



MED

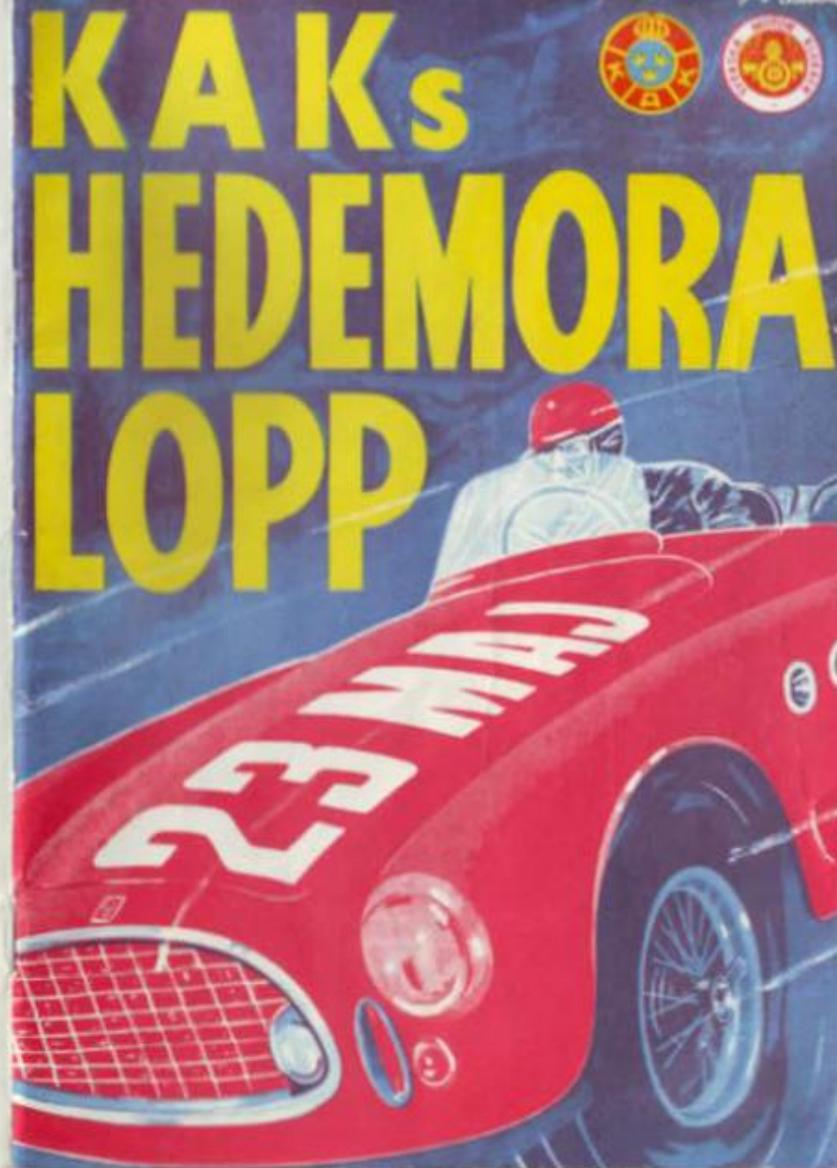
ACT

SVENSKT PATENT NR 135366

**DEN STÖRSTA
BENSINNYHETEN
PÅ 32 ÅR!**

Kr 2:—

Königsleden, Sjöströket, Åkersberg — Källstam 1914



Först i mål



ENERGOL

MOTOR OIL

Officiellt

PROGRAM

för

KAKs HEDEMORALOPP

23 maj 1954

arrangerat av

KUNGL. AUTOMOBIL KLUBBEN

i samarbete med

SVENSKA MOTORKLUBBENS HEDEMORAAVDELNING

på

Hedemoras Grand Prix-bana

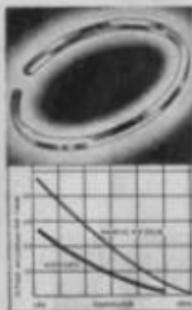
Tidsplan:

- 07.00 Spärras banan för motortrafik
- 10.30 Friluftsgudstjänst med predikan av pastor Leif Bergström
- 13.00 Klass 6. F3-racers
- 13.45 Klass 3—4. Seriesportvagnar över 1600 cc.
- 14.45 Klass 1—2. Specialsportvagnar
- 16.30 Klass 5. Seriesportvagnar upp till 1600 cc.

Ovanstående tidsplan är ungefärlig

50-75% mindre motorslitage med Mobiloil

— oljan med den **NYA** sammansättningen



Detta bevisas av atomprovet på följande sätt:

1. Kolringar utsattes för radioaktiv strålning vid den kända atommilan i Oak Ridge, USA.
2. De nu radioaktiva kolringarna monterades och kördes i provmotorer.
3. Mängden av de slitagepartiklar, som från kolringarna kommit ner i oljan, avlästes sedan med hjälp av en Geigermätare.
4. Atomprovet visade, att det blir 50-75% mindre motorslitage med Mobiloil-oljan med den nya sammansättningen — än med vanliga HD-olja.

Valj den olja, de flesta motormän väljer —

Mobiloil



Både i kanna och lös vikt.



H.K.H. Prins Bertil
KAKs ordförande
Tävlingens beskyddare



Landsövding
Eije Mossberg



Direktör
Harry Larsson

Tävlingskommitténs hedersledamöter



elektrisk utrustning
för motorcyklar
och mopeder

VDO

hastighetsmätare
transmissioner
instrumentservice



Ingeniörsfirman
K. G. KNUTSSON

Virkarvägen 3 STOCKHOLM 20 Växel 44 91 73

KUNGL. AUTOMOBIL KLUBBEN har med sitt Hedemorolopp velat få till stånd en storinternationell hastighetstävling för sportvagnar. Förare från åtta nationer, däribland ett flertal tillhörande den absoluta världseliten, återfinns på startlinjen idag. För de inhemska förarna har speciellt seriesportvagnsklasserna varit attraktiva.

Den kontinentala bilsporten har gått framåt med stormsteg under de senaste decennierna, och svenska förare har också på utländsk botten bedrat de blå-gula färgerna. KAK hoppas att genom dagens tävling bidra till ett vidgat förarutbyte med de stora bilsportnationerna, samtidigt som de svenska förarna får tillfälle att mäta sina krafter på en bana av Hedemoras format.

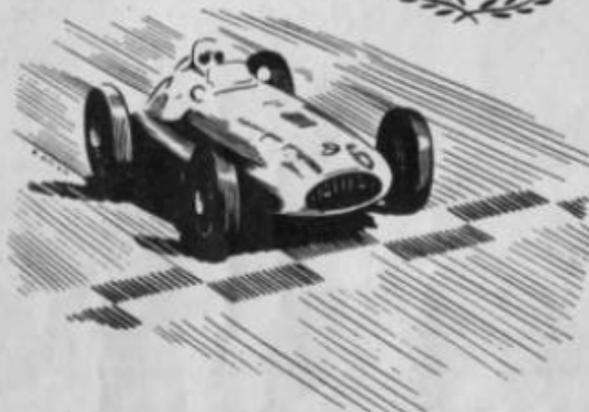
Ett särskilt tack riktar vi till SMKs Hedemoraavdelning, som — trogen sina sportliga traditioner — behjärtat samarbetat i arrangemangen.

I förhoppning att tävlingarna skall ge ett fullgott sportligt utbyte hälsar vi förare, publik, press och representanter för de olika motororganisationerna hjärtligt välkomna till KAKs Hedemorolopp.

KUNGL. AUTOMOBIL KLUBBEN

PIRELLI segerdäck -

för sport och vardagsbruk



PIRELLI

De flesta tävlingsförare svär under
med säkerhet Pirellidäcken.
15 Grand-Prix vanns 1932 med
Pirellidäck.
Pirellidäcken ger högre fart, säk-
rare kurvtagning och bättre broms-
förmåga.

Det finns alltid en Pirelli-profil för just Ert fordon

AB TEAT, STOCKHOLM

ORGANISATIONSKOMMITTÉ:

Harald Palmi KAK ordförande Harry Larsson SMK
Bertil Lundberg KAK Magnus Ramström SMK
Erik Westerberg KAK Axel Eriksson SMK
Sture Agvald KAK sekreterare

PRISDOMARE:

Harald Julin ordförande
F. S. Barnes (repr. IAC, England)
K. G. Granberg (repr. AK Finland)
Gösta Fränckel
Boo Nyström

TÄVLINGSLEDARE:

Major Harald Palmi

Tävlingssekreterare: Sture Agvald

Bitr. " Stig Rudolph

Tidtagning: Stig R. Lindström

Besiktning: Bertil Lundberg
Råd Hanners
R. Lindholm

Start: Max-Harry Larsson

Start- och måldomare: Wilhelm Wenn-
berg

Banchef: Alvar Karlsson

Depåchef: Edward Mäner

Speakers: Gösta Holmström
Bertil Bergman

Preskommisariater: Claes Atell
Olle Eriksson

Inkvartering: Bengt Johansson

Rapporttjänst: Åke Lundberg

Ordnings- och säkerhetstjänst: TT lands-
kapen i Kopparbergs län Gunnar
Delleryd och kommissarie Knut Ek-
blad

Chetsällkare: Dr Ragnar Thune

Spökvård: Böda Korset, Åvesta

Biljettförsäljning och axspärning: Ger-
hard Hedberg med IFK Hedemora

Programförsäljning: Hedemora sportklubb

Högtalartjänst: AB Pettersson och Wedin

Byggnationer: Ernst Sundh

kör till

tanka



med 88 oktan

Sveriges bästa bensin

OKTAN-extra
finns på samtliga
IC-stationer

återbäring
på
köpet

Upplysningar för publiken

Först en varning. En motortävling är särskilt farlig för sådana åskådare, som uppehåller sig på förbjudna platser. Följ därför lojalt funktionärernas anvisningar.

Hundar får icke införas på tävlingsområdet.

Banan kommer att utrymmas på publik 60 minuter före första start.

Fridlyst område. Norra delen av banan är fridlyst och området är försedd med skyltar.

Viadukter för passerande över tävlingsbanan finnes i Matsbo, depåplatsen, södra kurvan och 800 meter söder om Västerby på banans östra del.

Högtalare är uppmonterade i Västerby och i hela Stadsbergsområdet.

Tävlingsdepån är belägen 500 meter norr om södra kurvan på banans östra del.

Depåuppställningsplatsen är belägen i Folkets Park.

Upplysningar för vägfarande söder om Avesta. För att avlasta trafiken i Hedemora stad och för erhållande av snabb utfart söderut, är det önskvärt, att bilar på södra parkeringarna tager vägen över Dala-Finnhyttan till Avesta. Extra vägvisare visar vägen.

Startplatsen är belägen vid tävlingsdepån. Starten sker som "Le Mans start" och banan köres i högervarv.

Målet är beläget mellan depån och södra kurvan.

All filmning avsedd för produktion och försäljning är, utan tillstånd, vid laga ansvar förbjuden.

Toaletter finnes på Stadsberget och i Västerby. Vägvisare till dessa är uppsatta.

Rödakorstätt med manskap finnes vid hemvärnsgården på Stadsberget och är avsett för olycksfall och skador inom publikområdet.

Obs! Det är livsfarligt att beträda tävlingsbanan innan tillstånd lämnats i högtalarna.

JURID

Tävlingseresultat 1953

BROMSELÄGG

LAMELLELÄGG

VÄRLDSMÄSTARSEGRAR MED JURID

Warner Henz	133 m
Warner Henz	130 m
Fogge Anderson	120 m

TYSKA MÄSTERSKAPSSEGRAR MED JURID

Warner Henz	133 m
Warner Henz	130 m
Schmid Wirscha	130 m
Georg Meier	100 m
Klaus Meier	100 m med utväg
Ther Mollath	80 Fimmel 31
A. W. Long	80 Fimmel 31

SEGRAR UNDER 1953 MED JURID

	1:a plats	2:a plats	3:a plats
Tyska resultat	29	23	17
Internationella resultat	29	19	17
	98	74	84

Även Sveriges bästa förtäring använder JURID.
Läs: Erik Dahlbom Lundgren och Pelle Nyström.

WIKLUNDS Stockholm 13



"MYGGORNA" SOM FOLK TRIVS MED

Midgetracersporten är sensationellt ung. Den introducerades faktiskt först 1933, då Earl Gilmore, samme man som förevigt sitt namn genom att bygga Gilmore Stadium i Los Angeles, övertalade den geniale tyskamerikanske motorkonstruktören Fred Offenhauser att bygga en miniatyrracerbil, som lämpade sig för tävlingar på små rundbanor. Det tog denne tre veckor att bygga en "Offy Midget" av den typ som än i denna dag dominerar den amerikanska midgetsporten.

Hur såg då denna midget ut? Ja, man skulle kunna säga att den var en förminskad kopia av den franska formelracervagnen Bugatti, men i stället för en 4,5-litersmotor nöjde sig Offenhauser med en

1,5-liters. Någon "mygga" efter europeiska begrepp var det alltså inte fråga om, men amerikanarna kunde omöjligen tänka sig något mindre i motorvåg och 1,5-litersvolymen håller man envist fast vid ännu i dag på andra sidan Atlanten. "Offy Midget" var sensationell på sin tid, men det är inte i dag, då vi européer visat, att det går att köra fort med en tre gånger mindre motor, den som svenska folkhumorn döpt till "halvpannan".

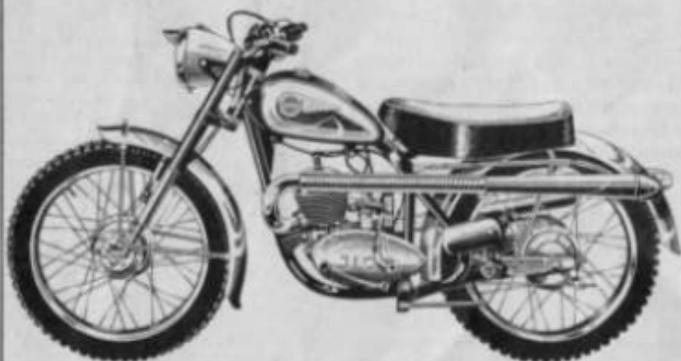
"Offy Midget" var emellertid mest sensationell ur prissynpunkt, ty den kunde köpas för cirka 20 000 kronor, medan en formelracervagn betingade ett pris i sexsiffrigt kronotal. Detta är förklaringen till att midgetracersporten "slog" direkt i USA. Ett par år efter starten räk-

årets toppsensation

Monark

"BLUE TOP FIGHTER"

150 cc 9 hästars sportknarr
med fjädrande bakgaffel - i
lägsta körkortsåldersklassen



AB CYKELFABRIKEN MONARK, VARBERG

nade man drygt 1 000 tävlingsmidgets. Och tävlingarna på de små rundbanorna tillvann sig också publikgunsten på rekordtid. Det dröjde inte länge, förrän man räkade med 20 000 åskådare som ett ordinarie genomsnitt på tävlingarna. Midgetsporten blev en lönande affär för såväl arrangörer som förare och efter kriget har årligen utbetalats cirka 25 miljoner kronor i prispengar. Segerpremien vid en större amerikansk midgettävling brukar röra sig kring cirka 5 000 kronor.

Cooper gör entré

Den amerikanska midgetracern väger som regel minst 500 kilo och har oftast en fyrcylindrig motor som bromsar bortåt 100 hästkrafter vid 6000 varv/min. Det tyckte engelsmannen Cooper var i mesta laget och då han sommaren 1945 förverkligade den idé han fått vid ett USA-hesök före kriget så blev det reducerade siffror över hela linjen. "Cooper 500" gjordes ursprungligen av Fiatdelar och det lilla smäckra ekipaget, som vägde mindre än 300 kilo, försågs med en encylindrig motorecykelmotor av märket Jap. Över en vanlig motorecykelkoppling med kedja drev denna motor, vars effekt höll sig under 50 hästkrafter vid 6000 varv/min., en fyrväxlad låda varifrån även drivningen på bakaxeln skedde med kedja. Den europeiska myggracern, som redan premiäråret noterade toppfarter på 160 km/tim. och som visade sig äga fantastiska vägegenskaper, väckte sensation från första början, speciellt som priset var det icke minst sensatio-

nella hos nyskapelsen. Det höll sig vid moderata 10 000 kronor, vilket betydde, att även de icke kapitalstarka racersportentusiasterna fick sin chans att vara med och leka på de lockande tävlingsbanorna. Coopers fabrik i Surbiton nådde snabbt en aktningvärd kapacitet och dess produkter vann snart avsättning även utanför imperiet.

Svensk premiär 1935

Verner Hansson, känd tävlingspromotor i SMK:s stockholmsavdelning, var först att introducera midgetsporten i Sverige. Det skedde på Solvalla 1935, då två engelsmän, W. Murden och M. St. Nair gjorde tre uppvisningsvarv med amerikanska vagnar, som utrustats med tvåcylindriga Japmotorer på 980 cm³. Murden var snabbast med en medelfart av 89,9 km/tim., vilket inte alls var oävet på den lösa, oöserade grusbanan.

Men midgetsportens verkliga genombrott i Sverige är av betydligt yngre datum. Det låt vänta på sig till de sista åren på 40-talet. Den första svenskbyggda midgetvagnen konstruerades av stockholmarens Yngve Andersson. Han försåg sin "hemsöjd" med en Zündappmotor på 800 cm³. Men först på sommaren 1947, då Åke Jönsson i Arlov presenterade "Effyh 500", som byggts av bröderna Folke och Yngve Håkansson i Malmö, kan man tala om en verklig racervagn. Den företeer vissa likheter med förkrigsårens tyska Auto Union-racer och var liksom "Cooper 500" utrustad med en Japmotor. Den slog väl ut och blev genasi föremål för serietillverkning. Några stockholmare med



Har Ni garage-problem?

Ni kanske är en av de bilägare, som på vintern har bilen ute i kylan eller otillfredsställande garagerad (dvs. inne i kylan). Båda alternativen betyder en hastig värdeförsämring av Eder bil och fört eller senare ryggsrott och i och för Eder själv.

Föbered Eder därför redan nu för kommande vinter genom att omgående beställa ett av våra monteringsfärdiga garage i gedigen brandhärdig och varmbead konstruktion (20—25 cm:s tjocklek). Standardtyper för både person- och lastbilar till konkurrenskraftiga priser.

Martins byggblock är även det idealiska materialet för verkstäder, serviceanläggningar och bostadsbyggnader i alla former.

Meddela oss snarast Eder önskemål för erhållande av offert.

AB MARTINS BYGGBLOCK

Lingbed

Tel. Svärdsjö 220 01

tävlingsförarna Raymond Sjöqvist, Oscar Swahn och Bruno Tavell i spetsen importerade Cooper och i Örebro startade två driftiga tävlingsentusiaster, Sven Andersson och Bengt Pettersson, tillverkning av ytterligare en svensk midget, som döptes till "Svebe". Vagnsparken växte snabbt i vårt land och redan i årsskiftet 1949—1950 fanns 40-talet midgetracervagnar registrerade hos Sveriges motorfederation.

Till en början fanns bara maskinproblem för våra midgetförare, som ställde upp i alla tävlingar till vilka de inbjöds. Så småningom kom man emellertid över födslovändorna och då trädde också ganska snart olika smakriktningar beträffande tävlingsformer i förgrunden. Från början körde alla villigt och glatt rundbanor både på is och kolstylib, men nu visade det sig, att de engelska och de svenska midgetvagnarna hade olika egenskaper. Cooper hade ingenting att hämta mot den 50 kilo lättare Eifyh på 400-metersbanor men var i stället klart överlägsna på landsvägsbanor av TT-typ, vilket torde haft sin förklaring i att de svenska konstruktörerna ej kommit på riktigt lämpliga fyrhjulsbromsar.

Nu har en utjämning skett även beträffande dessa motsatsförhållanden. De nya svenska midgetracerkonstruktionerna har fått bättre bromsar och Cooper har liksom sina övriga europeiska efterföljare gått ned mot 200-kilostrecket i vikt. Medlemmarna i den inom KAK efter engelskt mönster redan 1947 bildade "500-klubben" har blivit allt flera och är numera en riksomfattande kamratklubb.

Genombrottet kom

1949 var det första stora svenska Grand Prix-året för midget. Man kan gott påstå, att elddopet begicks i Hedemora, där Oscar Swahn triumferade, sedan han etablerat en spännande slutstrid med Raymond Sjöqvist, Bruno Tavell och Nils Gerremo. "Max-Harry" Larsson var storförtjust och såg redan i andanom Hedemora som skådeplats för ett midgetsportens europamästerskap. Men året därpå gick solen tyvärr i moln, ty då lurades våra elitmän att jaga slut på varandra. Den ena motorn efter den andra skar ihop och loplet blev med några få vagnar kvar på banan om inte flaska så dock en stor besvikelse.

Sedan fick midgetsporten i vårt land kämpa i motvind några år. I fjol kom dock belöningen för pionjärerna, som aldrig tappat tron på sportens framtid. Det blev TT-succéer såväl i "Västkostloppet" som i "Skarpnäckloppet" och till dessa bidrog inte minst den engelske gästföraren Nuckey. Våra egna svenska förare är dock också värda en stram honnör för sina insatser, inte minst den oväntade landskampsegern över Finland på Skarpnäck. Det första svenska landslaget i midget är historiskt och därför återger vi namnen: Sven Andersson, Stig Bergqvist, Erik Engvall, Nils Gagner, Nils Gerremo och Eiler Svensson. Belöningen för deras vackra insats är ett från i år nyinstitutt svenskt mästerskap i TT samt i någon mån denna internationella tävling i Hedemora.

Henry Runströmer

DEPÅ

GLIMTAR

ASTON MARTIN DB 3.5



FERRARI 375 MILLEMIGLIA



JAGUAR XK 120 CS



ALLARD J 2 S



HEALEY-NASH



PORSCHE



AUSTIN-HEALEY



ALFA ROMEO 1900 SPORT

FERRARI 500 MONDIAL



KIEFT



TOJEIRO



MASERATI



SWIRE



COOPER MK VIII



CTH gör
speedway-
succé



Varje Ollie gillar skarpt sina CTH-mössor!

CTH

CTH leder när det gäller mössor
AB. C. TH. ERICSON • BORLÄNGE



SVENSKA FÖRAREPROFILER

av red Bertil Jihde

STURE NOTTORP



Som gubben i lädan hoppade Sture Nottorp upp då han som fullkomlig outsider triumferade i Fjölårets Midnattssoberrally. Den nu 28-åriga göteborgsdirivktören hade bara ett par mer eller mindre turistbetonade rallyn och OT-lärlingar bakom sig när han med sin Porsche knöt upp svansen på hela den svenska landsvägselitén under rallyts sekundkörning på fartsträckorna. Han har en känsla för bilkörning som man sällan ser maken till och var också den förste svensk som (i början på den här månaden) gav sig i kast med Mille Miglia-loppet i Italien — Europas svårigaste biltävling. Där körde han Frazer-Nash och blev 9:a i sin klass bland 21 konkurrenter. Inte så illa men "Nästa år hoppas jag på bättre" säger Sture.

CARL-GUNNAR HAMMARLUND



Carl-Gunnar Hammarlund tillhör den kategori unga KAK-are som kommit fram i de senaste årens tillfällighetstävlingar — med Volkswagen kanske man skulle tillägga, för Scania-märket VW (och Porsche) är på något särskilt vis synonymt med den trivsamma stockholmsskarnen. I fjölårets SM i T-tävlingar gjorde Hammarlund en serie jämna toppkörningar som kulminerade med fjärdeplaceringen i Bäckspokalen, just före svenske mästaren Bolf Melldén. I ett avseende är Carl-Gunnar själv inofficiell svensk mästare och det är i manöver-, broms- och accelerationsprov. Det var absolut ingen tillfällighet att han tog hem den grenen i flera årets Midnattssoberrally, där han för övrigt även blev fyra i sin klass med Ollie Grute som co-driver.

TRELLEBORG

SAFE TIRE

det explosionssäkra
däcket utan slang



Ökad tillverkningskapacitet ger nu våra auktoriserade återförsäljare möjlighet till snabbare leverans av SAFE TIRE.

NYHET NU MED SAJPING — EXTRA SLIRSKYDD

Flera tusen tätstuckna lameller, framställda genom en ny patenterad metod, motverkar effektivt sladdning och slirning på våt och hal vägbanor.

SAFE TIRE erbjuder nu följande fördelar:

Ingen punktering • Ingen explosion • Konstant lufttryck
Större bromsförmåga • Större drivkraft

TRELLEBORGS GUMMIFABRIKS AB • TRELLEBORG

GUNNAR WAHLBERG



Gunnar Wahlberg har under en följd av år med sin Veritas dominerat lilla sportvagnsklassen. Debuterade 1947 på Västerås-fjärden med sin egen drockbil (!) och vann ett heat till allmän förvåning. Allt det sedan blev generalinsörj i finalen spelade ingen roll, intresset var väckt. Slog igenom på Skarpnök 1949 där han vann sportvagnsklassen före ett helt koppel av stjärnor. Och sedan gick det av baxa farten. Segrar på Gardemoen i Norge, Luft-havnsloppet i Danmark och Kanonloppet i Karlskoga. 2:a i Djurgårdsloppet. Fina framgångar på Närborgring, 5:a 1960 och 7:a 1961. Års-Wahlberg och hans Veritas är ett färgstarkt skipage. Tillötades Rucings Guldnål 1950.

WALDEMAR STENER

Waldemar Stener är den exklusivaste av våra bilstjärnor. Med sina kontinentala fullblod, omväxlande Jaguar och Ferrari har han rätt kraftigt dominerat den stora sportvagnsklassen, inte minst internationellt. Bl.a. har den sympatiske Färlidirektören segrat i Djurgårdsloppet såväl

1952 som 1953. Ett populärt namn på tävlingsbanorna, både på grund av sina liekra fartvänder och för sin optimistiska och chansstapade rätning. Trivs förstås med allt som har med bilar och bilspport



ett göra, lika säker sommar som vinter även om just TT-lopp på sommaren är det rätta gebitet för den hårde och fräne Stener. Därför måste han också betraktas som en av de allvarligaste segeraspiranterna här i Helsingfors.

RAYMOND SJÖQVIST



Raymond Sjöqvist kan skryta med många rekord inom bilspporten — och han låter även sina reklammän på Centralmagaraget och Räddningskåren i Stockholm göra det! Bland annat har han "världrekordet" på sträckan Haparanda—Ystad och i vintras var han uppe och rekordkörde med Austin-Healey på Varpen. Ray-



spar
56 % av er däckkostnad

Genom Tyresoles revolutionerande nya regummeringsmetod får Ni lika många säkra mil som med ett nytt däck — till mellan 44—73 % lägre kostnad. Några exempel:

Dimension	4 nya däck	4 Tyresols Besparing
500x16	312,—	174,—
700x16	580,—	324,—
900x20	1848,—	1256,—
1100x20	2778,—	2054,—

Med en mindre extrakostnad får Ni Tyresoles med de värdberörda stälkorna inbäddade i slitbanan. Ertligt officiella engelska undersökningar ger de upp till 40 % bättre grepp på släp vägbanor.

bättre väggrepp på köpet

Världens största regummeringsorganisation
med 700 fabriker i 52 länder

TYRESOLES

DEN NYA REGUMMERINGSMETODEN

STOCKHOLM
Tel. 37 45 45

GÖTEBORG
44 10 41

LINKÖPING
457 75

HEDENRÅ
1616

SKELLEFTÅ
231 50



mond är som man förstår inte bara en sällsynt skicklig bilförare utan även en ovanligt uppslagsrik företagsledare. Ett par av Raymonds köpphåstar för närvarande är skyddshjälmarna åt alla motorcyklister och säkerhetsbälten i alla bilar. Kan vi med dessa rader hjälpa till att propagandera för dem sakerna så må det vara hänt att Raymonds företag fått lite gratisreklam. Och får bara någon enda läsare anledning att tacka för tipsen så är en hel del vunnet.

GUNNAR KÄLLSTRÖM

Gunnar Källström är namnet på den förste svenske mästaren i tillförlighets-tävlingar. Det var 1952 som Svemo instiftade ett officiellt SM i grenen. "Källis" gjorde inte mycket väsen av sig i början men så kom han med en våldsam spurt och tog tre raka segrar i Nävsjö, Sörmlands-rundan och Rikspokalen i sin Volkswagen med 1,3 liters Porsche-motor. Det räckte glädjebigen för att han skulle ta hem mästerskapet före SAAB-konkurrensens Lasse

Pettersson och Helmut Fahlén. I Midnattsrallyna har Gunnar Källström också visat att han kan köra utomlands med Porsche. Han närmar sig nu de 40 åren och har sin hemvist i Pershagen utanför Södertälje.



ERIK LUNDGREN

Erik Lundgren, populärt kallad "Ockelboarn" efter hemorten är Nordens sverran i specialvagnsklassen sedan flera år tillbaka en av landets förnämsta rallyförare överhuvudtaget. Med sin Ford-Special har han dominerat på ett nästan skrämmande sätt både jord- och isbanor lika väl som i TT-lopp. De gånger Ockelbo-Lundgren inte varit först över mållinjen är lätt räknade. Men så är Erik Lundgren förutom en virtuos bakom ratten också en "motorförstärkare" av rang. Med en kontinental fabriksracer i händerna skulle Ockelbo med största säkerhet

kunna bli av samma klass som de stora världstjuvarerna. Han har det lugna, det oandlösa och de nerver som fordras.



BJÖRN MÅRTESSON

Björn Mårtensson är just ett sådant där "äpple som inte faller långt från päron-trädet". Pappan är nämligen gamle mästarföraren Thure Mårtensson från Gislaved. Och Björn har inte vanskämts utan uppehållit traditionerna på ett strålande sätt. Trots sin ungdom, han är



inte mer än just myndig, har han redan passerat det lovande studiet och gjort sig känd och fruktad bland konkurrenterna som en gammal bilriv. Debuterade i en bäcktävlings i Laxå 1952 och drog segerlovnan på störtkrukan rätt omgående. Delade 2:a-platsen i den gångna vinterns isstatistik och slog definitivt igenom som förare genom att besegra den berömda dansken Robert Nielsen på Skarpnäck förra året. Tilldelades Racings uppmonteringsnål för år 1953.

GERT KAISER

En av Hedemoraboloppets färgstarkaste förare är Gert Kaiser, 29-årig bilhandlare och bogare från huvudstaden med syd-lindskt påbrä. Han började med motort efter kriget och har sedan även gett sig tillförlighetstävlingarna i våld och blev ca i den sista och väldigt hårda Riksv

Ät gott
I HEDEMORA
välkommen till...



STADSHOTELLET

STORA TORGET

FULLSTÄNDIGA RÄTTIGHETER

STADSBAREN

ÄMBETSGATAN 1

MODERN SJÄLVSERVERING



pökalen på trestondagsloppet. Då körde han Volkswagen men nu har han fått en 1500 Super Porsche. Det var meningen att han skulle ställt upp i Djurgårdsloppet med den vagnen men den hann inte upp från fabriken i tid. Som den älskare av snabba vagnar som Gert är har han emellertid utnyttjat de sista veckorna väl för att köra in sig med den lilla bilen. Och på Hedemorabanan tänker han inte spara på gasen.

SVEN ANDERSSON



Sven Andersson är landets främste i midgetklassen, en position som den runde Örebroaren utagit under de senaste åren. U gör den tredje epoken i landets midget-sport efter Åke Jönsson och Eiler Svensson. "Hemsväv" i alla högsta grad i så måtto att han byggt sina vagnar själv i "midgetfabriken" utanför skomakarstaden. SVE-BE-verken. En trimningsexpert av högsta klass, Örebro-Sven är den ende hittills som har fått fart på SRM-en, och en tävlingsmännska som lå med ett åklumör som är fantastisk. Antingen först eller också sist. Iuga halvmesyter. Men när Svensson "Bergvägg" (namnet fick han då han besände rätt in i bergat under träningen till Djurgårdsloppet 1963) vinner, då är det också i regel fråga om utklassning. Tog SM-titeln på Solvalla 1962.

BJÖRN ATTERBERG

"En sjöman älskar havets våg" heter det i visan. Men världsomseglingen Björn

Atterberg älskar lika mycket allt som har med racerbilar att göra. Hans en gång käraste ägodel var en HBG och det är rent räkande att böra Björn berätta om hur in i detalj han studerat allt som har med den bilen att göra. Den plöskades på sin tid ihop under hans eget överinseende på en verkstad i Sorbåten utanför London och när kaptenen var på hemväg från sin sista långkryssning kunde han inte låta bli att göra en fransysk visit i Sorbåten. Björn Atterberg är en av landets främsta tävlingsförare och särskilt populär i kamrarkretsen genom sin beredvillighet att alltid hjälpa till och dela med sig av sina erfarenheter.

GUNNAR OLSSON

Gunnar Olsson har under ett kvartssekel varit en av landets framgångsrikaste bilförare. Specialiteten har varit is-TT, men naturligtvis har en sådan bilmanntiska som Gunnar O. inte kunnat underlåta att ägna sig åt praktiskt taget alla grenar inom lättsporten. Håll på att göra "stora skrällen" på Rommebod 1947 och ledde stort, tills motorn tog slut. Segrade på Skarpsjöck 1948 med sin "Go-On" och 1949 på Kaiser. Gjorde stor sensation i Monte-Carlo-rallyt 1962, då han med sin Henry J. knöt upp svansen på hela världsbollen i det avslutande accelerationsprovet. Hinns även med att vara utskottsordf. i Svevo och vara Karlskogas starke man när det gäller att arrangera motortävlingar. En stor tillgång för svensk motorsport, både som aktiv och som ledare.



EILER SVENSSON

Sveriges elegantaste midgetförare och överlångvadlaget en rattkonstnär av stora mått. Gör sillan eller aldrig en dålig tävling och har lyckats göra maskinkrägel till rariteter. Vår kanske främste i backtävlingar där den urbana bilköplingsdirektören håller en mängd rekord. Var tillsammans med Åke Jönsson klassens suverän de sis-

PEUGEOT 203

— en världssuccé

Övervälet, toppventilmotor på 45 hkr., soltak, hydrauliska bromsar och fantastiska väggenskaper — en ultramodern kvalitetsvagn. Ring oss för demonstration.



Gjesträngs

Strandvägen 7 C

Tel. 63 02 35

Stockholm

DEN FÖRSTA FÄRTDÄREN



Den Fara framför vagnen på sin tid en världens snabbast kända och mest berömda och älskade bil och bilisten. På den tiden kunde man inte säga sig genom att kolla klockstapeln!



FYLGIA

ta åren på 40-talet och dominerade rätt kraftigt sedan "Halvpannan" lagt upp. Att räkna upp vad Eiler Svensson utträttat på tävlingsbanan skulle ta för mycket plats, vare sig sagt, att han är lika skicklig på jord som på is, i TT-lopp och bukke och som rallyist. Att han kommer att hamna bland de främsta bilar i Hedemora kan man ta för givet. En raltens verkliga gentleman som aldrig tar några "rövare".

JOHN KVARNSTRÖM



John Kvarnström har alltid varit bilsporten åter sköt fart i Sverige efter kriget tillhört de främsta. Debuterade på isbanan med en 2-uppsättning 1947 och så blev det "raka spåret" in i sliten, där han håller sig kvar

alltsedan dess. Startade i Djurgårdsloppet 1949 utan större segeraspirationer men gjorde stor sensation genom att triumfera före den församlade nordiska elffen. Har jämte Gunnar Carlsson varit Ockelbo-Lundgrens värste konkurrent i nordiska specialvagnsklassen. Skicklig även som landsvägsbilist och rallyförare. Vann stora klassen i Midnattssolrallyt 1953 och blev 2:a sammanlagt. Tilldelades 1949 Racings Goldbäl i bilklassen för bl. a. segern i Djurgårdsloppet och placeringarna på Gardemoen och på Kastrop.

ALLAN BORGEFORS

Allan Borgefors är ett nytt namn på racerbanan trots att han är 29 år. Den ertärke grävmaskinisten från Norrköping har i några år hållit på med tillförlitlighetstävlingar nere i Östergötland och i fjol gav han sig på allvar med i SM-tävlingarna med prins Bertils föra Volkswagen. Sitt definitiva genombrutt som toppförare fick han när han i vintras i fullkomligt särklass tog hem Rikspokalen. Han var hela 7 minuter före närmaste man och på den koppen åkte han också upp till 5:e plats i den slutgiltiga SM-listan för år

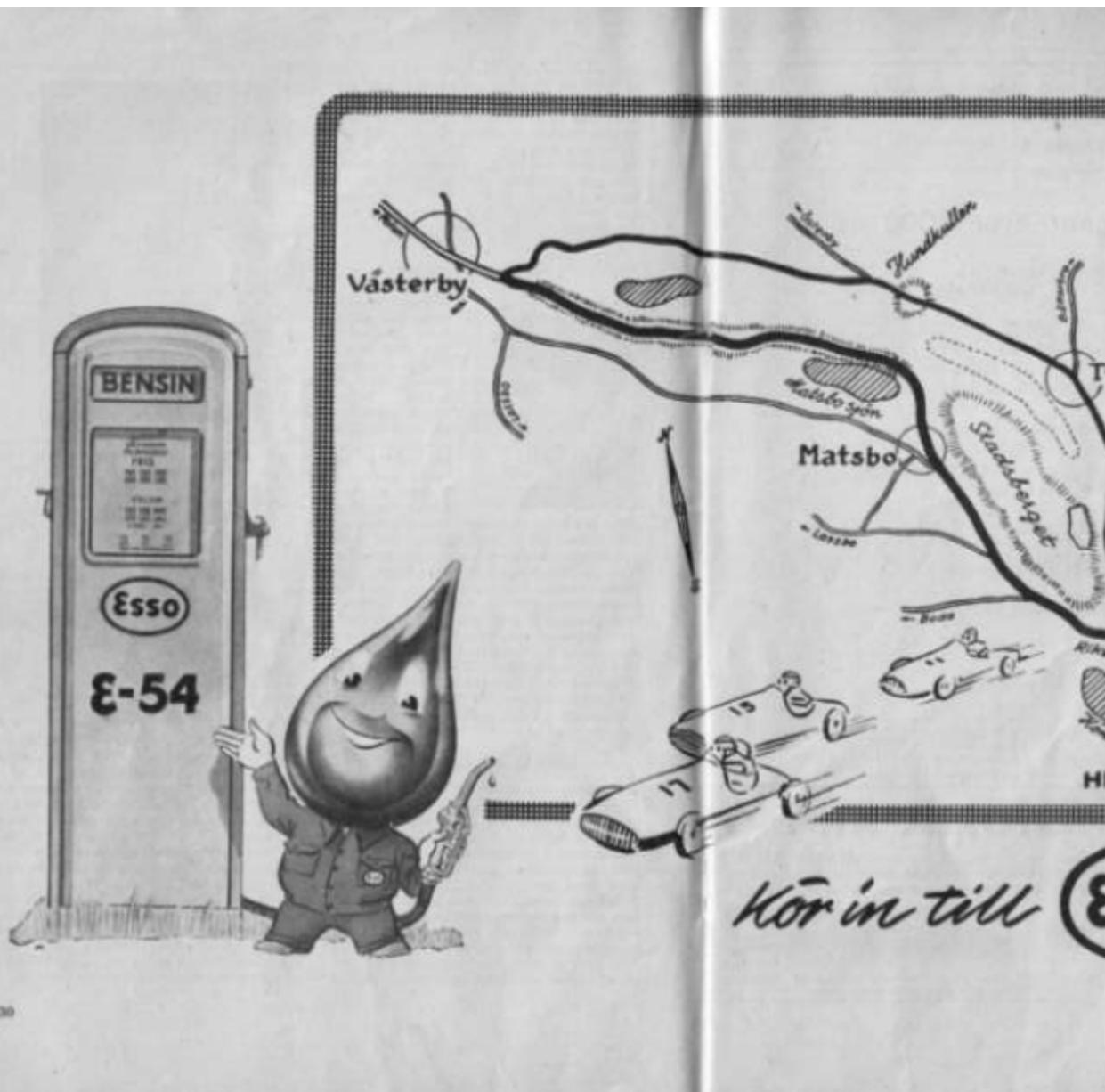


1953. Allan Borgefors blir en av Hedemoraloppets intressantaste starter när han nu gör sig med i leken i en Porsche. Men han får ett problem med att få ned sin långa lekamen i bilen.

LASSE EDIN



Lasse Edin är en av landets skickligaste och framgångsrikaste racer-, tillförlitlighets- och rallyförare och blev 1952 sensationellt bästa svensk i midjetklassen på Skarpsjöck "mest på skof". Och likaså gjorde han sensation i Rikspokalen 1951 genom att helt otippad gå in på 2:a-platsen. Den rappe uppsalagrabben är m. a. o. en bilsportens "mannen som gör vad som faller honom in" och säkerligen en av de största talanger som Sverige någonsin haft. Har sysslat en hel del med tillförlitlighetstävlingar också och det enda man kanske skulle vilja anmärka på är, att han alltför sällan anser sig ha tid att visa sig på tävlingsbanorna.



Hastighetstabell

Enans längd 7265 m

Vorftider i minuter och sekunder

1 varv	7 varv	12 varv	23 varv	Hastigh.
2,30	17,30	30,00	62,30	174,4
2,31	17,37	30,12	62,55	173,2
2,32	17,44	30,24	63,20	172,1
2,33	17,51	30,36	63,45	170,9
2,34	17,58	30,48	64,10	169,8
2,35	18,05	31,00	64,35	168,7
2,36	18,12	31,12	65,00	167,7
2,37	18,19	31,24	65,25	166,6
2,38	18,26	31,36	65,50	165,5
2,39	18,33	31,48	66,15	164,5
2,40	18,40	32,00	66,40	163,5
2,41	18,47	32,12	67,05	162,6
2,42	18,54	32,24	67,30	161,6
2,43	19,01	32,36	67,55	160,5
2,44	19,08	32,48	68,20	159,5
2,45	19,15	33,00	68,45	158,5
2,46	19,22	33,12	69,10	157,6
2,47	19,29	33,24	69,35	156,6
2,48	19,36	33,36	70,00	155,7
2,49	19,43	33,48	70,25	154,8
2,50	19,50	34,00	70,50	153,8
2,51	19,57	34,12	71,15	152,9
2,52	20,04	34,24	71,40	152,1
2,53	20,11	34,36	72,05	151,2
2,54	20,18	34,48	72,30	150,3
2,55	20,25	35,00	72,55	149,3
2,56	20,32	35,12	73,20	148,4
2,57	20,39	35,24	73,45	147,6
2,58	20,46	35,36	74,10	146,6
2,59	20,53	35,48	74,35	145,7
3,00	21,00	36,00	75,00	144,7
3,01	21,07	36,12	75,25	143,7
3,02	21,14	36,24	75,50	142,7
3,03	21,21	36,36	76,15	141,7
3,04	21,28	36,48	76,40	140,7
3,05	21,35	37,00	77,05	139,7
3,06	21,42	37,12	77,30	138,7
3,07	21,49	37,24	77,55	137,7
3,08	21,56	37,36	78,20	136,7
3,09	22,03	37,48	78,45	135,7
3,10	22,10	38,00	79,10	134,7
3,11	22,17	38,12	79,35	133,7
3,12	22,24	38,24	80,00	132,7
3,13	22,31	38,36	80,25	131,7
3,14	22,38	38,48	80,50	130,7
3,15	22,45	39,00	81,15	129,7
3,16	22,52	39,12	81,40	128,7
3,17	22,59	39,24	82,05	127,7
3,18	23,06	39,36	82,30	126,7
3,19	23,13	39,48	82,55	125,7
3,20	23,20	40,00	83,20	124,7
3,21	23,27	40,12	83,45	123,7
3,22	23,34	40,24	84,10	122,7
3,23	23,41	40,36	84,35	121,7
3,24	23,48	40,48	85,00	120,7
3,25	23,55	40,60	85,25	119,7

VISSTE NI

att CASTROL används mer än någon annan olja vid världrekord i hastighet och uthållighet — på motorerna i såväl bilar, motorcyklar, båtar och flygplan, måste lösnas alla högsta effekter.



Publicering av förarens namn med tävlingsnummer förbjudes.

Klass 2

25 varv

Specialsportvagnar upp till 2000 cc

				Tid	Plac.
21	Francois Picard	Frankrike	Ferrari 500 Mondial		
22	Georges Monneret	Frankrike	Maserati		
23	Valdemar Stener	Färila	Ferrari 500 Mondial		
24	Cliff Davis	England	Tojeiro		
25	Percy Crabb	England	Kieft		
26	Gunnar Wahlberg	Ärla	Veritas		

Svenska Rallyt till Midnattssolen
16-20 juni 1954

VARNING!

En motortävling är särskilt farlig för sådana åskådare, som uppehåller sig på förbjudna platser.

Följ därför lojalt funktionärernas anvisningar!

VARVPROTOKOLL

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
																				X	X	X	X	X

Anmälningstiden till KAKs Rally, som i år
anordnas för 5e gången, utgår den 28 maj

Publicering av föräres namn med tävlingsnummer förbjudes.

Klass 6

7 varv

F-3 racers ("midget")

		VARVPROTOKOLL								
		Tid	Plac.	1	2	3	4	5	6	7
1	Rodney Nuckey, England	Cooper								
2	Eric Brandon, England	Cooper								
3	Robert Nellemann, Danmark	Cooper								
19	Curt Lincoln, Finland	Cooper								
20	Lars Pinnillä, Finland	Cooper								
47	Stig Bergqvist, Lidköping	Effy								
51	Lars Edin, Uppsala	Cooper								
66	John Andersson, Sala	Effy								
81	Nils Gerremo, Stockholm	Effy								
85	Erik Engvall, Gislaved	EE								
89	Eiler Svensson, Lidköping	Cooper								
91	Sven Andersson, Örebro	Svebe								

VARNING!

En motortävling är särskilt farlig för sådana åskådare, som uppehåller sig på förbjudna platser.
Följ därför lojalt funktionärernas anvisningar!



PORSCHE - segrar runt om i världen

Smidig och blixtrande snabb har Porsche inregistrerat en lång rad strålande framgångar på tävlingsbanor världen runt.

Här några av de mest uppmärksammade svenska och internationella segrarna under 1953:

SVENSKA:

Svenska Rallyt till Midnattssolen
Skarpnäcks-loppet

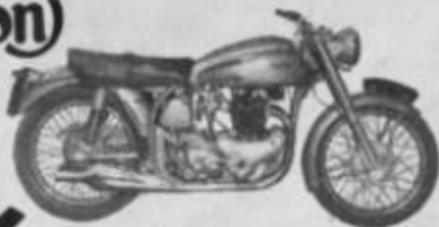
INTERNATIONELLA:

Tysklands GP på Nürburgring
Mille Miglia i Italien
Carrera Panamericana Mexico
Portugals GP
Nürburgrings 1000-mila-lopp

PORSCHE

— eleganten bland sportvagnar —

Norton



Norton Mod. 88 De Luxe
med TT-ran och 497 cc, topps.
2 cyl. motor.

Världsnamn..

Alla Nortons erfarenheter från segrarna i internationella
motorlopp går igen i varje Norton standardmodell.

Världens största motorcykel-fabrik har skapat NSU —
ett föredöme när det gäller driftsäkerhet och snabbhet.

NSU Max 250 cc.
17 hk, topphastighet
125 km/t.



NSU

Generalagent:

Motorfirman **BENGT BERG & Co AB**
GÖTEBORG

Återförsäljare över hela landet!

Racersportens VM 1953

Argentinas GP

- 1 Ascari, It, Ferrari
- 2 Villoresi, It, Ferrari
- 3 Gonzales, Arg, Maserati
- 4 Hawthorn, Eng, Ferrari
- 5 Galvez, Arg, Maserati

Hollands GP

- 1 Ascari, It, Ferrari
- 2 Farina, It, Ferrari
- 3 Gonzales, Arg, Maserati
- 4 Hawthorn, Eng, Ferrari
- 5 de Graffenried, Schw, Maserati

Frankrikes GP

- 1 Hawthorn, Eng, Ferrari
- 2 Fangio, Arg, Maserati
- 3 Gonzales, Arg, Maserati
- 4 Ascari, It, Ferrari
- 5 Farina, It, Ferrari

Indianapolis

- 1 Vukovich, USA, FI Spec
- 2 Cross, USA SWS Spec
- 3 Hanks, USA, Bahrdar Spec
- 4 Agabashian, USA, Grancor Spec
- 5 McGrath, USA, Hinkle Spec

Italiens GP

- 1 Fangio, Arg, Maserati
- 2 Farina, It, Ferrari
- 3 Villoresi, It, Ferrari
- 4 Hawthorn, Eng, Ferrari
- 5 Trintignant, Fra, Gordini

Belgiens GP

- 1 Ascari, It, Ferrari
- 2 Villoresi, It, Ferrari
- 3 Marimon, Arg, Maserati
- 4 de Graffenried, Schw, Maserati
- 5 Trintignant, Fra, Gordini

Englands GP

- 1 Ascari, Arg, Ferrari
- 2 Fangio, Arg, Maserati
- 3 Farina, It, Ferrari
- 4 Gonzales, Arg, Maserati
- 5 Hawthorn, Eng, Ferrari

Tysklands GP

- 1 Farina, It, Ferrari
- 2 Fangio, Arg, Maserati
- 3 Hawthorn, Eng, Ferrari
- 4 Bonetti, It, Maserati
- 5 de Graffenried, Schw, Maserati

Schweiz GP

- 1 Ascari, It, Ferrari
- 2 Farina, It, Ferrari
- 3 Hawthorn, Eng, Ferrari
- 4 Bonetto, It, Maserati
- 5 Lang, Tyskl, Maserati

Slutställning

1 Ascari, Italien, Ferrari	34,5 poäng
2 Fangio, Argentina, Maserati	28 "
3 Farina, Italien, Ferrari	26 "
4 Hawthorn, England, Ferrari	19 "
5 Villoresi, Italien, Ferrari	17 "
6 Gonzales, Argentina, Maserati	13,5 "
7 Vukovich, USA, FI Special	9 "
8 de Graffenried, Schweiz, Maserati	7 "
9 Bonetto, Italien, Maserati	6,5 "
10 Cross, USA, SWS Special	6 "

BILISTER — FAMILJER

teckna årsabonnemang i

RÄDDNINGSKÅREN

för kostnadsfria
sjuktransporter,
bifärdningar
m. m. gällande
över hela Sverige
samt i Danmark.



Riksorganisation
i allmänhetens
tjänst dag och
natt.
Avdelningskon-
tor på de flesta
större orter
i landet.

Huvudkontor

CENTRALVÄGEN 1—7 SOLNA

TEL. 27 29 90

hjälper alla
med allt
översallt



Larmtelefon
STOCKHOLM
34 04 40

Redan för 500 år sedan användes skyddshjälm



Hastigheten har ökat med åren —
Alla motorcyklister bör ha skydds-
hjälm — Räddningskåren lanserar
en ny skyddshjälm i klädsamt ut-
lösnings. Finnes i två modeller.
Glasfiberplast 550 gr 54:—
Aluminium 500 gr 39:—



Sålen genom

RÄDDNINGSKÅREN

CENTRALVÄGEN 1—7 SOLNA

TEL. 27 29 90

eller av välsorterade bilfirmor

Räddningskårens SKYDDSHJÄLM — En bra "LIVFÖRSÄKRING"

Rally-EM 1953

Monte Carlo-rallyt

- 1 Gatsonides-Worledge, Ford
- 2 Appleyard-Appleyard, Jaguar
- 3 Marion-Charmasson, Citroën

Midnattssolsrallyt

- 1 Nottorp-Jonsson, Porsche
- 2 Kvarnström-Lundberg, Ford
- 3 Sjöqvist-Berggren, Citroën

Rally Sestrière

- 1 van Zuylen-Eschauzier, Jowett
- 2 Scala-Mazzonis, Lancia
- 3 Damonte-Marsaglia, Lancia

Alprallyt

- 1 Polensky-Schlüter, Porsche
- 2 Nathan-Sauerwein, Porsche
- 3 Herzet-Bianchi, Ferrari

Engelska rallyt

- 1 Appleyard-Appleyard, Jaguar
- 2 Adams, Sunbeam-Talbot
- 3 Imhof, Allard

Liège-Rom-Liège

- 1 Claess-Trasenster, Lancia
- 2 Fraikin-Gendebien, Jaguar
- 3 Herzet-Bianchi, Ferrari

Tulpanrallyt

- 1 Seibert-Bolz, Citroën
- 2 Banks-Porter, Bristol
- 3 Grosogeat-Biagini, Panhard

Rally Viking

- 1 Johansen, Ford
- 2 Polensky-Schlüter, Fiat
- 3 Hartley, Ford

Travemünderallyt

- 1 Polensky-Schlüter, Fiat
- 2 Siebert-Bolz, Citroën
- 3 Scheube-Gierke, Ford

Rally Lissabon

- 1 Nogueira-Pinto, Porsche
- 2 Appleyard-Appleyard, Jaguar
- 3 Polensky-Schlüter, Porsche

Totalt

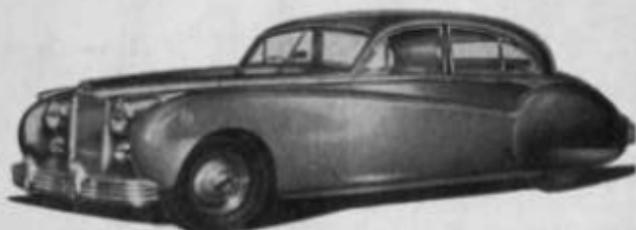
- 1 Polensky-Schlüter, Tyskland 37 poäng
- 2 Appleyard-Appleyard, England 34 ..

Tävlingsarrangemangen

är försäkrade genom

KAKs Försäkringsbyrå, Stockholm 16

Jaguar



— de stora segrarnas vagn

Lång på gång har Jaguar i hård konkurrens visat sin överlägsenhet på de internationella tävlingsbanorna.

Lika överlägsen som rekordvagnen XK 120 är Jaguar VII — saloon-modellen — bland personvagnar. Sällan har en bil väckt så berättigad uppmärksamhet som denna läckert linjerens vagn. Det bästa av exklusiv engelsk kvalitet har förenats med snabbhet och grace, sober inredning och rymlig komfort till en änskebil för den fordrande motormannen.

Sätt Er bakom ratten i en Jaguar och lägg märke till vilken känsla av säkerhet Ni få. Lika smidig som den är i nyllrande stadstrafik, lika lättbaserad och pålitlig är den vid höga hastigheter.

Välj Jaguar och prova på en helt ny bilägandets tjuvning!

Generalsagent:
Fredlunds
Svanvägen 63, Stockholm
Tel. 34 97 80

Aterförsäljare för Stockholm:

ARFIELD
Birger Jarlingatan 26
Tel. 23 01 00

Aterförsäljare och service över hela landet.

FULLBLÖD

Överväldigad av den hemlighetsfullhet varmed Daimler-Benz öngav tillkomsten av sin nya formelracer kunde jag inte låta bli att vid ett besök hos världsberömd bilbyggaren Ferry Porsche fråga om inte detta företag också skulle bygga en formelracer. Att man inte saknar erfarenhet torde vara uppenbart för var och en som vet att professor Ferdinand Porsche på sin tid skapade både Auto Unions och Mercedes förkrigracers. Och Ferry Porsche har för resten själv trollat fram en egen racervagn Cicalita som numera tillverkas på licens i Argentina.

— Nej, absolut inte, blev det korta svaret. Varför skulle vi göra det? En modern sportvagn är ju nästan lika snabb och dessutom görs den i serie och kan köpas av vem som helst. För övrigt kostar det alldeles för mycket att experimentera med sådana leksaker!

Det var ord och inga visor. Men att Ferry Porsche vet vad han talar om är klart. Utvecklingen på sportvagnsfronten har gått fram oerhört sedan krigsslutet och de fartvidunder som nu går under benämningen sportvagnar är redan så snabba, så känsliga och i ovana händer så farliga att de endast kan förvärras av verkligt meriterade förare.

Man vore frestad skriva att 1954 års modeller nått den absoluta toppen i fråga om prestanda. Men vem vågar väl komma med ett så verklighetsfrämmande påstående. Mercedes fenomenala rekord från 24-timmarsloppet på Le Mans och

Panamerikanska rallyt putsades med tiotals kilometer i timmen. Och det förefaller dock bara att vara början. De tyska 1,5 litersvagnarna Porsche och Borgward Hansa förefaller ha nått längst i utvecklingen — relativt sett. Vikten är nedbantad till ett minimum, motorn trimmad till — eller näst intill — gränsen för det möjliga och toppfarten ligger närmre 250 än 225 km/tim. Våghållningen och kurvtagningsförmågan blir bättre och bättre och nya bromssystem skapar reella förutsättningar för att man skall våga låta vidundren löpa linan ut.

Rekordjakten har på sina håll avlösts av en hetsjakt om största antalet hästkrafter. Men det finns också en allvarlig strävan att skapa bättre sportvagnar utan att huvudvikten läggs vid det ofta meningslösa hopandet av surplushästkrafter under huden.

Förutom amerikanska Cunningham, som av allt att döma kommer till 24-timmarsloppet i år för att "segra eller dö", är den europeiska dominansen i fråga om sportvagnar nästan generande för bilismens hemland USA.

Ett flertal exponenter för de modernaste europeiska sportvagnarna kommer att visa sin förmåga under KAKs Hedemorallopp. Låt oss ett ögonblick stanna inför några av dem. Ferrari 500 Mondial och Maserati 200 Sport, läckra italienare i 2-litersklassen. Dessa båda märken torde i sin klass vara så gott som oslagbara.

Enzo Ferraris senaste sportvagn företer många likheter med fjol-årets Formula 2-racer. Den har också racerns fyr cylindriga motor, som dock undergått smärre förändringar för att kunna fördrå högoktanig bensin. Cylindervoly- men ligger något under 2000 cc och motorn utvecklar vid 7000 varv/minut 174 hästkrafter. Den ytterst linjesköna vagnen har i stort sett racevagnens chassi med ultralätt stålram och bakaxel signerad De Dion! Den store ka-rosseriskräddaren Pinin Farina fullbordar det goda helhetsintryc- ket med ett tvärsigt vindtunnel- provat hölje i lättmetall.

Den inte mindre formfulländade Maserati-sporten har samma cy- lindervolym, men något mindre

motoreffekt, 165 hkr vid 6750 varv/minut. Ekipagets tomvikt är dock aningen mindre, 685 kg mot Mondials 700. Maserati har en toppventilsexa under huven med block och vevhus i lättmetall, gjut- järnstodrade cylindrar, dubbla överliggande kamaxlar och tre dubbla förgasare. Chassit är en stålramkonstruktion och karossen typisk italiensk, låg och smacker.

Dessa två modeller godtyckligt utvalda ur det stora startfältet på Hedemora-banan får bli represen- tanter för dagens sportvagnar. Men utvecklingen tycks gå vidare ty re- dan har de första uppgifterna om Ferraris senaste version, ett vidun- der om över 5 liters cylindervolym, sluppit ut från fabriken i Modena.



Alberto Ascari
VM-segrare 1952--53



Graham Whitehead

**PLOCK
UR
BILSPORTENS**

VEM är VEM?



Duncan Hamilton



Michael Hend



Eric Brandon



Dennis Poore

ALBERTO ASCARI

torde egentligen inte behöva någon presentation. Den 36-årige italienaren, hela Milanos stolthet, under de senaste säsongerna, då han vann två VM i följd Ferraris ankare, har numera övergått till Lancia. Debuten skedde i Mille Miglia som Alberto naturligtvis vann.

JEAN BEHRA,

den lille fransmannen med kvicksilver i kroppen, har haft åtskilligt med otur. En ytterst vådlig vurpa i Carrera Messicana gjorde att man trodde att tävlandet var slut för Behras del. Han kom emellertid igen med full kraft och är idag jämte Trintignant Frankrikes ledande bilförare.

FIAT 500 C 1100 1400 1900 FIAT

bilmodeller på toppen av

TEKNIK — KOMFORT — EKONOMI

Aukt. återförsäljare för Dalarna

K. E. ANDERSSONS BIL AB

Slaggatan 16

FALUN

Telefon 4102

Gör som eliten . . .

välj

"TT- och Speedwayracerkläder"

av våra välkända fabriker

OBS! MODELL "VARG-OLLE" MED LUFTKONDITIONERING SAMT MED ELLER UTAN REFLEX Å RYGG

**BRÖDERNA HALVARSSONS
SKINNSKRÄDDERI**

Tel. 329 — MALUNG — Tel. 329

FÖRSÄLJES I HEDEMORA AV BILFIRMA M. RAMSTRÖM

— SE SKYLPÖNTER —

ERIC BRANDON

var skolkamrat med John Cooper och hjälpte honom att bygga sin första midgetvagn. Vagnen blev färdig och kördes under 1946 växelvis av John Cooper och Eric Brandon. Det första verkliga midgetloppet gick på Gransden Lodge i juli 1947 med sex startande. Brandon ledde fyra av de fem varven och vann med sin Cooper JAP tävlingen i en hastighet av nära 100 km/tim. Under sin bana som F 3-förare har han vunnit praktiskt taget varje känt lopp i England och på kontinenten. 1951 gick han till Ecurie Richmond, som är det officiella Cooper-stallet. Under sju säsonger har han varit trogen Coopers vagnar och den vagn han nu uppträder med är den senaste Surbiton-produkten, en Cooper 500 Mark 8.

PERCY CRABB

tillhör de välkända engelsmännen utan att därför vara känd i större kontinentala sammanhang. Att Crabb ingår i Cyril Kiefts stall torde vara bevis nog på hans förmåga.

BRIGGS CUNNINGHAM

tillhör dem som satsat miljoner på sporten och som ännu är beredd att förlora miljoner. I år kommer han som vanligt över till Le Mans med ett fullt lag och ett tjog mekaniker. Kanske framgången kommer nu. Cunningham är lika god förare som konstruktör och utan gensägelse USA:s främsta namn inom bil-sporten.

CLIFFORD DAVIS

är välkänd på engelska banor inte bara för sina väl-växta mustascher. Han är dessutom både god förare och konstruktör och har specialiserat sig på 1.5 och 2-litersklasserna. Han uppträder på Hedemora med en vagn som aldrig förr setts på våra breddgrader, en Tojeiro — Bristol.

JUAN FANGIO

är den ende icke-europé som lyckats med konststycket att vinna ett VM. Det var 1951 argentinarern triumferade efter att ha slagit både gamla och nya världen med häpnad. Fangio var i fjol Maseratis ankare. Vem

han skall köra för i år är höljt i dunkel — förmodligen blir det dock Mercedes. I sportvagnsklassen blir han trogen Lancia, som han förde till seger i Carrera Messicana.

GUISEPPE FARINA

debuterade för drygt 20 år sedan. Han drog sig dock inte för att så sent som i fjol blanda sig i toppstriden i VM och är nu det starkaste namnet hos Ferrari. Farina vann VM år 1950.

FROILAN GONZALES

är stark som en tjur och att han är en ypperlig förare visar det sedan 1951 oslagna rekordet på Silverstone, där han det året vann Englands GP. Hittills har Gonzales dock fått stå tillbaka för sin skicklige landsman, Juan Fangio.

DUNCAN HAMILTON

fick för blott någon månad sedan mottaga belöningen för bästa engelska prestation inom bilsporten 1953. Hans främsta merit var segern med ny rekordtid i 24-timmarsloppet på Le Mans, där han rattade den vagn han startar med i årets Hedemoralopp. Hamilton började som specialist på backåkning och är känd för att svepa fram som en virvelvind på banorna.

MIKE HAWTHORN

kommer att gå till historien som Englands främste racerförare under 50-talet. Den purunge stjärnföraren kan skryta med att vara den förste engelsman som sedan Richard Seamans tid fått äran tillhöra ett kontinentalt racerstall och är sedan i fjol knuten till Ferrari. Mike är dock just nu i farozonen, värnpliktstiden är inne, men genom att inte resa till England har han hittills undvikit det avbrott i tävlingskörning som militärtjänstgöringen måste innebära.

MICHAEL HEAD

har tävlat tidigare i Sverige med sin licksert vita Jaguar. Hans körstil är mycket värdad och hans blick för TT-loppens speciella taktik kan göra honom farlig för vem som helst i klassen.

GEORGES MONNERET

slutade köra motoreykel på sin 45-årsdag. Då hade han också hunnit med det mesta under 27 tävlingsår. Tiofaldig fransk mästare, 200-faldig världsrekordhållare, klassegrare på Le Mans, är några av de meriter som låtit honom få en fabriks-Maserati av 1954 års modell.

STIRLING MOSS

har trots sin ungdom rattat nära nog alla midgets, sport- och racervagnar av klass och kampen om den unge engelsmannen var hård inför årets VM-öppning. Ena dagen var han klar för Ferrari, andra dagen placerade ryktet honom hos Maserati och samtidigt kunde en säker källa i Stuttgart meddela att Moss var klar för Mercedes. Av allt att döma föredrar han dock att köra privat. Moss är engelsk mästare tre år i följd.

RODNEY NUCKEY

vann i fjol både Västkostloppet och TT-loppet på Skarpnäck. Den nu 25-åriga engelsmannen behöver därför knappast någon presentation. Han tillhör eliten av sitt lands F 3-förare och är sedan några år sluten till Coopers stall.

CASIMIRO DE OLIVEIRA

tillhör de säkraste korten i Enzo Ferraris lek. Den portugisiska ädlingen har kört på de flesta sydeuropeiska GP-banorna och tillhör vanligen de främsta. I år har han startat i drygt dussinet större tävlingar och vunnit över hälften. Sina främsta meriter har han vunnit i Pescara och på Sicilien.

REG PARNELL

är numera ankare i David Browns stall. Rutinerad som få är engelsmannen väl lämpad för denna uppgift. Parnell är välkänd för svensk publik för goda körningar och det är ingen tillfällighet att han anför trots den nya Lagonda med vilken David Brown avser att ta upp kampen med de kontinentala ässen.

INNEHÅLL

Inledning	7
Organisationskommitté	9
Upplysningar för publiken	11
"Myggorna" som folk trivs med	13
Depå-glimtar	16
Svenska Förareprofiler	21
Hastighetstabell	32
Startlista	
Klass 1	32
" 2	34
" 3	36
" 4	38
" 5	40
" 6	42
VM-tabell	45
Rally-EM	47
Fulldåd	49
Vem åt Vem	51

Alla TT-drycker

levereras av

Hedemora Bryggeri

HEDEMORA

Orderel. 46, Kontor 486

Kritiserade Bryggeri Aktieföretag — Kritisatid 1954



Det är nu viktigare än någonsin att begära SAAJ-batterier!

Alla SAAJ startbatterier äro såsom standard utrustade med dubbel separation, nämligen med våra s. k. "DS"-separatorer och detta utan merkostnad, d. v. s. till samma priser, som hittills gällt för batterier med träseparatorer.

SAAJ "DS"-separatorn är utförd av mikroporös plast, som på ena sidan är klädd med plastbunden glasull. Denna separator är synnerligen porös och genomsläpplig för svavelsyran. På grund härav få batterierna lågt inre motstånd med särdeles god startförmåga som följd även vid de allra lägsta temperaturer.

SAAJ-batterierna tillverkas vid Jungnerbolagets fabrik i Oskarshamn — landets största ackumulatorfabrik

JUNGNERBOLAGET

SVENSKA AKKUMULATOR AKTIEFÖRETAGET JUNGNER

STOCKHOLM

GÖTEBORG KARLSTAD MALMÖ NORRKÖPING SKELLEFTÅ SUNDSVALL