



Sidvagnsekipaget som Franz Berndt kör till Solvalla-seger andra året å rad är en 750 BMW, men ratten som burkslaven vrider på är från en BMW-bil. Den används för högersidvagnens snedställning i kurvorna. — Knut Eriksson från Kumla hade besvärligt med publikknipande omkörningar både i försök och final, men vann med 97 km/tim. — Lelf Basse Hveem vann huvudklassen. Han leder här före den snabbe lokföraren Valter Persson från Folkare och "Getingen" Andersson.

Solvallatävlingen och finnarnas Djurgårdslopp brukar gå på samma dag. Det hände också i år den 10 maj, och de båda tävlingarna är symptomatiska för myndigheternas och allmänhetens inställning till motorsporten på båda sidor om Ålandshav.

I Stockholm får man i bästa fall vår och höst låna världens snabbaste travbana om exakt 1 000 m omkrets och tillåtande farter på inemot 115 km/tim. I Helsingfors får motorklubbar en gång om året köra i Djurgårdsparken utanför Helsingfors på en 2 km slinga. Förutsättningen är att inkomsten går till invalidfonden — allt som blir över till klubbarna är lite bidrag till maskininköp.

För litet och för mycket

Djurgårdsloppets bana är ungefär tredjedelen av vad de internationella reglerna föreskriver. Man virvlar runt på en inte alltför bred parkväg — ungefär som om bilar och motorcyklar skulle få sno runt i Bellmansro-trakten. Det har hänt olyckor varenda år. I år var det en dödsolycka

i Solvallas sidvagnslopp. I varje kurva närmade han sig den ledande tysken Franz Berndt, men när han kommit ifatt var det som om motorn inte orkade längre... och tysken gick ifrån. Antingen berodde detta på att när Sandbergs 990 kubiks tvåcylinder-Jap nått sitt toppvarv och kommit på baksidan av effektkurvan, fanns det "ingenting kvar". Eller också kunde inte spolen hinna med. Tysken med sin 140 kg lättare 750-BMW hade bättre toppfart, oaktat svensken hade fler hästkrafter.

Både Djurgårdsloppet och Solvalla är ett maskinproblem. Till den finska tävlingen kommer inga utländska fabriksåkare. De får inte ställa upp på en bana under 6 000 m i omkrets och de får inte köra bilar och motorcyklar på samma bana. Därför kommer i motorcykelklassen privatförare som Dudley-Ward med en hemgjord "rishög" till AJS, Harry Bostock och andra, som vi känner från Hedemora, men som är helt okända hemma i England. Och på bilsidan får man köra med "specialer" och sportvagnar.



Världens snabbaste sportvagn, Mercedes 300 SL gick långsammast av alla på Solvalla. Den hade släta däck och föraren Geiger vågade inte dra, van vid permanentbana men ovan vid sand som kontinentförarna är. Man hade fått fel domkraft och kunde inte ge uppvisning i snabbyte.

Med SPIKEN i BOTTEN

och några farliga vurpor. Säkerhetsanordningarna är lite si och så. Men det kommer folk. I år var det i det femtonde Djurgårdsloppet 76 000.

Solvalla är 20 m bred, svagt doserad och ypperligt skyddad. Men den är och förblir en förvuxen speedwaybana. Tävlingarna ser ut som speedway med den skillnaden att farterna blir 50 procent högre och maskinerna pressas till bristningsgränsen.

På toppvarv

I speedway ligger medelfarten kanske på 70 km/tim och toppfarten på 100. På Solvalla hade Basse Hveem och Tomten Nyholm 113 km/tim i genomsnitt och var kanske uppe i 150 på raksträckorna. Detta betyder att på Solvalla får en motor "varva ut". När två förare ligger sida vid sida, har ingen överskottskraft kvar, ingen acceleration. Man segar sig förbi. På speedwaybanan, där det finns mycket kvar att ge på, kan det komma blixtnabba rusher.

Rätt typiskt var fallet Gösta Sandberg

Solvallas 1 000-meterslopp är en tävlingsform, som man inte kan köpa maskiner till. En vanlig speedway-Jap hänger med, men kan knappast vinna. För SRM och HRM ligger loppet väl till på grund av dessa motorers bättre värmeavledning. En TT-motor räcker inte, den är för långsam i starten och sedan kyls den ned för mycket av de stora kylflänsarna och tappar orken. Receptet tycks vara att som Basse Hveem, Tomten Nyström och Eje Sandin köpa fabriksdelar och själv mer eller mindre bygga upp en motor... som sen kan användas till lite annat, till andra 1 000-metersbanor, till isracing och till baktävlingar.

Ur svensk synvinkel har våren lärt oss att man inte väcker bilsporten till livs genom att hoppas på att Djurgårdsförvaltningen och Stockholmopolisen ger tillstånd till åkning på en stockholmsk Djurgårdsrunda. Men den lär oss också, att vi inte skall släppa travbanorna, som ger oss en sport där våra åkare ligger i världsklass. Förarproblem har vi inte så länge vi har norrmännen och tyskarna att åka mot.



Motocross var också inlagd i jubileumsprogrammet på Solvalla. Man använde banan plus 400 m paddocken. Här kämpar Göta MS i färgglada tröjor mot SAMS i gula huvor.