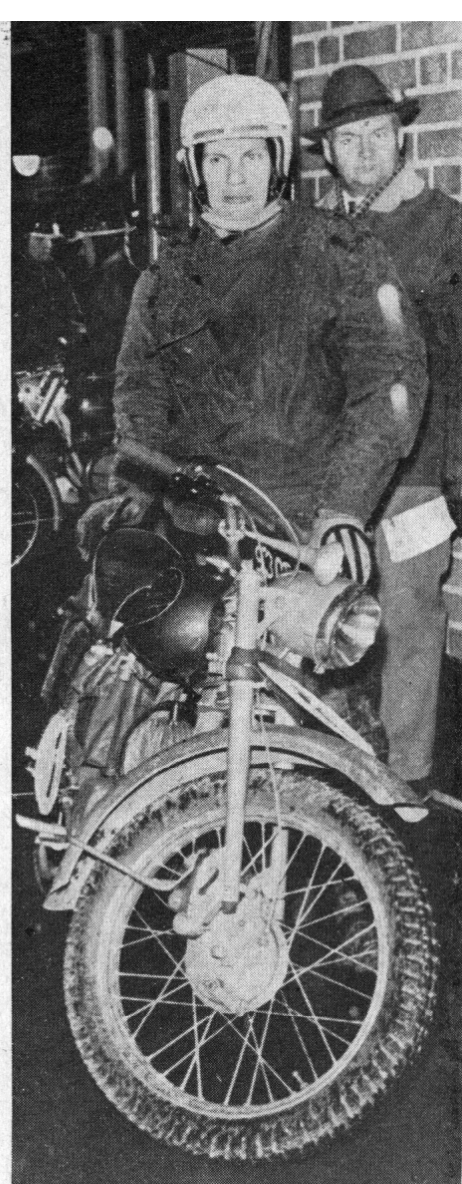
Seriecross sid. 8.



1964 ÅRS MC

Nyheter från AMC och
Triumph presenteras.





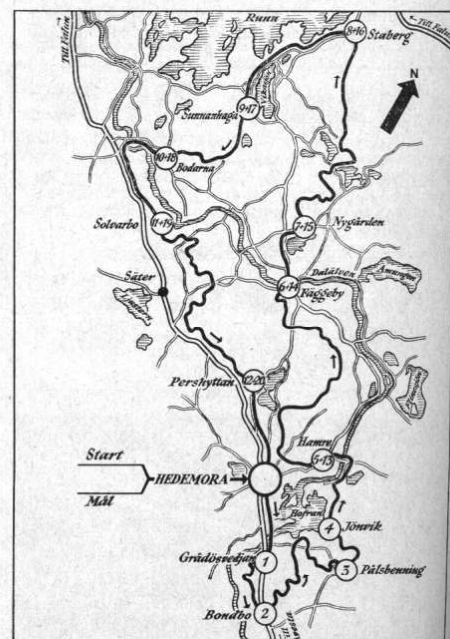
Ingemar Österberg startade med en "vanlig" Silverpilen och fullföljde på 3:e plats. En fantastisk prestation!

T. v. Rolf Tibblins effektiva fighting face i Kåsan 1963.

Av MC-NYTT's utsände Bengt Björklund och Göran Berg

Utan konkurrens TIBBLINS 4:e Kåsa!

Rolf Tibblin har gjort den fantastiska prestationen, att vinna Novemberkåsan fyra år i följd, utan annan inteckningsinnehavare som "medlöpare". Ingen förare har gjort en liknande prestation tidigare! Tibblin är på god väg att slå Gunnar Kaléns rekord med sex kåsasegrar och två troféer åren 1926—27—28 och 1929—30—33. Men Kalén delade sina inteckningar med andra förare vid flera tillfällen. Tibblin tar "rena" Kåsor, även om han i den 7:e Kåsan får se sitt namn jämsides med den legendariske Edvin Sagström, vars trofé (4:e Kåsan) nu uppsättes på nytt. Hur gör Tibblin? Låt oss be honom om ett recept!



Kåsabanen i Hedemora, med en sydlig och nordlig slinga. — Omöjlig att klara sade somliga juniorförare. Men tävlingsledningens stod på sig. Den är framkomlig!

— Det gäller att köra sakta om man skall vinna Kåsan! Flertalet förare gör det felet att de går ut alldeles för hårt, och satsar redan från starten, på så sätt kör de antingen kull och spolierar sina chanser genom det, eller också pallar inte cykeln. Så säger Kåsa-Kungen Tibblin.

— Själv försöker jag åka så sparsamt som möjligt första varvet på natten. Jag räknade med att eventuellt ha konkurrenser före mig i prislstan första varvet, förare som jag sedan kunde "plocka" på varv två. Nu blev det inte så. Men jag kunde ändå öka på andra rundan och köra in tid. Maskinen gick trubbelritt och jag behövde inte göra något åt den. Endast se till luftfiltret här och var, och så tanka.

Detta var Tibblins redogörelse från den 39:e Kåsan, den i Hedemora, som liksom så många av sina föregångare hörde till "de svåraste Kåsorna". 113 man startade, av dessa var 82 borta redan efter nattetappen, ett kraftigt manfall, inte blott förorsakat av det traditionella Kåsaregnet som fyllde den i veckan före så torra banan med vatten, utan även av för dålig personlig kondition, för hård satsning, i en del fall allt för sporadiska maskinförberedelser och i många fall bristande preparation.

Rolf Tibblin har ett gott tips åt de som tänker köra kommande Kåsor:

— Tänk på att det är cykeln som skall bära dig genom skog och mark de många milen. Lagg därför ned ordentligt med arbetstid på maskinen, det betalar sig!

TVÅ MÅNADERS FÖRBEREDELSE

SMK Hedemora hade inte haft mer än litet över två månader på sig för Kåsaförberedelserna. Från början skulle "jubileumskåsan" ha körts i Stockholmstrakten, av SMK-avdelningen i huvudstaden, men denna överlämnade ganska sent arrangerandet till den rutinerade storklubben i södra dalarna. Det var ett grovt jobb som lastades på hedemoraborna, men de klarade provet med glans. Nog för att banläggning och tävlingsledning som vanligt fick en del hårda ord att bita i, men det var garvat folk som lyssnade till klagolåten, till stor del från förare som borde veta vad en Kåsa var för något vid det här laget.

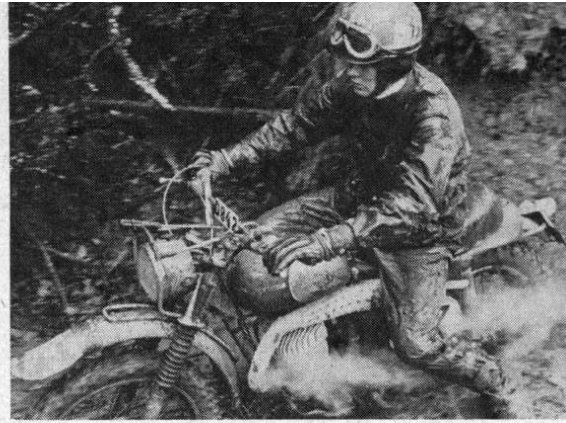
Som tävlingsledaren Bengt Reaner uttryckte sig:

— Vad vi vet är Kåsan elitens tävling. Vi kan inte rå för att förarna kommer hit och inte har sina cyklar i ordning! Underförstått ansåg Bengt Reaner också att en stor del av de som bröt gjorde detta i brist på firmastöd. — Privattförarna kan förstäligen nog inte kosta på sina cyklar hur mycket som helst. Men vattentätning hör nu till sådana förberedelser som inte kostar så mycket. Inte heller att man har reservtändstift med sig. I skogen kring banan hördes en juniorförare under nattetappen leta bland publiken efter någon som hade ett tändstift på sig...

Rolf Tibblin stod som sagt inte att hejda. Det hjälpte inte att Husqvarnafabriken sökte skapa intern konkurrens till mästaren genom att firmaämälja Ove Lundell — Husqvarnadebut! — och finnen Hokkanen (sammaledes) på fabriksmaskiner. Ove låg visserligen länge på andra plats, en placering som han måste uppge på dagvarvet, då fästöröronen som höll stötdämparen på ena svängarmen säckade ihop. En "vanlig" förare skulle säkert ha brutit för en sådan malör, men inte Ove. Han hade inte kört i en tävling som Kåsan sedan 1959, men hans gamla rutin sade honom att det löndes sig att reparera. Ove skaffade genom en vänligt sinnad lantbrukare (alla lantbrukare i Dalarna är vänligt sinnade mot motorsporten!) en bit järnvägsräls, en slägga och några järnbrickor. Över en halvtimme tog Oves reparation, varefter han kunde fortsätta och bli fyra i tävlingen.

ÖSTERBERGS PRESTATION

Ingemar Österberg gjorde en annan förnämlig prestation i Kåsan. När alla övriga förare av Husqvarna och konverterande märken ställde upp med ombyggda maskiner, valde Ingemar att köra en "Silverpil" i standardutförande. Ingemar Österberg som är en crossförare med mångårig erfarenhet, brukar sedan flera år tillbaka köra Kåsan, och detta i sadeln på militära motorcyklar. Han är nämligen civilanställd hos arméns tygverkstad i Stockholm. Som sådan har han möjlighet att välja motorcykel, och bland tusentals Jawor hittade till slut



Sune Skogsmo gjorde sin hittills förnämsta Kåsakörning, och blev 2:a med en motocross Husqvarna VM-replica. Han hör till dem som kan konsten att "ta det lungt" och vinna i det långa loppet.

Ingemar en Silverpil, den här med originallackering, (silver och röd), men med kronans svart/gula plåtar. Vad som var gjort med cykeln? Ingenting annat än nedväxling genom 54-kuggars påhängsdrev bak. Motorn var standard, arméns standard och däckerna var vanliga "trials universal" med rund sektion. Vad sägs om att bli 3:a i Kåsan med en sådan cykel?

... OCH GUNNARS

En annan uppmärksam placering var Gunnar Johanssons med 500 cc Triumph. Gunnar var den ende som körde en fyrtaktare, och den ende som körde en 500 cc. Maskinen hade han fått låna av Triumph i Coventry, efter att via MC-NYTT ha varit i förbindelse med denna fabrik. Maskinen hade tidigare körts i ett par tävlingar, Wales twodays och ISDT, av fabriken förare Johnny Giles.

Många skulle ha tvivlat på att det gått att köra 500-kubikare på Kåsabanen 1963, om inte Gunnar Johansson bevisat detta. Hans prestation var så mycket större, som han fortfarande hade ont i ena benet, efter sin crossvurpa tidigare under säsongen. Säkert hade placeringen kunnat bli ännu mera framskjuten, om Gunnar kunnat satsa litet hårdare. Nu väckte hans körning med Triumph mycken beundran.

Vänd!

Cyklar, cyklar, så långt ögat når. 113 motorcyklar är uppradade i Gustaf Redhes stora verkstadshall i Hedemora, i väntan på start. I förgrunden ses de två huvudansvariga för banan, Sune Olsson och Lasse Hansson.





Ove Lundells förnämliga debut på Husqvarna förtogs något av krångel på dag-etappen, men Ove kunde ändå komma 4:a. Samtliga tre fabriks-Qvarnor var utrustade med Earls gaffel.

Tibblins 4:e Kåsa

Nedan: Hokkanen, en annan Husqvarnadebutant — han blev 6:a.

Nedan t. v.: Gunnar Johansson, körde i fin stil med sin Triumph både på natten och dagen.

Slutresultat 1963 års Novemberkåsa:

1. Rolf Tibblin, Husqvarna 250, 62 prickar, 2. Sune Skogsmo, Husqvarna 250, 109, 3. Ingemar Österberg, Husqvarna 175, 122, 4. Ove Lundell, Husqvarna 250, 143, 5. Kurt Öberg, Husqvarna 175, 146, 6. Olavi Hokkanen, Husqvarna 250, 154, 7. Gunnar Johansson, Triumph 500, 156, 8. Åke Pettersson, Husqvarna 250, 165 = Bästa A-junior, 9. Anders Ståhl, Husqvarna 250, 201, 10. Erland Andersson, Lindström 356, 209, 11. Inge Hellberg, Husqvarna, 224, 12. Åke Hermansson, Husqvarna, 225, 13. Peter Cederberg, CMB 175, 246, 14. Raymond Pettersson, Husqvarna, 251, 15. Tore Bäck, CMB 175, 272, 16. Curt Svenman, Husqvarna 175, 281, 17. Erik Hjalmarsson, Monark 200, 293, 18. Benny Mollqvist, Husqvarna, 308, 19. Finn B. Kraft, Husqvarna 250, 311, 20. Roine Lindqvist, Husqvarna, 338, 21. Roland Karlsson, Husqvarna, 340.



MC-NYTT's "KÅSA-BIL"

För att snabbt kunna följa Kåsan och ta oss fram och åter till Hedemora bekvämt och snabbt, valde MC-NYTT en Volkswagen 1500 Variant, från Scaniabilar i Lerum. Dess systemmodell 1500S har vunnit SM i T för bilar i år. Det märktes i skogen, när Göran Berg rattade, ty det gick undan värre.

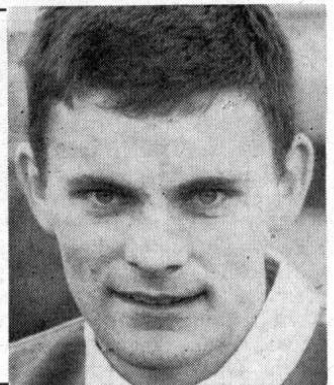


...mot 4:e RAKA KÅSASEGERN!

Genom skog och mark, lera och moras, går Rolf Tibblins väg mot den 4:e raka Kåsasegern. Rolf Tibblin och hans Husqvarna — de är ett som vanligt samspelt par i denna "den hårdaste av alla mc-tävlingar". Ingen förare har tidigare, så suveränt visat sin klass i Kåsasammanhang, fyra raka segrar, och "rena" inteckningar, utan konkurrens. I den 39:e Novemberkåsan, den i Hedemora 1963, körde Tibblin lugnt och taktiskt från konkurrenterna. Han visste att hans Husqvarna var att lita på.

NU ÄVEN BRITTISK MÄSTARE!

Förutom en enastående segerrad, med fyra VM i 250- respektive 500 cc 1962—63, och med mängder av erövrade crossmästerskap i SM, NM, DM och FM, har nu även Brittiska Mästerskapet i 250 cc-klassen vunnits på Husqvarna. Det var David Bickers, som i mc-sportens eget hemland, denna höst suveränt utklassade de inhemska konkurrenterna. Han var ende brittiske föraren på Husqvarna.



SEGERRIKA MOTORCYKLISTER KÖR PÅ

Husqvarna

