

FART'S

FÖR
JUNI
1954

rankingslista

1. Gunnar Källström, Södertälje, VW-Porsche
2. C. G. Hammarlund, Stockholm, VW-Porsche
3. Åke Ahrberg, Norrtälje, VW
4. Olle Persson, Södertälje, VW
5. Stig Liljekvist, Stockholm, VW
6. Gert Kaiser, Stockholm, VW-Porsche
7. K. E. Andersson, Falun, Fiat
8. Harald Kronegård, Stockholm, VW-DKW
9. Allan Borgfors, Norrköping, VW-Porsche
10. Ivar Andersson, Söderhamn, Alfa-Romeo



CARL-GUNNAR HAMMARLUND—Erik Petterson i Porsche på sista fartsträckan i Sörmland under Midnattssolsrallyt.



TYSKEN HEINZ MEIER i DKW under rallyts slutprov i sommarfagra Salsjöbaden.

OT

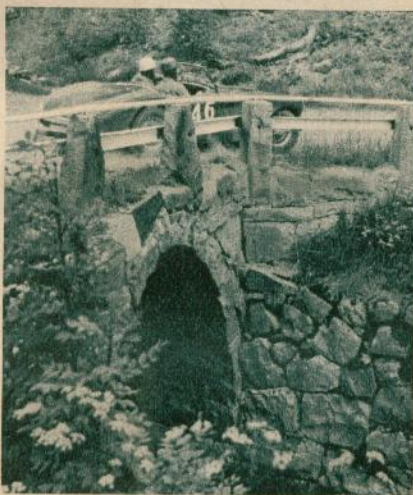
-sport

JUNI GICK HELT i bilarnas tecken medan tvåhjulningarna fick en välkommen vila efter den intensiva och oerhört krävande vårsäsongen. Där håller man nu på att slicka sären — dvs. tillgodogöra sig de erfarenheter som vårens tävlingar givit, så att maskinerna är i topptrim till internationella Six Days i Wales i höst.

Förutom Silversköldarna (som vi skrev om i förra numret) var KAK:s femte Midnattssolsrally toppen på månadens biltävlingar — ja i flera avseenden på hela årets. Scania-Vabis fortsatte sina VW-framgångar från våren, nu med den skillnaden att förarna sadlat om till Porsche. Carl-Gunnar Hammarlund vann individuellt och så blev det lagseger. När bilimporten från Tyskland ungefär samtidigt släpptes fri, fick stallbasen Åke Wellander en välförtjänt lön för det stora intresse som södertäljefabriken lagt ned på OT-sporten.

MEN DET VAR MÅNGA andra märken som också visade framfötterna i rallyts sex klasser. Exempelvis DKW med Heinz Meier som den förste utländske klassegraren i rallyt och även med Harald Kronegård som en av tävlingens 17 prickfria förare. Alfa-Romeo tog hem rubb och stubb i sin klass med Ivar Andersson-Joakim Bonnier-Carl Spjuth på platserna 1-2-4. De övriga klassegrarna vanns på Ford Crestline (John Kvarnström), Ford Anglia (John Bengtsson) och Johnnie Dahlström (Jaguar).

Sedan de 174 förarna i s. k. stjärnfärder sammanstrålat i Rättvik gick rallyt i härligaste väder över sex fartsträckor upp över polcirkeln och ned till målet i Salsjöbaden. När vädret nu var så fint och vägarna i genomgående ypperligt skick hade man behövt höja hastigheterna för att få utslag.



GUNNAR OLSSON—Gösta Jildner i Austin-Healey.

Det medgav emellertid inte myndigheterna trots att fartsträckorna var avspärrade från annan trafik.

RESULTATET BLEV att 17 förare kom prickfria till Salsjöbaden där broms- och accelerationsprovet fick avgöra var Ernst Nilsons pampiga vand-

ringspris och de 3.000 segerkronorna skulle hamna. Det blev hos 33-åriga stockholmskamrern Carl-Gunnar Hammarlund och därmed skedde ingen orättvisa. KAK-aren har utvecklat sig till något av en specialist på sådana här reaktionskrävande prov och hade den klart bästa tiden på den 280-metersbana som avgjorde 280-kilometersloppet.

VÅRA LANDSVÄGSÄSS har varit utomlands också och fjolårets midnattsegrare Sture Nottorp gjorde fina insatser såväl i Mille Miglia som i Le Mans. I det förra loppet blev han klass-10:a (med Christian Bratt) och i Le Mans diskades han på grund av en depåfädås då han (nu med Ivar Andersson) låg på ungefär 20:e plats. När dom nu fått vara med och leka i hastigheter över 200 km tycker dom nog inte att det är så roligt att komma hem och köra med 50—70...

— BERTIL JIHDE

• **MK RIMO** i Roslagen är Åke Ahrbergs klubb och inte som Tryckfelnisse uppgav i samlarserien i förra Fart "MK Ring". Betr. Ring, Hans, stod det på samma sida att han övergått från BMW till NV. Nu har han fortsatt till Monark.

HARALD KRONEGÅRD—Marino Pavoni från Stockholm lyckades tränga sig in på andra plats i rallyt mellan de tyska fabriksförarna på DKW och just före svenske mästaren Rolf Melde på SAAB.



bröder emellan



Mr Jones

i Rättvik och Saltsjöbaden

KLUBBHÖRNET är Rättvik och Saltsjöbaden, före Midnattssolsrallyt och efter.

Rättvik — bileliten träffas, breda och säkra Porscheherrar, ettriga Dekaware, holländarnas exakte och vetenskaplige Gatsonides, Frankrikes gemytliga farbror läkaren Noix, engelsmännen, i med- och motgång lika.

Alla träffas, stjärntävlingen till Rättvik är en fin idé, som för resten togs upp av Tulpanrallyt.

Förenklad besiktning?

Men ingenting är lagom, man får nästan träffas för mycket när man kör för besiktningen. Herrarna Hannerz, Åke Johnsson, Ljungberg och Nord med de nummernålande Essomännen sliter 13—14 timmar med de cirka 175 ekipagen. Det är synd om dem och om förarna. Kan denna detalj förbättras?

Jag undrar med Harald Palmi om man inte skulle kunna inskränka besiktningen att gälla trafiksäkerheten och plomberingarna och låta det tekniska vara till efter loppet?

Inte omöjligt, tror Palmi, det är ju i alla fall endast besiktningen vid målet som gäller juridiskt. Nu får visserligen förarna en del tips som räddar dem för efterräkningar, men forrare skulle besiktningen gå...

Den blockerade fartsträckan

Alltid nya grejor och problem på förarsammanträdet. I fjol var det hårdast om sidoplåtarna (fick tas bort), navkapslarna (fick avmonteras), reservdäcken (som fick läggas i luckan eller bakvagnen).

I år kollade Rune Bäcklund navkapslarna. Carl Spjuth frågade om man får starta om på fartsträckan ifall vägen blockerats. Palmi: sträckchefen måste i varje fall själv bedöma situationen. Bengt Jonsson undrade om inte sträckchefen åtminstone fick stoppa starten. Palmi: Om det behövs hoppas jag han gör det, om inte hoppas jag han låter starterna gå. Underrättelse-tjänsten till specialsträckorna är förbättrad.

Spolen och fläktvingen

Harry Eriksson hade låtit montera extra tändspole, gick det för sig. Nej.

Helge Josefsson undrade om ett par fläktvingar finge opereras bort. Ja.

Erik Ockelbo Lundgren ställde vingarna på sin spets: fick hela fläkten justeras bort? Sture Agvald: om fabriken



Nedersta bilden frh besiktningsmännen R Hannerz, J Ljungberg, Åke Johnsson och E Nord. Däröver Wilhelm Kruse med Pontiacen.

Besiktningskön blev ganska lång (ovan). Översta bilden i mitten normmännen Halvorsen/Wessels praktiska baksäte i DKW, därunder David Bärghmans väl inkapslade Fiat 1100-front.

räknat med detta i katalogen funnes intet hinder (skratt).

Länsstyrelsen och farten

Och så meddelade Palmi bla att 75-kmfartkontrollen skulle göras över en sträcka minst 100 kilometer lång (förstående gnägg); länsstyrelsen i Jämtland hade sänkt medelfarten på specialsträckorna och de tävlande fick inte komma in tidigare än tre minuter före idealtid (samma gnägg som förra året). 40 km hade påbjudits vid vissa vägarbeten, »samma vägarbeten som förra året», sade Palmi (skratt).

Märkvärdigt detta med en länsstyrelse som inte vill låta eliten av landets bilförare tävla med den fart de själva önskar sig på en avstängd väg.

Gretas Ferrari

Greta Molander/Helga Lundberg naturligtvis, men numera i DKW.

— Jag tror inte det finns en enda standarddel i vagnen, sa Greta till besiktningsmännen, för den går så fort att varken Helga eller jag hinner med. Jag tror alltihop är Ferrari.

Och Gösta Holmström anförtrödde besiktningsgubbarna att hans Deka gick på 3 cylindrar.

Benjaminmärket i hela rallyt var Lloyd LP 400S, förd av Rudolph Wessel med svensken Ingemar Falgard som andreförare. I Tyskland har Wessel vunnit både 500- och 750-klasser men den här gången var gränsen 1000 cc och »då hinner man inte med i farterna».

»Paa Lykke og Fromme».

Werner Engel klassegrade i sin Porsche 1300 i Mille Miglia förra året och på Nürburg Ring i 1000-kmloppet och var litet smått favorit, och när Carl-Gunnar Hammarlund i sin vanliga stillsamma och sävliga stil kom smygande med sin Porsche 1300 tyckte man han såg litet beskedligare ut än en totalsegrare tre dagar senare.

Assar Svensson — »han var snabbast av oss alla», sade Gert Kaiser efteråt — hade ett snabbt tankeutbyte med besiktningsmännen om sin Scintillamagnet (var den standard eller ej) och när Hannerz bad dansken Lauritzen, som gjorde sin tredje Midnattssol, att skriva under på heder och samvete så log Lauritzen och sa att i Danmark heter det »paa Lykke og Fromme».

Första bilden uppifrån norska laget Carsten Johansson/Nils Hagen, andra bilden fransmannen Marcel Noix.

Porscharna körde »alldeles förfärligt»

Här kom ett starkt hold, Carsten Johansson, Norge (inte Johansen) och andreföraren Nils Hagen. Carsten är den nordbo som kommit högst i Monte Carlorallyt, nr 4 i totalplacering (på Zephyr). Han gjorde Midnattssolen 52 och 53 (med Hindsvaerk), har gjort 4 Monte Carlo och 1 Tulipan (som klassregare). Hagen blev bäste förare från Oslo med DKW i år.

Carsten körde Ford Anglia och tippade att den kan bli en »fin konkurrent i det som ni svenskar kallar OT».

Maria Sjöö/Gerd Carlsson från Djursholm ger sig inte. Förra året tvingades hon ur för att hon inte kunde få igång vindrutetorkarna »och regnet bara öste på och torkarna stod blickstilla och blicken stod stilla så man såg ingenting på vägen och det var ju farligt för både folk och få och porscharna körde alldeles förfärligt och dränkte ned oss så det var bara att ta adjö.

— Låt bli att fotografera mig, sade Wilhelm Kruse, ledamot av KAKs styrelse, jag är bara med i min stora Pontiac för att se hur sådant här går till. Man måste ju veta i styrelsen vad man talar om. Prickar skall jag nog komma att hamstra men jag hade tänkt gå i mål med dem...

Farväl till Rättvik, alltid lika trivsamt och vänligt.

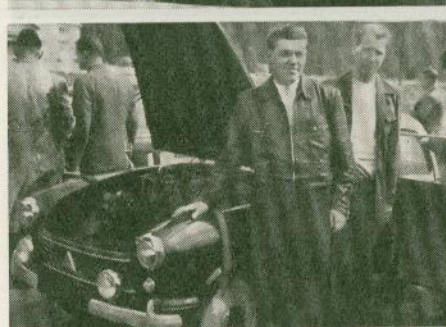
Hammarlund

Saltsjöbaden, också vänligt, en goodwillskapande attraktion, i hållande sol oförglömligt att skåda.

Segraren Carl-Gunnar Hammarlund hyllades av sina Porschekamrater och när de fullvuxna gossarna Åke Welander och Allan Borgefors högg honom för hissing hade han inte mycket att säga till om.

Vad han tyckte om denna sin första stora framgång? När kamrater och konkurrenter fått höra att han fanns med bland de prickfria blev han genast skyhögt favorit. »Oslagbar i acceleration och broms», sade de.

— Jag trodde ju inte det skulle gå så bra i år också, det brukar ju inte slå två gånger i rad (i fjol vann CG broms och acc på 33,77 sek, i år på 33,65 eller 12 hundra delar bättre!) men det är bara att vara lugn och göra precis som man ritat upp åt sig och är det sedan någon som har nerverna i bättre ordning så får man bocka sig. Jag var andreförare åt Arthur Wessblad när han kom tvåa 1952 och det lärde jag mig mycket på. Jag hör nog till den wessbladiska skolan med inte så mycket önsning och inte någon jättesatsning stup i ett och jag älskar inte precis att rida grensle på stock och sten. Men en sådan här framgång har man inte utan en säker avbytare och en sådan är Erik Petterson, orienterare i bil och stjärnorienterare till fots i Fredrikshof. Och jag begriper inte de förare som inte låter sina avbytare köra snarare mer än de själva. Erik har nog kört minst 60 procent av rallyt och när en fartsträcka förestår så kommenderar han mig järnhårt till vila och purrar mig i god tid så att man blir lagom körsugen och har fått ögon och öron och alla sinnen i gång.



Carl-Gunnar är en uräkta KAK/U-are som med tiden blivit överårig, 33 år, kamrer i sin faders firma och nu naturligtvis i »stora» KAK. Han har tidigare tävlat på mc och framträdde ett slag som sin egen med midget; men OT-sporten var roligare och 5 raka segrar i juniorklassen 1953 och avancemang till seniorklassen på rekordtid, åtta månader, ännu roligare. Att det skulle bli en midnattsregare av underbarnet redan 1954 hade väl hr underbarnet självt knappast tänkt sig.

Två herrar, samma lektion.

Olidligt spännande hade vi det på Saltsjöbaden då Alforna nalkades, de enda som ännu

Tredje bilden tysken Wessel och Ingemar Falgard med Lloyd 400, fjärde Werner Engel filmande, femte bilden Boo Nyström och Gunnar Olsson.

teoretiskt kunde hota Hammarlund. Det var kanonekipage ute, Ivar Andersson/Björn Hansson, Joakim Bonnier/Bo Boesen, Carl Spjuth/Hjalmar Ohlström, alla prickfria. Alforna hade imponerat på fartsträckorna och borde vara särskilt lydiga i broms och acc. Men de kom inte i närheten av CGs tid och Porschegänget kunde andas ut.

Hade den europeiskt berömda holländske journalisten Maurice Gatsonides inte förlorat stinet i sin DKW, som gått så fint i Cannes solrally och på Nürburg Ring, utan varit med bland de nollprickiga så hade han blivit ett av de stora hoten mot Hammarlund. Liksom CGs broms och acc i all sin mäterlighet såg så enkel ut och ingen kunde tro den om någon segrartid så såg Gatsonides slutprov lika enkelt och anspråklöst ut. Båda herrarna kom ut på rakan till första backningen ungefär mitt på vägen, tyst och utan krängningar, backen bara sög sig in och backningen gick som i lärobok, ettan fanns inne i rätta hundra delars sekunden, vagnen lyfte villigt, hjulpären smög lagom över kritlinjen, drog sig lagom tillbaka över den igen och slutaccelereringen var skamligt »normal». Det hela blev en uppvisning som av en lärare på en lektion och vem som helst av oss kunde gått fram och gjort detsamma...

Gatsonides hade 34,39. Han är van att vinna de här övningarna men här fann han sina övermän också i Jonnie Dahlström/Jaguar XK 120 och Åke Jonsson/Triumph Sport.

En Saltsjöbadsdag

Prisutdelare på söndagen i Saltsjöbaden var själve Ernst Nilson, Midnattssolrallyts initiativtagare och donator av den mäktiga Erik Flemingsska pokalen.

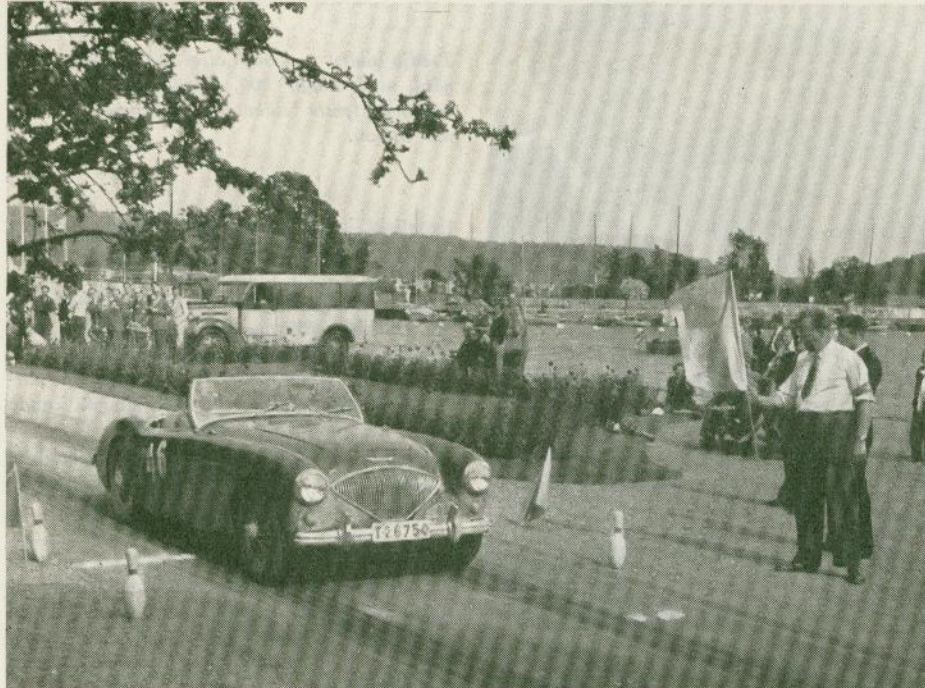
Harald Julin presiderade vid middagen, framförde prins Bertils hälsning, tackade förarna, alla samarbetande klubbar och myndigheterna och nämnde särskilt tävlingsledaren för femte gången, Harald Palmi, och tävlingssekreteraren Sture Agvald och deras många och rutinerade medhjälpare.

Under ledning av bitr tävlingssekr Stig Rudolph hade tidigare på dagen utvecklat ett intressant program för stor publik med vattenskidor (Ragnar Frunck) och en bil- och modeparad. Billistoriska klubben stod för de gamla bilarna och man såg ordf Curt Borgenstam och styrelseledamoten Åke Jern på platsen. För moderna svarade Vecko-Journalen.

Slutet gott

Prisdomarna Harald Julin, Boo Nyström och Gösta Fraenckel fanns på post från starten i Rättvik till minuterna före prisutdelningen och hade sin hårda dag på söndagen, instängda på Grand 9 timmar i sträck. Endast två verkliga protester ingavs men avvecklades och var i båda fallen så godartade att protestavgifterna återbars. Åtskilliga sega diskussioner utspann sig.

Förra rallyt var värre.



Det sista rallyprovet, »broms-och-acket», i Saltsjöbaden med Gunnar Olsson, trea i klass V, på strandpromenadens bromsstreck.

Det femte rallyt till midnattssolen

KAKs femte Svenska rally till midnattssolen 1954 går till hävderna som en sportlig och publik framgång.

Totalsegrare blev Carl-Gunnar Hammarlund, KAK, på Porsche 1300.

Klassegrare:

I John Kvarnström/Ford Crestline, Karlskoza MK.

II Ivar Andersson/Alfa Romeo, Hälsinglands MK.

III John Bengtsson/Ford Anglia, Hälsinglands MK.

IV Heinz Meier/DKW, AvD Tyskland

V Jonnie Dahlström/Jaguar XK 120, Hälsinglands MK

VI C-G Hammarlund/Porsche 1300, KAK.

Segrande klubblag: Hälsinglands MK genom Jonnie Dahlström, Erik Lundgren, Ivar Andersson.

Segrande märkeslag: Porsche lag I genom C-G Hammarlund, Allan Borgefors, Gunnar Källström.

179 ekipage hade anmälts, 173 startade och 154 gick i mål, därav 17 prickfria.

KAK tackar

Femte Svenska rallyt till midnattssolen kunde genomföras tack vare medverkan av skickliga och säkra funktionärer från följande klubbar:

Enköpings MK

Hälsinglands MK

Jokkmokks MS

Jämtlands läns MK

Kalmar MK

Lycksele MK

Medelpads Automobil & Motorcykelklubb

Norrbottnens MS

Piteå MS

Skellefteå MS

SMKs Gävleborgsavdelning

SMKs Nyköpingsavdelning

SMKs Stockholmsavdelning

Vendelsö MK

Örnsköldsviks MS

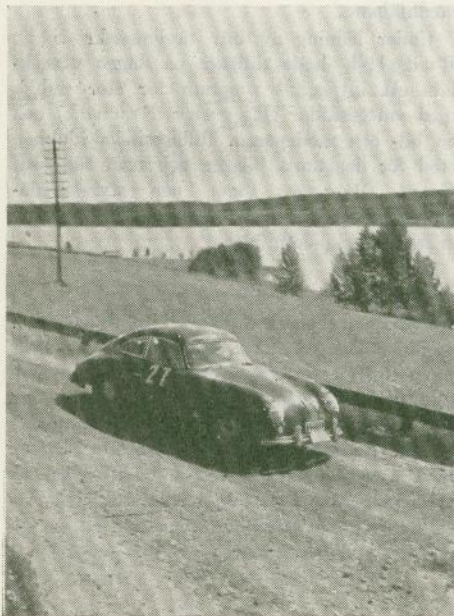
KAK står i tacksamhetsskuld också till Flygvapnet, som i samarbete med respektive klubbar på ett utomordentligt sätt svarade för väsentliga arrangemang på 4 specialsträckor.

Esso och Shell, gjorde som vanligt en stor och ovärderlig insats i organisationen, och Bilhistoriska klubben och Vecko-Journalen medverkade till det uppskattade underhållningsprogrammet i Saltsjöbaden efter tävlingen.

Scania-Vabis ställde välvilligt fordon till förfogande för tidtagning m fl funktioner. Automobiles Citroën AB svarade med sedvanlig välvilja för SMTs pressbil.

Ford Motor Co AB, AB Scania-Vabis och AB A Wiklund lät sig representeras vid bilparaden av årets modeller.

Till dessa framför KAK sitt tack.





Wingman:

Med sols med rallyt

Det femte Svenska rallyt till midnattssolen — ett blygsamt men dock jubileum — blev inte bara midnattssoligt utan också middags-soligt, ja, soligt urtavlan runt de tre dagar och två nätter som rallyrulljansen gick över berg och backar, genom djupa skogar och tundreliska myrar, längs skummande älvar och glittrande sjöar. Den enda ynka lilla regnskuren mötte på stjärnfärden upp till Rättvik, sen blev det bara sol och damm om dagen, sol och dimma om natten.

Liksom i fjol gick starten från Rättvik i en inramning av yppig midsommargrönska och massor av åskådare med den lilla dala-hästutdelande kulan från ortens turistförening som näpen medelpunkt. Varje rallybilist fick en häst som mascot, och dessa hängde troget kvar på de flesta förrarbröst ända till Salt-sjöbaden plus en del mer personliga amuletter — så det var naturligtvis därför de som kom i mål klarade sig så bra igenom alla tillbud och motigheter som oundvikligen möter i ett rally! Rättviks lika morgon- som midnatts-pigga mygg hade som vanligt fest på utsocknes blod av alla de slag. Nästan samma ihärdighet som myggen visade de små autograf-jägarna. Mest eftersökta villebråd var dala-idolerna Ferrari-Olle Persson från Ludvika, Rättviks egen fartmatador John Bengtsson, holländaren Gatsonides, svensktalande Porsche-stjärnan Max Nathan och den fryntlige franske hundrakilosviktaren Marcel Noix.

Överst ses John Kvarnström flyga fram med sin stora Crestline utmed Andvikens strand på andra fartsträckan. Nedan »hästpremieras» Hammarlunds andreförare Erik Pettersson vid starten i Rättvik. På motstående sida den hammarlundiska segerporschen (t v) och Jonnie Dahlströms Jaguar på maratonsträckan »I midnattssolens land».



Samt naturligtvis Europamästarinnorna Molander-Lundberg.

De första 225 kilometerna upp genom Orsa finnmarks välskötta storskogar på delvis utomordentliga vägar var sig exakt lika sen i fjol, den första fartsträckan — Ransjö—Hedeviken, rallydöpt till »De 365 backarnas väg» — lika-så. Men detta första eldprov blev betydligt lättare i år. Dels var vägbanan snustorr denna gång, dels hade de som makten i länet hava stipulerat lägre minimifarter i år, så det blev ytterligt tunnslätt med prickarna. Tävlingsens minsta vagn, lilla Lloyd med bara 400 cc motor tog förstas 10, men annars var det så gott som bara damekipagen och ett par, tre utlänningar som »plumpade» i protokollet. De garvade rallyförarna ruskade på huvudet och menade att »ska det fortsätta så här, blir det rena dambiltävlingen med idel prick-fria till broms- och accelerationsprovet i Salt-sjöbaden». Men riktigt så lätt blev det förstas inte i fortsättningen...

Det var efter Hedeviken som rallybanan tog nya vägar för året. I stället för att fortsätta åt vänster och nordväst upp mot Tännäs och Flatruets vida panorama av högfjällshed och snöiga toppar svängde vi åt höger och nordost uppför Vemdalens serpentin, noterade begynnande öronsusning och förkortad andhämtning på Vemdalsskalet — där vägen stiger till 705 m ö h med de båda Skalfjällstopparna på ömse sidor ruvande som ett par



fårade mammuthuven — och motstod frestelsen att stanna vid någon av de fjällstugor som i skyltar med frakturstil sökte fresta oss att frossa på hjortron och gräddor eller kaffe och våfflor. Ty trots att vi i pressbilen åkte så att säja på sidan om rallyt ville vi hålla vår »idealtid» vid kontrollen i Östersund. Först där kunde man tänka på matrast och uppladdning för dagens andra fartsträcka och nattens sträckkörning mot Lycksele, Jokkmokk och midnattssolen ovan polcirkeln.

»Långa forsarnas dal» hade man kallat den 17,5 km långa specialsträcka Husås—Andviken utmed Härkan (en av Indalsälvens bifloder) som ersatte fjolärets Holmsbergsgården—Börtnan i Ljungdalen. Nyheten visade sig vara mycket knixig och skulle med snävare tidsgränser ha kunnat bli utslagsgivande. Nu blev den det bara för ett fåtal pricktagare, mest i stora standardvagnsklassen. Kvällssolen lät den typiska Jämtlandsnaturen bada i guldregn och gjorde provet till en resa i sagans och folkvisans förtrollade land. En av femte rallyts lyckligtvis sällsynta vrpur svarade Helge Josefson — med andreföraren vid ratten — för. Såsom redan framgått av annonser klarade sig besättningen utan en skråma tack vare säkerhetssele och skyddshjälm.

Trots att alltjämt ett femtiotal ekipage låg prickfria efter två fartsträckor kunde vi i press-Cittran under promenadkörningen norrut mot Dorotea och Lycksele i alla fall börja sälla fram en del »starkare» ur de många »starka». Snabbast och med suverän säkerhet i kurvorna hade Skellefteås isbanekung, Assar Svensson, kört med sin outslitliga röda förkrigs-BMW. John Kvarnström hade imponerat med sin behärskning av stora Ford V-åttan liksom Övikaren David Näsholm, också på Ford, och Lyckseles David Näsholm på Vauxhall Velox, tävlingens ende deltagare med detta märke. Alfa Romeolaget, Ivar Andersson, »Jocke» Bonnier och Carl Spjuth, hade hört till de snabbaste, men ännu ville man sätta frågetecken för fortsättningen. Skulle vagnarna hålla? (Det gjorde de — med glans!) Samtliga Porschar, både 1300 och 1500, prickfria. Harry Bengtsson hade kört snabbast, Carl-Gunnar Hammarlund enligt vår mening elegantast av de förra. Gert Kaiser verkade kunna hålla den formidabla Ferrari 250 stängen — men oj vad Olle Persson

körde stilt och behärskat! I 1100-klassen hade vi satt utropstecken för Rättviks John Bengtsson som tycktes kunna få sin Anglia att rinna som kvicksilver genom kurvorna, för Sten Bohman från Botkyrka MK som föreföll ha fyrhjulsdraft på sin Peugeot, och de båda småländska Fiatförarna Lennart Gustafsson och Gunnar Nilsson som verkade fullkomligt hemtama i de norrländska gupp-i-guppbackarna. Ett nytt namn som vi också noterade var Öviks Nils Carlsson på Volkswagen. Norrmannen Carsten Johansson körde med Monte Carlorutin — skulle han bli farlig för de svenske? I minsta klassen var Heinz Meier överlägset snabbast, men vi hade glatts åt Harald Kronegårds tjusiga körstil och kanske allra mest åt Rolf Melldes förmåga att pressa fart ur Saabens två »burkar». Greta Molander körde som den Europamästarinna hon är.

Det blev en trolles och älvarnas natt med solglöd i norr, glasgrön himmel i zenit och mjölkvit markdimma i dalarna, där Cittran emellanåt tvangs krypa, och den underkylda fuktigheten tecknade flyktiga frostrosor på

vindrutan. En älgko stod i ett skogsbryn och blickade storögt efter oss och de andra milslukarna.

I Åsele »bröt» vi loppet och sneddade ut mot kusten och Skellefteå för att åter kunna ligga främst när rallytäten en kvart i elva började matas in på tredje specialsträckan, de 31 kilometerna långa, sugande grusbackar och tvära knixar mellan Kroksjön och Ljusrotet, »I midnattssolens land». Sjutimmarskaravanan var tämligen sig lik efter nattvisiten ovan polcirkeln i Jokkmokk. Solen brände så obarmhärtigt som den bara kan i övre Norrland (och möjligen i Sahara), och Gösta Holmström, Ljusvattnet, vände formligen ut och in på sin DKW för att jaga ut två getingar som ville ha gratis skjuts till Ljusrotet. Vi ordnade en privat tidtagning på en ca 2



Ovan segrare, individuellt och i lag, i klass III (1.001—1.300 cc) John Bengtsson med sin Anglia forcerande en kurva vid Kroksjön. På andra fartsträckan i Jämtland fanns en präktig »språngbrüda» där särskilt småvagnarna gjorde hisnande skutt. Carl-Axel Artursson, Volkswagen, och Eskil Hermansson, Simca, hörde till dem som idkade lågflygning.



kilometer lång utförlöpa med påföljande brant backe och fick fram en påfallande jämnhet inom toppen i minsta standardklassen. Först kom Melde på 1 min 10 sek, så Nils Falk, DKW, också 1,10, därefter Greta Molander, DKW, också 1,10 — och precis samma tid noterades för Gatsonides, DKW. Men sen kom Meier och flög mellan våra mätmärken på 1,02, en tid som bara Hammarlund, Kaiser och ett par av de stora sportvagnarna förmodade underskrida. Det var i dessa långa, dammiga backar som Fiats starka 3-lagskonstellation spräcktes genom utblåsta topplocks-packningar. Det var bara ett fåtal som drabbades, men oturligt nog just lagmedlemmar. Anglias aktier steg ytterligare. »Det kan bli lagseger — åtminstone i klassen,» vågade vi tippa. Porscharna for fram som flygande tefat, och Alforna tjöt varglik. Bägge hade intakta, nollprickiga lag, och man tänkte igen: »Avgörandet faller i Saltsjöbaden.» Så satte vi ett frågetecken, med utropstecken efter, för ett nytt namn, Paul Nordström, Lycksele MK, som nu hade tre prickfria specialsträckor bakom sig. Ett stjärnskott?

Vår Citrafyra brusade vidare, nu med Bjurholm väster om Vännäs som närmaste mål. Där väntade fjärde specialsträckan, Västernyliden—Mjösjön, 22 kilometer »I Norrlandsfurornas skugga». Den kände vi — och många rallyister med oss — sen fjolåret, trodde vi. Men sträckningen var ändå inte riktigt densamma, vilket nog blev prickgivande för en del. Liksom i fjol och i förfjol glimmade hundratals rykande småeldar vid myrkanterna i kamp mot myggen, och Mjösjö-



byns handelsbod belägrades som vanligt av läskedryckstörstande. I Norrland är rallyts specialsträckor vordna ett folknöje som man offerar tiotals bilmil och kanske ett helt dygns arbetsförtjänst och sömn för att få uppleva. Disciplinen vid banan är relativt god — man förflyttar sig visserligen med förkärlek på vägen (trots alla avlysningsskyltar), men »djungeltelegrafen» med varningsrop fungerar utmärkt, och innan nästa bil kommer fräsande räddar man sig med ett svanhopp ut i lingonriset och myrstackarna. Alla åldrar från dibarn

till folkpensionärer är representerade, och rallyprogrammen går åt som smör. Större upplaga nästa år!

»Det var ej dag, det var ej natt» när vi rullade vidare österut och söderut i ett pärlgrätt, fuktigtryande töcken som dolde trädtopparna men lyckligtvis mera sällan vägbanan. Daggfallet var så starkt att vindrutetorkarna måste gå hela tiden. Parkeringsljuset tänt — mer belysning lönade sig inte.

När den nya dagens sol började värma upp biltaket och oss som — med undantag för föraren förstås —slumrade därunder, passerade vi jordgubbsplantagerna kring Bergsjö och svängde in på ett tarmvred till väg som ledde till Älgerød och femte specialsträckan, Älgerød—Strömbacka, 15 kurvfyllda kilometer som med anledning av närheten till Delsbo hade döpts till »De långa knivarnas väg». Och nog var den knivig så det förslog, denna sträcka, där Jonnie Dahlström som har sitt hem i krokarna äntligen lyckades bli snabbast, slående dittills obehagliga Assar Svensson. Majoriteten tog inga prickar här, vilket särskilt för de stora vagnarnas del var en prestation. Nordström, PV 444, återigen prickfri liksom Alfalaget. Det började bli verkligt spännande. Favoriter? Många — med Hammarlund, Kaiser, Olle Persson, Ivar Andersson, Assar Svensson och Kvarnström som kanske — men bara kanske — starkaste namn. Martin och Gullie Carstedt åkte fortfarande med i sin alltid nytvättade Zephyr med alltid friska blommor i vaserna, men i bagaget hade de tyvärr sen tredje sträckan en med två (2) oturssekunder ådragen prick.

Raka spåret från Hudiksvall genom Söderhamn, Gävle, Uppsala och Enköping över nya Hjulstabron till hjärtat av Sörmland — till 1951 års allbekanta rallysträcka Skeppsta—Öllösa. Men den här gången hade rallyledningen vänt på steken och placerat starten i Öllösa. »Bara» tretton kilometer men 365 kurvor — och vilka kurvor! Sista och avgörande eldprovet före Saltsjöbaden. Trötta förare, trötta motorer, trötta bromsar... För hur många skulle det bli »gardin», och hur stor 0-elit skulle det bli kvar att strida om pokalen mellan käglorna på strandpromenaden?

Melde tog ut allt ur sin Saab och klarade

sig med 1 prick. Gatsonides med officiellt 5 hästar mer under DKW-huven tog 3 och Greta Molander 4. Men så kom »der Meier» och noterade dagens första nolla. Den andra klarade Kronegård, som därmed blev stor svensk favorit. Saabingenjören David Persson tog liksom Melde bara 1 prick, och därmed kunde väl Saabäran anses räddad. Nollor på löpande band presterades av 1300-Porscharna i Hammarlunds, Källströms, Borgefors' och Harry Bengtssons säkra händer, medan det tyska hoppet Werner Engel drog på sig 3 pr.

I stora sportvagnsklassen gjorde Olle Persson sitt bästa att rädda chansen till slutseger, men Ferrarin trivdes inte med de många rullgruskurvorna, och det blev 4 prick. Gert Kaiser satsade för fullt men hade för många stoppsladdar och fick en prick för 4 sekunders överdrag. Johnnie Dahlström åkte av vägen, tog sig upp igen — och kom i mål med 1 prick. Det blev ingen nollprickig i denna klass! Men klassen hade också kortaste körtid att vinka på. Fiat-smälningarna Gustafsson och Nilsson höll nollan i nästa klass, och detsamma gjorde Angliatrion John Bengtsson —Carsten Johansson—Erik Lundgren. Nollor noterade också Lyckseles Arthursson på Volkswagen och Finspongs Wernersson på Fiat 100.

Alforna höll stilen och gick in prickfria — tre i följd! Sen dröjde det hela tjugo vagnar, innan nästa nolla kom. Den svarade Nordström på Volvo för — så vårt tips var inte så tokigt. Att han sen i broms- och accelerationsprovet lyckades kila in sig på tredje plats i klassen, mellan Bonnier och Spjuth på Alfor, tyder på att Norrland fått ytterligare ett ämne till en storförare. Ingen av de stora standardvagnarna klarade nollan, men Kvarnström och trollkarlen Tage Nyström på Vauxhall nöjde sig med en prick vardera. Hur de bär sig åt? Vi såg det med egna ögon — men att förklara det är en annan sak...

Från Öllösa leddes rallykaravanen via Södertälje och Västerhaninge förbi Stockholm och lördagstrafiken på kringliga småvägar — Snörom hette sista kontrollen — till Saltsjöbadsstråket och slutprovet. För vår del körde vi rätt in i närmaste biltvättshall och — rakade oss. Efter det soligaste, stiligaste rallyt hittills.



»Stall Bonnier» med tre Alfa-Romeo dominerade klass II (standardvagnar 1.301—2.000 cc) med placering 1, 2, 4 och lagseger. Tv ses ettan Ivar Andersson, th Joakim Bonnier som blev två.

Placering och prickar

Klass I (standardvagnar över 2.000 cc)

- 1 J Kvarnström/B Bergkvist Karlskoga MK Ford Crestline 1 pr
- 2 T Nyström/T Sundström Lycksele MK Vauxhall Velox 1 pr
- 3 M Carstedt/G Carstedt KAK Ford Zephyr 3 pr
- 4 D Näsholm/S Franzén Örnsköldsviks MK Ford 3 pr
- 5 I Hartley/H Tillbjörn Mariestads MK Ford Customline 7 pr
- 6 E Svensson/S Andersson Lidköpings MK Ford Crestline 9 pr
- 7 K Brännmark/M E Börjesson Skellefteå MS Vauxhall Velox 10 pr
- 8 H Jonsson/P Gustavsson SMK Gävle Ford Zephyr 12 pr
- 9 G A A Johansson/J L Johanson, AA England Ford Zephyr 16 pr
- 10 B Krüger/S Mellström KAK/U Alvis 17 pr
- 11 E Hellum/H Isdahl KNA Norge Ford Zephyr Zod 18 pr
- 12 I Svensson/Å Pettersson VÖMK Ford Zephyr 25 pr
- 13 B Johansson/G Larsson Jämtl läns MK Plymouth 34 pr
- 14 R Svedberg/K G Olsson SMK Hälsingb Sunbeam Talbot 36 pr
- 15 G Blomquist/E Carlsson MS Ford V8 42 pr
- 16 B Bergström/Y Stenholm KAK Citroën B 15 32 pr
- 17 C Claesson/R Ivarsson Medelpads AMCK Nash Statesman 43 pr
- 18 E Seneby/G Hansson Kristianstads MK Ford Customline 47 pr
- 19 S Hultberg/S H Sjödin KAK Chevrolet 61 pr
- 20 W Kruse/E Kruse KAK Pontiac 75 pr

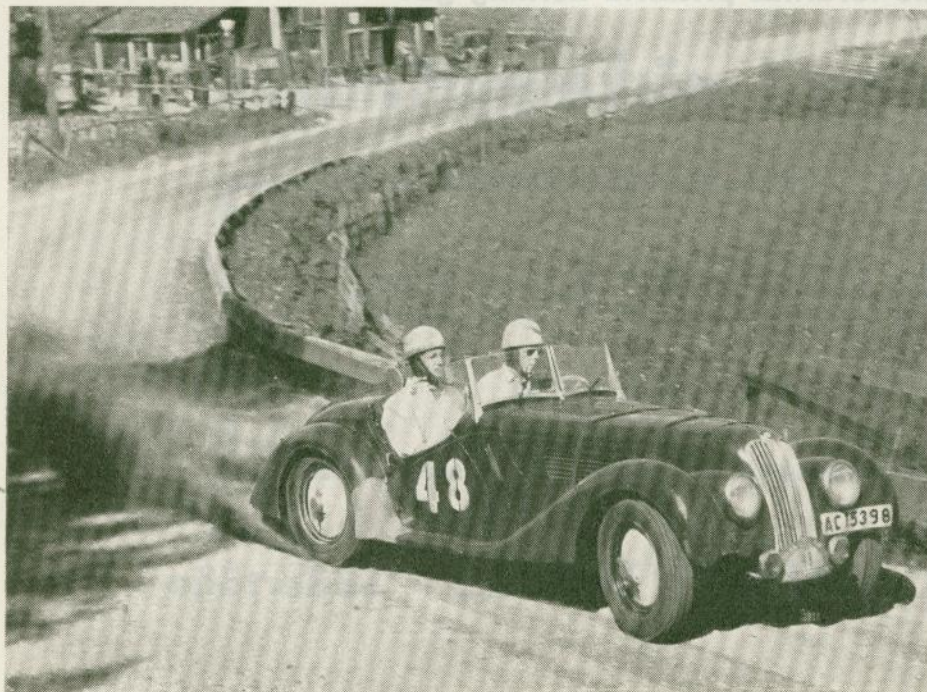
Klass II (standardvagnar 1.301—2.000 cc)

- 1 I Andersson/B Hansson Hälsinglands MK Alfa Romeo 0 pr
- 2 J Bonnier/B Boesen KAK/U Alfa Romeo 0 pr
- 3 P Nordström/G Sjölin Lycksele MK Volvo PV 444 0 pr
- 4 C Spjuth/Hj Ohlström KAK Alfa Romeo 0 pr
- 5 F Larsson/O Gustavsson AMCK Borgward Hansa 2 pr
- 6 G Callbo/S Höglund KAK Volvo PV 444 3 pr



- 7 A Fredlund/M Franzén Djursholms MK Renault Frégate 5 pr
- 8 R Bäcklund/H Broberg SMK Dala Volvo PV 444 5 pr
- 9 A Meding/R Helmqvist KAK Borgward Hansa 8 pr
- 10 Å Tedvik/H G Marklund Luleå MS Citroën B 11 11 pr
- 11 F Sjöberg/G Eriksson Lycksele MK Jowett Javelin 11 pr
- 12 S Lilja/G Magnusson Kalmar MK Volvo PV 444 11 pr
- 13 E Nilsson/B Andersson MS Volvo PV 444 11 pr
- 14 B Vesterberg/B Lindgren SMK Sthlm Volvo PV 444 11 pr
- 15 G Nygren/K Frisén Umeå MK Renault Frégate 12 pr
- 16 P-G Wilde/B Larsson VÖMK Borgward Hansa 12 pr
- 17 H Eriksson/B Wikner Arvidsjaurs MK Volvo PV 444 14 pr
- 18 I Greisen/S Sörensen KNA Norge Borgward Hansa 14 pr
- 19 G Pettersson/P-O Andersson Norrbottens MS Borgward Hansa 20 pr
- 20 E Blécher/S Klein Skara MK Volvo PV 444 20 pr
- 21 B Danielsson/A Bergström SMK Dala Volvo PV 444 20 pr

Ovan dammar Heinz Meier, rallyts ende utländske klassegrare, genom en skarp utförskurva vid Kroksjön, därunder Gunnar Källström, näst bäst i rallyt efter Hammarlund, på »De 365 backarnas väg» Ransjö-Hedeviden. Nederst demonstrerar Assar Svensson på BMW sin överlägsna kurvteknik.



- 22 A Sandberg/B Westman Medelpads AMCK Borgward Hansa 20 pr
- 23 B Mattesson/A-G Mattesson SMK Hälsingborg Renault Frégate 22 pr
- 24 N B Lauritzen/P Thomsen ASK Danmark Citroën B 11 28 pr
- 25 O Bäckström/B Sohlberg KAK Singer 1500 SM 33 pr
- 26 E Johansson/A Persson SMK Hälsingborg Tatrplan 34 pr
- 27 B Josefson/C Aspelin Luleå MS Opel Rekord 40 pr
- 28 E Wasser/T Rasmussen KAK Mercedes-Benz 180 48 pr
- 29 L E Jönsson/N H Elmert Jämtlands läns MK Volvo PV 444 48 pr
- 30 T Roskvist/E Roskvist KAK Volvo PV 444 69 pr

Klass III (standardvagnar)

1.001—1.300 cc)

- 1 J Bengtsson/G Kruse Hälsinglands MK Ford Anglia 0 pr
- 2 G Nilsson/S Nilsson Jönköpings MK Fiat 1100 0 pr
- 3 L Gustavsson/T Ström SMK Nässjö Fiat 1100 0 pr
- 4 C Johansson/N Hagen KNA Norge Ford Anglia 0 pr
- 5 S Bohman/E Edlund Botkyrka MK Peugeot 203 0 pr
- 6 E Lundgren/U Tysk Hälsinglands MK Ford Anglia 0 pr
- 7 N Carlsson/G Fellström Örnköldsviks MK Volkswagen 0 pr
- 8 B Hartley/G Holmström Mariestads MK Ford Anglia 1 pr
- 9 A Wernersson/B Norlén Finspångs MS Fiat 1100 1 pr
- 10 K E Andersson/R Andersson SMK Hedemora Fiat 1100 1 pr
- 11 A Johansson/G Falgard AMCK Fiat 1100 1 pr
- 12 A Thambert/S Liljekvist SMK Stockholm Fiat 1100 1 pr
- 13 R Rottblö Om/J Voigt Nielsen KDAK Danmark Fiat 1100 1 pr
- 14 M Rydberg/N-E Rydberg Kalmar MK Fiat 1100 1 pr



Smälänningen Lennart Gustafsson, Nässjö, på Fiat 1100 hörde till rallyts positiva överraskningar. Han blev trea i klassen (bilden ovan). Nedan tv gör Max Nathan — för tredje året i följd — sitt bästa att bryta den svenska segerraden i rallyt och i »porsche-klassen».



- 15 K Liljenberg/B Wahlin Botkyrka MK Simca 1 pr
- 16 F Hedman/O Boström Skellefteå MS Simca Aronde 2 pr
- 17 C-A Artursson/S-O Johansson-Lycksele MK Volkswagen 2 pr
- 18 T Jansson/L Jansson Filipstads MC Fiat 1100 2 pr
- 19 K Sandberg/B Sandberg Haparanda SMS Peugeot 203 3 pr
- 20 A Stenström/R Larsson MSK Hammaren Peugeot 203 4 pr
- 21 C Berglöf/H Gustafsson SMK Vadstena Fiat 1100 5 pr
- 22 G Persson/B Persson Jämtlands läns MK Fiat 1100 5 pr
- 23 T Swanström/S Larsson Luleå MS Fiat 1100 6 pr
- 24 S Lindholm/T Sjöman Hjo MK Volkswagen 8 pr
- 25 R O Sjöström/S Ahrenby SMK Uppsala Volkswagen 9 pr
- 26 O Karlsson/B Jansson Botkyrka MK Volkswagen 10 pr
- 27 A Bergh/B Goetze KAK Peugeot 203 11 pr
- 28 A Kaplan/S Ek Botkyrka MK Volkswagen 11 pr
- 29 C-A Adolffson/I Karlsson Jönköpings MK Ford Anglia 12 pr
- 30 B Genborn/S Sandén KAK/U Volkswagen 12 pr
- 31 M Melin/B Brandt Djursholms MK Simca Aronde 12 pr
- 32 F Granberg/Å Larsson Umeå MK Volkswagen 13 pr
- 33 C Koskull/M Kjerstadius Linköpings MS Volkswagen 15 pr

- 34 T Rödin/B Rödin KAK Peugeot 203 15 pr
- 35 A Sannö/A Jakobsson Mariestads MK Peugeot 203 15 pr
- 36 S Almén/E Andersson Örnköldsviks MK Ford Taunus 16 pr
- 37 D Bärgman/F Lundberg KAK Fiat 1100 17 pr
- 38 Jeanette Bonnier/W Lindberg KAK Volkswagen 17 pr
- 39 B Landberg/E Brodin SMK Nässjö Fiat 1100 18 pr
- 40 K R Ericsson/I Wemrud Eskilstuna MK Fiat 1100 18 pr
- 41 I Thärnström/K Thärnström KAK Peugeot 203 19 pr
- 42 E Hermansson/E Gustavsson Skara MK Simca Aronde 19 pr
- 43 S Lundberg/I Magnusson KAK Fiat 1100 21 pr
- 44 H Hagman/R Hagman Botkyrka MK Volkswagen 22 pr
- 45 S Brädhe/G Hertz AMCK Peugeot 203 23 pr
- 46 M Noix/M Lundberger Frankrike Peugeot 203 33 pr
- 47 Y Bonde/U Hammarlund KAK/U Volkswagen 40 pr
- 48 O Stålheim/H Axelsson SMK Nyköping Fiat 1100 44 pr
- 49 S Haskel/K Svensson KAK Simca 52 pr
- 50 M Sjöo/G Carlsson Djursholms MK Peugeot 203 58 pr
- 51 T Melin/E Andersson Hälsinglands MK Ford Anglia 142 pr

Klass IV (standardvagnar upp till 1.000 cc)

- 1 H Meier B Friman AvD Tyskland DKW 0 pr
- 2 H Kronegård/M Pavoni SMK Sthlm DKW 0 pr
- 3 R Melde/H Fahlén AMCK Saab 1 pr
- 4 G Menz/A Ranås AvD Tyskland DKW 1 pr
- 5 W Schlüter/H Schellhaas AvD Tyskland DKW 1 pr
- 6 N Falk/C Ridderberg SMK Gävle DKW 1 pr
- 7 E Halvorsen/C Wessel KNA Norge DKW 1 pr
- 8 D Persson/H Hagbäck SMK Trollhättan Saab 3 pr
- 9 G Molander/H Lundberg KNA Norge DKW 5 pr
- 10 E Jansson/R Jansson Filipstads MC DKW 9 pr
- 11 M Gatsionides/R Slotemaker KNAC Holland DKW 10 pr
- 12 G Fröberg/P H Andersson Jämtlands läns MK DKW 11 pr
- 13 G Holmström/B Gavelin KAK DKW 12 pr
- 14 R Carlsson/G Hagvall SMK Sthlm Saab 13 pr
- 15 A Askne/C E Larsson KAK Saab 14 pr
- 16 B Andersson/S Andersson Jönköpings MK DKW 19 pr
- 17 G Rotsman/Å Persson KAK IFA 22 pr
- 18 G Stenson/L B Spigel KAK/U Austin A30 22 pr
- 19 P-Å Holm/K J Lindkvist SMK Mjölby DKW 30 pr
- 20 E Johansson/P-O Carlsson Tibro MK DKW 34 pr
- 21 R Wessel/I Falgard Tyskland Lloyd LP 400 S 75 pr

Klass V (turist- och serie-sportvagnar över 1.300 cc)

- 1 J Dahlström/B Dahlström Hälsinglands MK Jaguar XK 120 1 pr
- 2 G Kaiser/H Ericson KAK/U Porsche 1500 1 pr
- 3 G Olsson/G Jildner Karlskoga MK Austin-Healey 100 1 pr
- 4 A Svensson/F Svensson Skellefteå MS BMW 1 pr
- 5 O Swahn/S Wikström KAK Triumph Sport 2 pr
- 6 A Bjerling/B Öström Borås MK Porsche 1500 3 pr
- 7 O Persson/J Eriksson Ludvika MS Ferrari 200 MM 4 pr
- 8 C Florman/P Bonde RAC England Porsche 1500 4 pr
- 9 C Lohmander/G Asplund KAK Lancia 7 pr
- 10 A Jonsson/K-I Jonsson Jämtlands läns MK Triumph Sport 9 pr
- 11 I Eriksson/O Larsson Ludvika MS Jaguar XK 120 9 pr
- 12 O Heick/E Kiersgaard KDAK-ASK Danmark BMW 11 pr
- 13 N Bergman/H Bacteman Botkyrka MK Porsche 1500 13 pr
- 14 B Sandström/V Viklund KAK Ford Comete 16 pr
- 15 S Ernesto/M Koltai KAK/U Triumph Sport 16 pr
- 16 P-M A:son Callenbergh/K Eriksson Hälsinglands MK Jowett Jupiter 19 pr
- 17 B Furugård/E Furugård SMK Göteborg Porsche 1500 21 pr
- 18 Å Grabne/R Eriksson SMK Sthlm Triumph 30 pr
- 19 E Henriksson/E Pettersson Arvidsjaurs MK Austin Healey 100 30 pr

Klass VI (turist- och serie-sportvagnar upp till 1.300 cc)

- 1 C-G Hammarlund/E Pettersson KAK Porsche 1300 0 pr
- 2 G Källström/S Höök Botkyrka MK Porsche 1300 0 pr
- 3 A Borgfors/Å Gustavsson SMK Östgöta Porsche 1300 0 pr
- 4 H Bengtsson/B Hellberg AMCK Porsche 1300 0 pr
- 5 W Engel/G Armbrrecht Tyskland Porsche 1300 5 pr
- 6 G Berg/L Pettersson Botkyrka MK Porsche 1300 6 pr
- 7 B Björnstad/J Åkerman KAK/U Porsche 1300 8 pr
- 8 M Nathan/Å Sjunesson Mainzer AC Tyskland Porsche 1300 8 pr
- 9 G Ericsson/L Lindholm SMK Nyköping MG 16 pr
- 10 G Johnson/L Lundell Nyköpings MS MG 19 pr
- 11 J Brännstam/F Ericsson Hjo MK MG 24 pr
- 12 G Thorsell/I Haglund Rimo MK MG 27 pr
- 13 L Johansson/G Ågren SMK Simrishamn MG 37 pr
- 14 C Lund/N Werner SMK Malmö Porsche 1300 95 pr



Harry Bengtsson, ung och duktig OT-åkare, rallydebuterade fint med sjätteplacering. Han var snabbast i porschegänget på flera fartsträckor. Bosse Hellberg assisterade som andreförare.

Damklass

- 1 Greta Molander/Helga Lundberg KNA Norge DKW 5 pr
- 2 Margareta Melin/Barbro Brandt Djursholms MK Simeca Aronde 12 pr
- 3 Cecilia Koskull/Monica Kjerstadius Linköpings MS Volkswagen 15 pr
- 4 Gunnel Ericsson/Lena Lindholm SMK Nyköping MG 16 pr
- 5 Ylva Bonde/Ulla Hammarlund KAK/U Volkswagen 40 pr
- 6 Maria Sjö/Gerd Carlsson Djursholms MK Peugeot 203 53 pr

Klubblag

- 1 Hälsinglands MK I J Dahlström E Lundgren I Andersson 1 pr
 - 2 AvD Tyskland H Meier G Menz W Schlüter 2 pr
 - 3 AMCK R Melde H Bengtsson F Larsson 3 pr
 - 4 KAK I C-G Hammarlund G Kaiser M Carstedt 4 pr
 - 5 Botkyrka MK G Källström G Berg S Bohman 6 pr
 - 6 KNA Norge E Halvorsen C Johansson I Grefsen 15 pr
 - 7 Örnsköldsviks MK N Carlsson Stig Almén D Näs-holm 19 pr
 - 8 Mariestads MK B Hartley A Sannö I Hartley 23 pr
 - 9 Jönköpings MK B Andersson G Nilsson C-A Adolfsson 31 pr
 - 10 KAK II B Sandström D Bärgman C Spjuth 33 pr
 - 11 KAK/U II B Björnstad Y Bonde B Genborn 60 pr
 - 12 Jämtlands läns MK G Fröberg G Persson L E Jönsson 64 pr
- Utgått: KAK/U I

Märkeslag

- 1 Porsche (lag 1) A Borgefors G Källström C-G Hammarlund 0 pr
 - 2 Alfa-Romeo I Andersson J Bonnier C Spjuth 0 pr
 - 3 Ford Anglia J Bengtsson C Johansson E Lundgren 0 pr
 - 4 DKW (lag 1) H Meier G Menz W Schlüter 2 pr
 - 5 Porsche (lag 2) H Bengtsson G Berg G Kaiser 7 pr
 - 6 Ford M Carstedt J Kvarnström I Hartley 11 pr
 - 7 DKW (lag 2) N Falk H Kronegård G Fröberg 12 pr
 - 8 Fiat (lag 3) D Bärgman G Persson C Berglöf 27 pr
 - 9 Borgward-Hansa F Larsson P-G Wilde A Sandberg 34 pr
 - 10 Renault-Frégate A Fredlund G Nygren B Mattesson 39 pr
 - 11 Fiat (lag 2) O Stålheim G Nilsson A Johansson 51 pr
 - 12 MG Gunnel Ericsson G Thorsell G Johansson 62 pr
 - 13 Volkswagen Y Bonde Jeanette Bonnier C Koskull 72 pr
- Utgått: Fiat (lag 1) Jaguar

Utgått ur tävlingen

S Servais/A Nilsson Renault 4 CV, P Lee/P Easton Jaguar XK 120, B Jonsson/S Rytterberg Austin-Healey 100, K Sukki/B Bergström Aston Martin DB 2, H Josefson/B Lindwall Fiat 1100, K Klasson/O Henriksson Fiat 1100, L Johansson/B Leion Fiat 1100, I Blom/L Blom Fiat 1100, P Devor/G Devor Volkswagen, A Orrvik/I Lagerstedt Fiat 1100, T Orrvik/K Nederman Fiat 1100, R Benno/S Mörner Fiat 1100, A Andersson/K E Andersson Simeca Aronde, J Moser/E Bonving Fiat 1100, Hj Sandberg/G Eriksson Fiat 1100, K Sewring/A Pedersen Fiat 1100, H Wågberg/E Envall Wolseley, I Wollert/A Bohm Alfa Romeo, S Eklund/H A Rundquist Alfa Romeo.

Specialsträcka 1 Ransjö—Hede-viken »De 365 backarnas väg»

Distans 24,5 km, tid klass V 20 min 45 sek. (de stora sportvagnarna), klass VI 21.15, klass I 21.15, klass II 21.30, klass III 21.45, klass IV 22.00.

- 129 förare prickfria
- 1 prick
Bengt Andersson Leif Johansson, Åke Grabne, Bengt Furugård, Tage Rödin, Marcel Noix, Allan Sandberg, Sven Lilja, Birger Danielsson, Erik Hellum, Gunnar Blomquist, Björn Krüger.
- 2 prickar
Sven Lundberg, Hjalmar Sandberg, Ingemar Thärnström, Lars Edv Jönsson, Eric Wasser, Göte Pettersson, Eric Johansson.
- 3 prickar
Karl Sukki, Elov Henriksson, Rolf Benno, Bo Landberg, Ola Bäckström, Bengt Mattesson, Ivar Svensson.
- 4 prickar
Tua Orrvik, Harry Wågberg, Niels Bjerg Lauritzen, Gunnar Nygren, Bo Bergström, Sune Hultberg, Evert Johansson.
- 5 prickar
Per Devor, Maria Sjö, Rune Svedberg, Erik Seneby, Claes Claesson.
- 6 prickar
Ylva Bonde
- 7 prickar
Tage Roskvist.
- 10 prickar
Rudolph Wessel, Wilhelm Kruse.

Rolf Melde kämpade tappert med sin Saab mot DKW-övermakten och låg prickfri ända till sista sträckan, då han tvangs ta en pinne. Här ses han på väg mot Ljusrotet vid Burträsk i Norrbotten.

Specialsträcka 2 Husås—Andviken »Längs forsarnas dal»

Distans 17,5 km, tid klass V 14.30, klass VI 14.45, klass I 14.45, klass II 15.00, klass III 15.15, klass IV 15.30.

- 135 förare prickfria
- 1 prick
Evert Johansson, Johan Brännstam, Åke Grabne, Per Devor, Sven Lundberg, Åke Tedvik, Erik Blé-chert, Erik Wasser, Göte Pettersson, G A A Johans-son, Ivar Svensson, Elov Henriksson.
- 2 prickar
Ylva Bonde, Sigvard Ernesto, Eric Johansson, Rune Svedberg, Bo Bergström, Tage Rödin.
- 3 prickar
Niels Bjerg Lauritzen, Ola Bäckström, Bernhard Johansson, Claes Claesson, Sune Hultberg.
- 4 prickar
Lars Edv Jönsson, Tage Roskvist, Gunnar Blom-quist.
- 5 prickar
Paul Lee.
- 6 prickar
Rudolph Wessel, Maria Sjö.
- 7 prickar
Erik Seneby.

Specialsträcka 3 Kroksjön—Ljusrotet »I midnattsolens land»

Distans 31 km, tid klass V 22.30, klass VI 22.45, klass I 22.45, klass II 23.15, klass III 23.45, klass IV 24.15.

- 45 förare prickfria
- 1 prick
Greta Molander, Gösta Holmström, David Pers-son, Charles Florman, K E Andersson, Owe Stålheim, Folke Larsson, Gunnar Callbo, Martin Carstedt.
- 2 prickar
Gustaf Fröberg, Eric Jansson, Werner Engel, Åke Jonsson, Nils Bergman, Gustaf Persson, Thure Me-lin, Carl-Axel Artursson, Kurt Sandberg, Alrik Sten-ström, Eiler Svensson, Tage Swanström.
- 3 prickar
Ragnar Carlsson, Carl Lohmander, Sven Haskel, Carl Berglöf, Arne Fredlund, Rune Bäcklund, Gunnar Nygren, Anders Meding, Gösta Berg.
- 4 prickar
Max Nathan, Osvald Heick, P-M A:son Callen-berg, Ivar Grefsen, Folke Sjöberg, Iwan Hartley.
- 5 prickar
Maurice Gatsonides, Tage Rödin, Anders Bergh, Folke Granberg, Stig Lindholm, R O Sjöström, Åke Tedvik, Kenneth Brännmark, Bo Sandström, Sam Brådhe.
- 6 prickar
Gunnel Ericsson, Elov Henriksson, Sigvard Er-nesto, K R Ericsson, Arne Kaplan, Otto Karlsson, Carl-Axel Adolfsson, Erik Nilsson, Sven Lilja, Bengt Vesterberg, Bo Josefsson, Henry Jonsson, Björn Krüger.
- 7 prickar
Bengt Andersson, Arne Askne, Bengt Furugård, Jeanette Bonnier, Cecilia Koskull, Margareta Melin, Arvid Andersson, Ingemar Thärnström, Björn Gen-born, P-G Wilde, Harry Eriksson, G A A Johansson.
- 8 prickar
Gunnar Rotsman, Gösta Johnsson, Sven Lundberg, Bo Landberg, Erik Hellum, Arne Sannö.



9 prickar
P-A Holm, Georg Stenson, Harry Hagman, Stieg Almén, Göte Pettersson.
10 prickar
Allan Sandberg, Erik Blécher, Eric Wasser, Bengt Mattsson.

Specialsträcka 4 Västernyliden— Mjösjön »I Norrlandsfurornas skugga»

Distans 22 km, tid klass V 16.15, klass VI 16.45, klass I 16.45, klass II 17.00, klass III 17.15, klass IV 17.30.

73 förare prickfria

1 prick
Maurice Gatsonides, Eric Jansson, David Persson, Ake Jonsson, P-M A:son Callenbergh, Nils Bergman, Sam Brådhe, Sven Haskel, Margareta Melin, Folke Granberg, Stig Lindholm, P-G Wilde, Sven Lilja, Gunnar Nygren, Erik Hellum, Henry Jonsson.

2 prickar
Gösta Holmström, Arne Askne, Gunnel Ericsson, Bo Sandström, Osvald Heick, Sigvard Ernesto, Bengt Furugård, Tage Rödin, Anders Bergh, Otto Karlsson, Harry Hagman, Eskil Hermansson, Stieg Almén, R P Sjöström, Björn Genborn, Bo Landberg, Erik Nilsson, Harry Eriksson, Bengt Vesterberg, Folke Sjöberg, Göte Pettersson, Bo Josefsson, Bengt Mattsson, G A A Johansson, Kenneth Brännmark, Björn Krüger.

3 prickar
Gunnar Rotsman, Elov Henriksson, Cecilia Koskull, Arne Kaplan, Arne Sannö, C-A Adolfsson, Erik Blécher, Eric Wasser, Birger Danielsson.

4 prickar
P-A Holm, Johan Brännstam, Gunnar Thorsell, Ake Grabne, Sven Lundberg, Ingemar Thärnström, Allan Sandberg, Niels Bjerg Lauritzen, Ivar Svensson.

5 prickar
Bengt Andersson, Evert Johansson, Georg Stenson, Bjarne Björnstad, Leif Johansson, Jeanette Bonnier, Eric Johansson, Rune Svedberg.

6 prickar
Bernhard Johansson, Gunnar Blomquist.

7 prickar
Bo Bergström.

8 prickar
Ylva Bonde, Lars Edv Jönsson, Erik Seneby, Claes Claesson.

Specialsträcka 5 Älgered—Ström- backa »De långa knivarnas väg»

117 förare prickfria.

1 prick
Maurice Gatsonides, Arne Askne, Johan Brännstam, Ake Grabne, Bo Sandström, Elov Henriksson, Sigvard Ernesto, Eskil Hermansson, Sven Lundberg, Ola Bäckström, Göte Pettersson, Ivar Svensson, Rune Svedberg.

2 prickar
Bengt Andersson, Georg Stenson, Gunnel Ericsson,

Lyckselebon Tage Nyström »envisas» med att rallytävla på Vauchall Velox, och i år var det bara John Kvarnström som — på bättre tid i broms- och accelerationsprovet — förmådde slå honom i stora standardvagnsklassen. Han ses här på Andvikensträckan i Jämtland.



Gösta Johnson, Ylva Bonde, Lars Edv Jönsson, Eric Johansson, Tage Roskvist, Claes Claesson.

3 prickar
Eric Jansson, Gunnar Thorsell, Maria Sjö, Gunnar Blomquist, Erik Seneby.

4 prickar
Gösta Holmström, Leif Johansson.

5 prickar
Gustaf Fröberg, Gunnar Rotsman.

6 prickar
Evert Johansson, Wilhelm Kruse, Sune Hultberg.

7 prickar
Per-Ake Holm, Rudolph Wessel.

Specialsträcka 6 Öllösa—Skeppsta »De 365 kurvornas väg»

Distans 12,4 km, tid klass V 11.30, klass VI 11.45, klass I 11.45, klass II 12.00, klass III 12.15, klass IV 12.30.

0 prickar
Heinz Meier, Harald Kronegård, Allan Borgefors, Gunnar Källström, C-G Hammarlund, Harry Bengtsson, K E Andersson, Lennart Gustavsson, Gunnar Nilsson, John Bengtsson, Carsten Johansson, Erik Lundgren, Sten Bohman, Nils Carlsson, C-A Artursson, Ivar Andersson, Joakim Bonnier, Carl Spjuth, Paul Nordström.

1 prick
Rolf Melde, Nils Falk, Gustav Menz, Walter Schlüter, Einar Halvorsen, David Persson, Gert Kaiser, Jonnie Dahlström, Gunnar Olsson, Assar Svensson, Alf Johansson, Kjell Liljenberg, Rudolf Rottböl Örum, Börje Hartley, Ake Thambert, Max Rydberg, Kurt Sandberg, Folke Larsson, John Kvarnström, Tage Nyström.

2 prickar
Oscar Swahn, David Bärgman, Sam Brådhe, Folke Hedman, Thure Jansson, Arne Kaplan, Otto Karlsson, Carl Berglöf, Stig Lindholm, Alrik Stenström, R O Sjöström, Arne Fredlund, Rune Bäcklund, Gunnar Calbo, Martin Carstedt.

3 prickar
Maurice Gatsonides, Eric Jansson, Gösta Berg, Bjarne Björnstad, Werner Engel, Arne Bjerling, Charles Florman, Gustaf Persson, Maria Sjö, Björn Genborn, Iver Grefsen, Erik Nilsson, Niels Bjerg Lauritzen, Sven Lilja, Bengt Vesterberg, Iwan Hartley, David Näsholm, Kenneth Brännmark.

4 prickar
Greta Molander, Gustaf Fröberg, Bengt Andersson, Arne Askne, Max Nathan, Olle Persson, Carl Lohmander, P-M A:son Callenbergh, Anders Bergh, Margareta Melin, Arne Sannö, Tage Swanström, Per-Gustav Wilde, Gunnar Nygren, Bo Josefsson, Björn Krüger.

5 prickar
Gösta Holmström, Georg Stenson, Osvald Heick, Nils Bergman, Sigvard Ernesto, Marcel Noix, Tage Rödin, Sven Haskel, Jeanette Bonnier, Cecilia Koskull, K R Ericsson, Eskil Hermansson, Sven Lundberg, Stieg Almén, Bo Landberg, Allan Sandberg,



Greta Molander hade tredje och sista in-teckningen i BPs damklassvandringspris i sikte och tog det också med väl avvågad farthållning.

Harry Eriksson, Birger Danielsson, Folke Sjöberg, Göte Pettersson, Anders Meding.

6 prickar
Evert Johansson, Gunnar Rotsman, Gunnel Ericsson, Ake Jonsson, Ingemar Thärnström, Erik Blécher, G A A Johansson.

Rallyts prisdonatorer

Göte Andersson & Co AB Stockholm
Gustaf Byrenius AB Stockholm
Caltex Oil AB Stockholm
Dagens Nyheter Stockholm
Dir Axel Enström Sundsvall
AB Fixfabriken Göteborg
Ford Motor Co AB Stockholm
Fredlund Automobil AB Stockholm
Försäkrings AB Fylgia Stockholm
AB Gjestvang & Co Stockholm
Aug Huzell AB Karlstad
KAK/S Malmö
KAK/V Göteborg
KAKs styrelse Stockholm
Ing Torsten Kreuger Stockholm
Ragnar Lagerblads Boktryckeri Karlshamn
Lagerströms Fabriks AB Mjölby
Motorvän Göteborg
AB Nordiska Kompaniet Stockholm
AB Nyköpings Automobilfabrik Nyköping
AB Nynäs-Petroleum Stockholm
Konsul och fru Boo Nyström Karlstad
AB Hans Osterman Stockholm
Carl Axel Pettersson AB Stockholm
Philipsons Automobil AB Stockholm
Bokförl John Ringström Uppsala
Sandvikens Jernverks AB Sandviken
AB Scania-Vabis Södertälje
AB Stockholms Centralgarage Stockholm
Strömbergshyttan AB Hovmantorp
Ströms Herrekipering Stockholm
Försäkrings AB Svea-Nornan Göteborg
Svenska BP Olje AB
Svenska Esso AB Stockholm
Svenska AB Fiat Stockholm
Svenska Gulf Oil Co AB Stockholm
AB Svenska Kullagerfabriken Göteborg
AB Svenska Shell
Svenska Skifferolje AB Örebro
Sydsvenska Dagbladets AB Malmö
AB Teat Stockholm
Trelleborgs Gummifabriks AB Trelleborg
AB Tydén's Patenter Stockholm
Vecko-Journalen Stockholm
AB A Wiklund Stockholm
AB Ahlén & Holm Stockholm