

Rolf Tibblin är fortfarande Kåsakung efter den 40:e Novemberkåsan vilken hölls på MC-NYTT's hemmaplan, Lerumstrakten, i föregående månadsskifte. Men Kåsa-kronan sitter betydligt lösare på "Tibban" nu än den gjort de fyra föregående gångerna då han vunnit. Tibblins 5:e seger i denna, den äldsta och mest legendariska av landets mc-tävlingar var inte överlägsen och i början såg det t. o. m. ut som om Tibblin, i sadeln på fabriken egen 250 cc Husqvarna skulle bli slagen av en privat 175:a.

TIBBLINS FEMTE "RAKA" KÅSA

● Förhistorien var följande: I ISDT hade både Benny Sellman och Erland Andersson från Kungsbacka MA båda plockat "guld" med fabriken 252-kubikare i 350-lassen, Benny Sellman — yngre broder till trialmästaren Lasse Sellman — var en synnerligen positiv överraskning för fabriken och tävlingsledaren Bror Jaurén erbjöd följaktligen Benny att köra en 250 cc fabriksmaskin tillsammans med Tibblin, Cenneth Löf och svenske crossmästaren i 250 cc, Åke Johnsson.

Men Benny hade aningar om hur årets Kåsa-bana skulle bli. Han visste att det fanns mycket sten, att det var smalt och även rätt så gytjtigt på sina ställen. Han visste också att hans gamla 175:a med Silverpilmotor var betydligt segare under sådana förhållanden än den vassa 250:an — och att han för egen del var mera hemtam på den egna maskinen som bl. a. hade Earls-gaffel.

Benny Sellman hade rätt. Han åkte onekligen mycket fort med sin egen cykel och efter det inledande nattvarvet ledde han Kåsan med tre prickar före klubbkamraten Kurt Gustavsson och Rolf Tibblin som hade sex vardera. På det andra varvet hände dock det tråkiga att Benny Sellman körde sönder en del av bakbromsskolden och att bromsen av denna anledning slutade att fungera. Så småningom kom han i mål ändå — som 3:a i hela tävlingen, en upplevelse rikare men åtminstone en crosskänga fattigare — hela ena sulan var borta

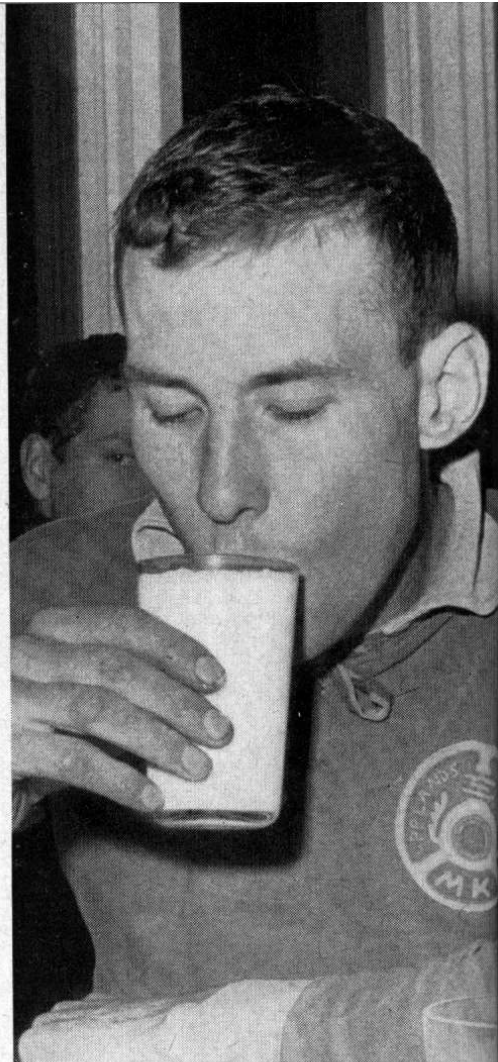
och Benny körde praktiskt taget på bara foten. Sulan hade gått åt till att bromsa med!

Av denna anledning fick Sellman slå av på takten på nattvarv två vilket dock inte innebar att Kungsbacka MA för den sakens skull lämnade ifrån sig ledningen till Tibblin. Kurt Gustavsson som också gillade årets Kåsa-terräng höll Tibblin bakom sig. Kåsa-kungens sedvanliga taktik att gå ut lugnt på första nattvarvet och därefter hårdra ifrån konkurrenterna höll således inte denna gång. Inte heller var Tibblins säregna "sparkstil" överlägsen. Därtill var terrängen alltför svår.

SLITSAM ÅKSTIL

Denna sparkstil består i att Tibblin sätter ena benet före maskinen och på så sätt riktigt häver sig fram — som en stridsvagn — genom morasen. Denna stil kommer till sin rätt på banor av typ Trollhättan och Hedemora där han riktigt briljerat med denna teknik. Den är mycket effektiv, men samtidigt är den tröttande. För en "vanlig" förare allt för tröttande, det är inte många mer än Tibblin som vågar sej på att köra så en hel Kåsa.

På Kåsan 1964 tröttade sparktekniken Tibblin så mycket att han verkligen var "tagen" efter nattetappen. Han var inte lika livlig och språksam som vid andra kåsor, då han praktiskt taget verkat oberörd efter en hel hård natts körning. — Jag känner



Märkbar tagen efter nattetappen: Rolf Tibblin kopplar av vid ett glas varm mjölk före läggdags. Kåsakungen var märkbar tagen av årets Kåsa-strapatser.

mej inte riktigt i toppform, sa Tibblin när han kopplade av över ett glas varm mjölk. — Jag känner det som om jag borde haft minst tio prickar mer än jag har...

Nattkörningen var ansträngande för Tibblin av en annan anledning också. Det var första gången som han körde med teleskopgaffel i ett sådant här sammanhang och ljuset fladdrade givetvis betydligt mer med en sådan gaffel med lång fjädringsväg. Både Benny Sellman och Kurt Gustavsson körde med gamla Earls-gafflar. Dessa ger en helt annan fjädringsrörelse och ljuset är mycket stabilare. Detta har inget att göra med gafflarnas egentliga vägegenskaper — det har ju visat sig att teleskopen är de överlägsna på crosstävlingarna, men i skogen i mörkret råder helt andra förhållanden än på en crossbana där man i regel känner varenda böj och meter.

Ställningen efter två körda nattvarv var således att Kurt Gustavsson ledde Kåsan med 1 prick (18 sammanlagt) före Tibblin (19) och Benny Sellman (21).

STORT BORTFALL

Bortfallet på Kåsan 1964 var stort med tanke på att goda väderleksförhållanden rådde. Alvar Schlegel från Arboga som var med i juryn i år och som ordnade med den svåra Arbogakåsan för tre år sedan (då regnet öste ned och förvandlade banan till rena träskmarkerna) kommenterade: — Det finns tydligen fler kåsor än vår egen som knäcker förare och maskiner!

Genom att förlägga starten så tidigt som klockan 17 på lördagseftermiddagen, just då mörkret lågrat sig kring nejden, sparade arrangörerna SMK Göteborg ett par värdefulla timmar och redan kring midnattssnåret hade de främsta kommit i mål. Vilan var behövlig, ty två varv återstod på dagen — till skillnad mot andra kåsor var banan jämnt fördelad här. Andra gånger har man kört 2/3 på natten och 1/3 på dagen.

Gryningen kom så småningom och jakten efter den åtråvärda trofén fortsatte kl. 07.01 på söndagen. Kurt Gustavsson gick ut som ledare men redan efter ett halvt varv hade Tibblin kört in tidsskillnaden dem emellan — 1 prick — och genom att ta nya avgångstider hade den senare startande "Tibban" dessutom kommit fatt Kurt. Förmodligen räknade han att ha bättre kontroll över sin oväntade konkurrent på det viset. Jakten mellan de båda pågick c:a ett varv, ända tills Kurt körde sönder sin växelspak, vilket gjorde att han fick använda handkraft vid nedväxlingarna. Innan dess hade ledningen växlat flera gånger mellan Tibblin och Gustavsson. Ett av de dräpligaste momenten inträffade i början av andra varvet vid träsket i Rya — den s. k. "gamla landsvägen".

EN GAMMAL RIKSVÄG

Här gick riksvägen Göteborg — Töllsjö — Borås så sent som 1923. På den tiden hade inte träsket ätit sig in i vägbanan, som givetvis underhölls. Numera går det fordon sisådär ungefär vart femte år på denna vägstump. Förra gången som passagen var

som stod vid randen av träsket trodde givetvis att Tibblin skulle ta det lugnt och sparka sig igenom smörjan på sedvanligt sätt. Men han tog det inte lugnt — förmodligen på grund av vetskapen att Kurt låg några hundra meter efter. Så "Tibban" brakade ut för mycket på högerkanten och plask bar det ned i det värsta dynghållet på hela sträckan. Tvärstopp! Strax efter detta kom Kurt Gustavsson. Nu trodde man att det skulle bli en enkel sak för denna att fräsa förbi. Men så lätt gick det inte. I spåret som Kurt valde låg en stor sten och det blev tvärstopp även för Kåsatvåan. Tävlingsens två toppmän fann varandra således stående vilt kickande mitt i smörjan. Kurt Gustavsson fick i gång sin "Qvarna" kvickast, men inte många sekunder senare tände även Tibblins motor och den vilda jakten tog ånyo sin början. Litet senare hände det där med Kurts växelspak.

Även Tibblin råkade ut för trubbel. Mot slutet av tävlingen började hans bensintank att läcka och han fick slå av något på takt för att inte de dyrbara dropparna skulle förflyktigas alldeles i onödan. Detta gjorde att Tibblin t. o. m. tog någon prick på inloppssträckan till målet vid Härskogen.

TYSKA PRESTATIONER

Av toptippade förare var det åtskilliga som hörde hemma bland de c:a 75% av de startande i senior/junior-A-klassen som bröt. Bland dem Erland Andersson (maskinskada), Olavi Hookanen (bräckbesvär) på natten och Åke Johnsson (punktering) på dagen. Av de 12 startande tyskarna kom tre i mål. Samtliga tre av dessa var zün-

◀ *Andreas Brandl, var den snabbaste av tyskarna och låg länge främst med sin 50 cc Zündapp, men hade oturen att knäcka brytarmekanismen. Han klarade träsket vid "gamla landsvägen" förvånansvärt fint vilket framgår av denna bild.*

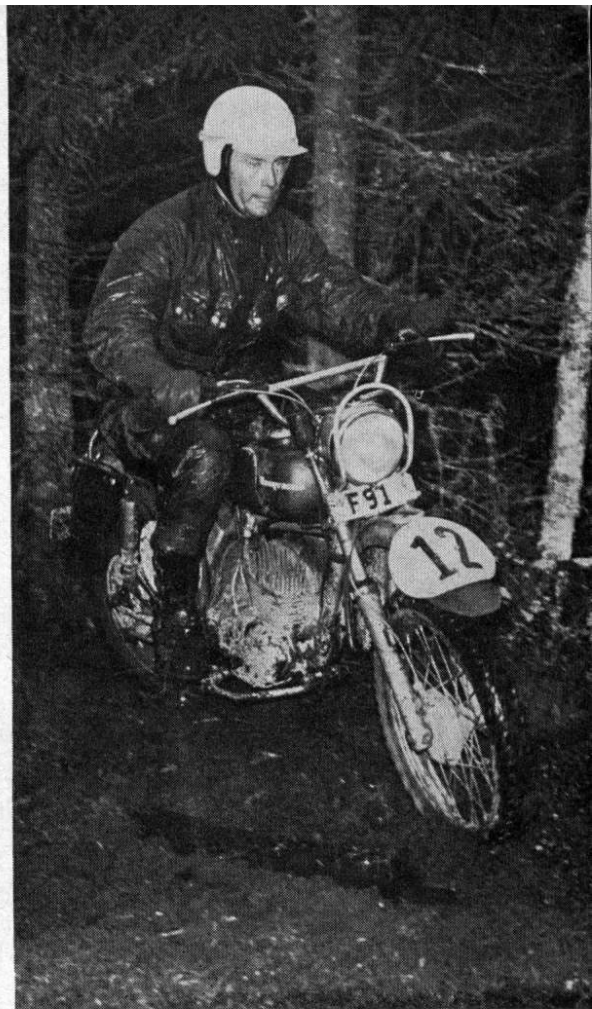
Sämre gick det då för Cenneth Löf vars Husqvarna 250 cc försvann ned till övre kanten av nummerplåten i gytta efter den värsta störtolyckning som någonsin förekommit på detta ställe. Bilden visar hur det såg ut, endast styret är kvar ovan gytthan. Cenneth själv står nära till midjan i mudden. Villiga åskådare fick hjälpa till och lyfta upp maskinen. ▼

med var vid Kåsan 1959. Den innehåller just bara ett enda spår, litet snett till vänster från "vägbansens" mitt räknat. Hur det hela ser ut kan ni själva studera på den bildsvit som berättar om hur det t. o. m. gick för de ledande i Kåsan.

Störtolyckningarna i detta träsk är vid det här laget nära nog historiska. En av de värsta svarade Bill Nilsson för 1959 då han kom med sin 250 cc NV och fick tvärstopp och dök pladask i soppan. I år har Bills stildykningsrekord slagits med god marginal av Cenneth Löf. Denne kom i god fart på nattetappens andra varv, och fastnade stenhårt på ögonblicket. Under någon sekund avtecknade sig Cenneths Husqvarna i mörkret med bakhjulet långt uppe i luften, och frampartiet fullständigt sänkt i gytthan. Ekipaget påminde mycket om ett krigsfartyg som gått på en fullträff i fören och som är på väg ned mot botten i nästan rät vinkel. Behöver vi påpeka Cenneths eleganta egna dykning?

DRAMATIK

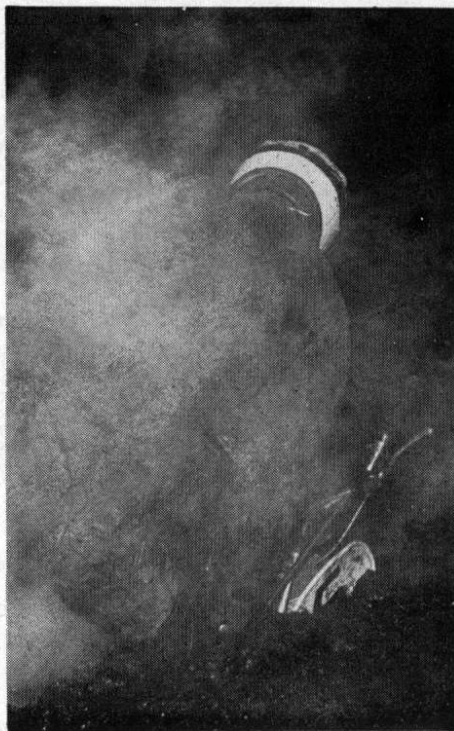
Nästan samma sak hände Tibblin. Han kom som etta i spåret, sedan Åke Johnsson, som tidigare haft denna placering (på grund av nya avgångstider) måst bryta mellan varvningarna på grund av punktering. Vi



DRAMATIK I KÅSAN

Vänd!

Detta är Rolf Tibblin på 250 cc Husqvarna på väg mot sin femte Kåsa-seger. Han är på väg in mot den svåraste passagen på hela banan, "Gamla landsvägen" vid Rya. Vänd på bladet så ser Du vad som hände Rolf...



dappförare, representerande tre olika maskinstorlekar, 18:e mannen Ginger med 100 cc, 20:an Specht på 175 cc och 21:an och sista mannen i mål på fyra varv, Sengfelder med 50 cc. Därmed vann den tyske trialmästaren även MC-NYTT's Cup som var uppsatt för denna maskinklass. Längre ledde Andreas Brandl med en annan 50 cc Zündapp och låg sensationellt främst bland alla deltagande tyskar med denna maskin. Men han tvingades liksom många andra runt Kåsan att bryta — på grund av en avbruten brytarnocksarm. Günther Sengfelder och Zündapp kan nu berömma sig av att denne förare är den ende som någonsin tagit sig runt en Kåsa med en 50-kubikare — två gånger t. o. m. Förra gången var det i Trollhättan 1962.

Var nästa års Kåsa skall läggas är ännu inte bestämt. Det stolta priset vandrar vidare, men kanske inte så länge till. Rolf Tibblin har två inteckningar i den s. k. "7:e" Kåsan, den som tidigare tillhört Edvin Sagström på 30-talet. Han kommer förmodligen inte att chansa år 1965. Han har säkert längsta benet före då också och kanske är terrängen lämplig då för "sparkstilen". I så fall vinner Tibblin om bara maskinen håller. Och det tycks den alltid göra för herr Kåsa-kungen.



KÅSADRAMATIK

forts fr föreg sid

Följande hände: Tibblin valde fel spår och stod på öronen på det här präktiga viset. Vi vet inte om denna stil skulle få poäng i SM i simhopp men unik är den i alla fall. Bilden förklarar i viss mån bortfallsprocenten i årets Kåsa.

Överst nästa sida: Här ser vi hur Tibblin har fått upp cykeln igen, omgiven av en rökridå från den skällheta motorn som spolats över med dy. Stillheten avbrytes av ett motorljud som växer sig allt starkare...



Ake Johnsson, svensk crossmästare, låg på 4:e plats när en förarglig punktering stoppade hans planer på topplacering. Liksom Cenneth Löf och Rolf Tibblin körde han en av fabrikenes egna 250:or.

KÅSA RESULTAT 1964

SENIORER OCH JUNIORER A: (4 varv × c:a 90 km):

1. Rolf Tibblin (Husqvarna 250) 25 prickar;
2. Kurt Gustavsson (Husqvarna 250) 40;
3. Benny Sellman (Husqvarna 175) 47;
4. Cenneth Löf (Husqvarna 250) 49;
5. Hans-Ove Lindholm (Husqvarna 250) 67;
6. Kurt Öberg (Husqvarna 250) 82;
7. Hans Hansson (Lindström 351) 84;
8. Roine Bergqvist (Husqvarna 250) 120;
9. Eije Skarin (Husqv. 250) 121;
10. Tore Bäck (CMB 175) 124;
11. Lennart Jansson (Husqvarna 250) 128;
12. Kurt Svenman (Husqvarna 250) 144;
13. Arthur Nilsson (Husqvarna 250) 151;
14. Bo Wädel (Husqvarna 250) 155;
15. Bo Andersson (Lindström 250) 158;
16. Anders Eriksson (Husqvarna 175) 166;
17. Torsten Andersson (Flink 250) 170;
18. Siegfr. Gienger (Zündapp 97) 178;
19. Matti Näslund (Husqvarna 175) 186;
20. Lorenz Specht (Zündapp 175) 244;
21. Günter Sengfelder (Zündapp 50) 259.

JUNIORER B (2 varv × c:a 90 km):

1. Sören Björk (Husqvarna 250) 12;
2. Jan-Erik Sällqvist (Husqvarna 175) 30;
3. Kent Andersson (Husqvarna 250) 43;
4. Claes Wennerlund (Husqvarna 200) 49;
5. Owe Thång (Husqvarna 250) 65;
6. Bengt Johansson (Husqvarna 175) 68;
7. Hans Appelgren (Husqvarna 200) 69;
8. Karl U. Lagerblad (Flink 250) 74;
9. Anders Bergström (Lindström 250) 80;
10. Bertil Andersson (Husqvarna 175) 82;
11. Per-O. Gustavsson (Husqvarna 250) 82;
12. Christer Eriksson (Husqvarna 175) 83.

KLUBBLAG:

1. Kungsbacka MA: (Kurt Gustavsson 40, Benny Sellman 47, Bo Andersson 158) = 245;
2. Rasbo MK (Hans-Ove Lindholm 67, Roine Bergqvist 120, Lennart Jansson 128) = 305.



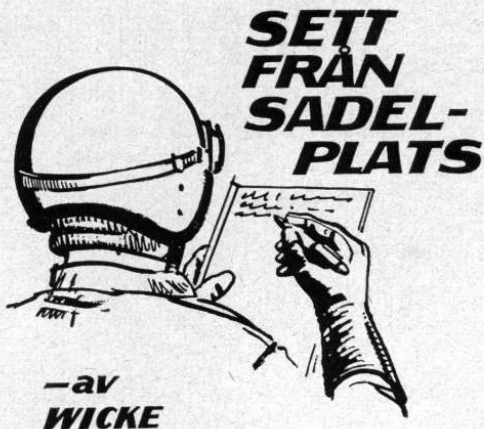
Det är Kurt Gustavsson från Kungsbacka som anländer fast besluten att inte välja samma usla spår som Tibblin...

Men... Men... I spårets mitt, den enda åkbara sträckan, låg en sten mycket opassligt för Kurts framhjul och han har nu själv fullt besvär med att resa upp cykeln. Marken är dock litet fastare än under Tibblin. Kurt kommer först iväg därifrån.



Strax efter detta hände kommer Benny Sellman. Han har full rulle på sin 175 cc med Silverpilmotor och han klarar den svåra sträckan precis på millimetern. Benny Sellman var den verkliga Kåsa-övertäckningen i år.





KÅSAN - ETT KRAFTPROV MED STORT K

● Vad är egentligen en Kåsa? Slår man upp ordet i en uppslagsbok står där: Dryckeskärl av fornnordiskt ursprung. Detta är givetvis sant, men när det gäller mc-sporten har ordet kåsa en dubbel betydelse. Dels betyder det just detta som uppslagsboken säger, ett dryckeskärl, som förrästen är tillverkat av rent silver. Dels betyder det en tävling som inte torde ha sin like i något annat land. En tävling som är ett koncentrat av alla djävuliska hinder som kan tänkas.

För en vanlig motorcyklist, som kanske bara kör sin maskin på asfaltvägar över weekenden, är det en upplevelse att följa en Kåsa på nära håll. Först då kan man göra sig en uppfattning om hur svår denna legendariska tävling egentligen är. Den går inte att jämföra med någon annan tävling. Alla sådana jämförelser kommer att halta.

Begreppet "väg" är väl aldrig så tänjbart som när det gäller Kåsan. Ena minuten går banan på en vanlig asfalterad väg, nästa minut bär det rakt ut i skogen. Ibland finns där en antydning till skogsväg eller stig, men oftast är det fråga om ren terrängkörning över stock och sten. Det senare skall tas absolut bokstavligen, stenar, trädrötter samt inte minst vatten och lera måste kåsaföraren kämpa mot.

Ta t. ex. "träsket", en passage i början av årets Kåsa-bana, som var verkligt förödande. Med tur och skicklighet kunde man köra rakt igenom, om man kom in i rätt spår i början av sektionen. Navigerade man däremot fel i början, hamnade framhjulet i en dypöl, cirka metern djup. Så gjorde både Tibblin och Löf var sin gång med åtföljande gyttebad.

Ett gott råd till er vanliga landsvägs- och söndagsåkare, ja till alla mc-entusiaster: — Stick iväg till Kåsan nästa gång ni kan. Åk dit i god tid och rekognosera terrängen, så att ni hittar ut till de värsta passagerna. Ta på er ordentligt med kläder, utrusta er med höga gummistövlar och ficklampor. Sen ut i skogen på natten och följ förarnas framfart. Jag garanterar att det blir en upplevelse, som ni sent kommer att glömma.

TYSK SYN PÅ KÅSAN

● Från en av de deltagande tyska klubbarna i Kåsan har MC-Nytt fått följande brev, som lyder i översättning:

— Härmed ber vi få lämna några synpunkter på den nyligen genomförda tävlingen "November-Kåsan".

Vänd!

Stick!

Stick i väg!

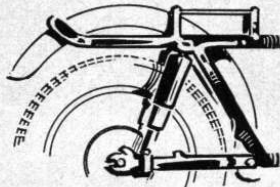
-men stick till Lelles!
.....firman där grejorna finns!



VM-kängan
— alla mc-förare
favoritkänga!

Pris: 85:—

Ombyggnadssatser för



BAKRAMAR

Pris: 100:—, m. stötdämpare 225:—



VISIR olika typer
Pris: 26:—, 39:—, 58:—

Beldir
panoramic



Sportglasögon
för bl. a. cross och T-tävling.
Pris: 7:50

DEKALER

De flesta typer och variationer.



AMAL
och
BING



förgasare
alla mc-typer

BÄLGGUMMI



för MC och mopeder
Specialite:
Extra långa
för Nortongafflar

Detta är bara en
liten del av vad
vi har att erbjuda
både landsvägs-
och tävlingsförare



MAGURA
NYA TYPER
Kopplingshandtag
i största sortering.

SKÄRMAR



för såväl lätta som
tungt mc. Kromade
och lättmetall.

Adressen är

Lelles

MOTORSPORT

Svartbäcksgatan 11 — Uppsala
Tel. 018/11 54 66



GIRLING

stötdämpare,
för bästa väghållning
Pris: OBS! Helkromade 67:—



Vill Du veta mera — se våra kataloger

NYHET - NYTT FÖR MC

Lelles nya stora mc-katalog med aktuella artiklar om mc-branschen, mc-sporten och med massor av tips för mc-ägaren. En spec. del av denna bok utgör vår postorderavdelning — med allt vad mc-ägaren behöver för sin hobby. Pris 4:80 vilket också kan sändas oss i frimärken.

☐ Sänd NYTT för MC från LELLES å 4: 80

☐ LELLES HUSOVARNAKATALOG 3: 20

Bifoga gärna frimärken som likvid.

Namn:

Adress:

Postadress:



Så säger segraren:

'Jag kör med KAROTA'

Starka A+C-vitaminsubstanser

Rolf Tibblin kört hårt med Karota. Han är flerfaldig världsmästare och nu för femte året i rad segrare i novemberkåsan, världens kanske hårdaste MC-tävling. Karota är A+C-vitaminsubstans koncentrerade morotstabletter (Vitamin A 2000 IE, vitamin C 25 mg). Båda är särskilt viktiga för motorförare och vid försämrat mörkerseende, som beror på A-vitaminbrist, är Karota ett verksamt medel.

Gör som Rolf Tibblin, tag dagligen 3 st. A+C-vitaminsubstans Karota. Säljes i reform- och hälsokostbutikerna.

HÄLSAN I HÄLSINGBORG AB

TELEFON 042/270 60

specialfirman för motorcykelsport

Firma Kurt Grahn motor

MOTORCYKLAR OCH TILLBEHÖR

Specialisten i exklusiv tävlingsutrustning och tillbehör för kräsna mc-entusiaster. Generalagent för Rickman Engineering Ltd och Ceriani Arces S. p. a. Kompletta reservdelslager för Matchless, Ceriani och Amal. Postorderkatalog 64/65, 80 sidor, rikt illustrerad, bl. a. sprängskisser över motor, växellåda, koppling och framgaffel. Katalogen är utförd i högsta boktrycks-kvalité och sändes omg. mot end. 2:50 i frimärken. OBS! BESTÄLL METISSE-RAMAR NU!

OBS! Ny adress: Vadstenav. 3, MOTALA. Tel. affärstid 124 00



SETT FRÅN SADELPLATS

forts fr föreg sid

Vår klubb har sex års erfarenhet av sportutbyte med svenska motorcykelklubbar. Vi har personliga relationer att falla tillbaka på, speciellt med Tage Magnusson i Nacka MS som varit en god rådgivare för oss i många angelägenheter. Vid vår resa till årets Novemberkåsa hade vi även tillfälle att gästa våra vänner i stockholmstrakten och på nedvägen därifrån till Härskogen besökte vi även Husqvarna Vapenfabrik och såg deras produktion av motocrossmaskiner.

Vid ankomsten till Härskogen träffade vi övriga tyska förare och fick intrycket av inte allt för hög stämning. — Ett samtal med Rolf Tibblin gav förklaringen varför. "Stenar, stenar och åter stenar" på banan och så tipset: Under nattetappen är ljuset det allt avgörande.

Alla våra förare hade order om att i gylligaste mån "överleva" denna nattetapp och skulle anpassa sin körning därefter. I sammanhanget ber vi få rikta uppmärksamhet på att det inte körts nattävlingar i Tyskland under de senaste fem åren.

I samband med tävlingsarrangemanget imponerades vi av den goda ordningen och lugnet i samband med maskinbesiktningen, uthålligheten bland funktionärer som gjorde det möjligt att genomföra denna långa tävling, det stora intresset bland åskådare som letat sig långt ut i skogarna och morasen samt de fackmässiga förberedelserna hos bl. a. toppförarna.

På minussidan antecknade vi avsaknad av polisär ordning vid start och målplatsen, likaså avsaknad av sjukvårdspersonal i större omfattning ute på banan, vidare den sena ändringen av resptiden från 120 till 180 minuter. Trots detta var körningen på Kåsabanan en upplevelse.

Avsaknad av erfarenheter från nattävlingar bör beaktas när resultaten av de tyska förarna studeras. Om det blott rört sig om en dagtävling är vi övertygade om att våra män gjort en betydligt bättre insats.

Vi i Kaltenkirchen Motor-Sport-Klubb önskar nu blott att våra sportvänner i Sverige skall inhibera alla egna sportevenemang under påskhelgen 1965 och istället inrikta sig på att komma mangrant till start i vår egen "Onkel Toms Hytte" som körs som sedvanlig 2-dagstävling i påsk. Till sist önskas alla en verkligt god julhelg och ett gott nytt år för bästa vänskap inom motorcykelsporten 1965.

För Kaltenkirchen (ADAC)
MOTOR-SPORT-CLUB

Wilhelm Henning
Tävlingsledare

★

● Ovanstående ger en viss förklaring till varför de tyska amatörförarna med Hercules inte kom runt i Kåsan. Med Zündappförarna var det ett annat förhållande — visserligen var de säkerligen lika otränade vid mörkerkörningen, men de hade i varje fall inte egna maskiner att ta hänsyn till. Den positiva andan i det tyska brevet är emellertid ett gott tecken och vi är övertygade om att få se tyskar i Kåsan fler gånger.