

Drömmen om

BILEN

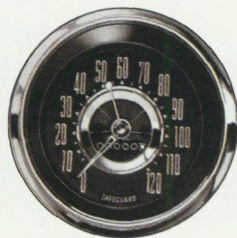
N O R D I S K A M U S E E T

Drömmen om

BILEN

FATABUREN 1997

Drömmen om
B I L E N



N O R D I S K A M U S E E T

FATABUREN 1997

ISBN 91 7108 411 8 • ISSN 0348 971 X • © Nordiska museet och respektive författare

Redaktörer: Barbro Bursell & Annette Rosengren • Bildredaktör: Mats Landin

Grafisk formgivning: Johan von Friedrichs / Slow Fox Produktion AB • Teknisk redaktör: Berit Nordin

Omslagsbild: Pontiac Grand Le Mans -79 (GM)

Tryckt hos MediaPrint, Uddevalla AB 1996



Gertrud Hedblom tävlar i T-Ford, 1924. FOTO: PRIVAT ÄGO.

Rally – en svensk folksport

ANDERS TUNBERG

Björn Waldegård från Rö någon mil söder om Norrtälje blev i december 1979 den förste individuella världsmästaren i rally. Då hade personbilar tillverkats, använts och tävlats med i nästan nittio år utan att den naturligaste av bilsporter – rally – haft ett eget mästerskap för förare. När det slutligen inrättades var det nästan naturligt att det erövrades av en svensk förare. De krokiga, backiga, grusade och isbelagda svenska vägarna i kombination med ett generellt välstånd tack vare två undvikna världskrig är bakgrunden till Björn Waldegårds VM-guld. Och Stig Blomqvists fem år senare.

Monte Carlo-rallyt var världens första rally. Det var dessutom länge den enda biltävling som kallades rally. Bilpionjären kapten John Nerén har med ordet rally i sin Motorencyklopedi från 1927. Där står: Rallye-Automobile Monte-Carlo se Monte-Carlo Rallye. Och där läser man: Monte-Carlo Rallye kallas en stjärntävling för turistautomobiler, vilken årligen avhålls med Monte-Carlo som samlingspunkt. Prisbedömningen sker på basis av genomsnittshastigheten och antalet passagerare i förhållande till motorns storlek.

Rally kommer av det franska ordet rallier, som betyder samlas eller åter-samlas. Och det var precis så tävlingen var upplagd. Deltagarna i det första Monte Carlo-rallyt 1911 startade på olika håll i Europa och samlades i Monte Carlo. Det hela var ett påhitt av hotellbranschen i spelstaden, som hade dålig beläggning i januari och ville bättra på den.

Visade vad bilen gick för

De allra första tävlingarna kördes på vanliga landsvägar med syftet att övertyga allmänheten om att bilen var både praktiskt användbar och driftsäker. År 1894

kördes den allra första mellan Paris och Rouen i Frankrike, och fler följde.

Även den första svenska biltävlingen gick på landsväg. Den ägde rum 12–13 juni 1904. Man körde Stockholm–Litslena–Uppsala–Flottsund–Stockholm, 17 mil. Färden tog två dagar med övernattning i Uppsala emellan. Tio startade, fem kom i mål. Landets hela bestånd av bilar 1904 var ca 30; av dessa var åtta lastbilar.

Den första svenska biltävlingen var inget egentligt rally, ingen stjärntävling, men väl en tävling på vanlig väg där det gällde att hålla minst 15 km/h och högst 30 km/h. Grunden för svensk rallysport lades kanske redan där, men det skulle dröja länge innan det blev en folksport.

Ännu en grundsten lades den 15 februari 1906, då Kungliga Automobil Klubbens första tävling om Vinterpokalen startade. De åtta ekipagen hade en rejäl resa framför sig: Göteborg – Stockholm via Örebro, 51,5 mil, i helt öppna bilar på dåliga och översnöade vägar. Maxhastigheten 25 km/h på dagen och 10 km/h under mörker bestämdes av den lagstadgade hastighetsbegränsningen. Tävlingen bestod inte i att köra fort, utan i att ta sig fram. Reparationer och sen ankomst gav straffprickar och i varje bil fanns en neutral kontrollant från KAK. Driftsäkerheten belönades. Emil Salmson i en Fiat vann, och bara två av åtta startande bröt tävlingen.

Året därpå kördes vintertävlingen igen, men i omvänd riktning, och så fortsatte landsvägstävlandet i Sverige fram till första världskrigets utbrott. Från och med 1912 ökades sträckan ut till att omfatta över 100 mil.

Rullande reklam

De som tävlade var i de flesta fallen män som på något sätt hade bilen som yrke. De importerade eller sålde bilar och ville göra sina märken uppmärksammade. Vissa förare ansågs bättre och mer erfarna än andra; de anlitades som tävlingsförare av importörer som ville vara säkra på en bra placering. Idag skulle de ha kallats fabriksförare. En stor del av deltagarna var emellertid förmögna amatörer. Även en liten ny bil kostade från 4.000 kronor och uppåt, så bilar var inget för vanligt folk att köpa. Att dessutom tävla med den gjorde kostnaden ännu högre.

Allmänhetens intresse för vintertävlingarna var också ganska klen.



Carl Jörns i en 70-hästkrafters Opel blev trea i tyska Kaiserpreis-tävlingen 1907. Tävlingen som gick på vanliga landsvägar, kördes med "standardbilar", men Jörns' bil hade lättast tänbara kaross och inga stänkskärmar. FOTO: RITTER.



Fortfarande på 1920-talet, då vintertävlingarna tagits upp igen efter kriget, går det att räkna publiken på fotografier från målet. En bildtext från tiden anmärker att "en blandning av bilsportintresserade, släkt och vänner samt representanter för ledighetskommittén har mött upp".

De mycket få sommartävlingar på landsväg för bilar som kördes under åren fram till 1930 rönt ungefär samma publiköde. De var mera propagandaparafer "för motorismen" än tävlingar, och när bilen inte var direkt nymodig längre tittade inte ens landsortsbefolkningen efter bilisterna, tävlande eller inte.

KAK och under en period Svenska Motorklubben var länge de enda motor-klubbarna för bilintresserade. De var sammanslutningar av inflytelserika per-

soner, som arbetade lika mycket med att få bilen accepterad i samhället som att arrangera tävlingar. Den lite högbrynta inställningen ledde också till att KAKs intresse för landsvägstävlingar minskade under 1920-talet till förmån för backtävlingar, som var lättare att arrangera och där man kunde ta betalt av publiken. Man arrangerade även hastighetstävlingar på isbanor och rekordförsök i hastighetskörning.

Vid sidan av KAK hade emellertid Svenska Motor Cykel Klubben, SMCK, växt fram som en organisation för mindre bemedlat folk som åkte motorcykel. Det var i den kretsen fröet till dagens rallytävlande såddes.

Motorcyklisterna hade mindre pretentioner på arrangemang och hastighetskörning. Man tävlade för sin egen förnöjelses skull i "tillförlitlighet" och "orientering", tävlingar där det gällde att ta sig fram över dåliga vägar inom en utmätt tid. Och där en del av tävlingsmomentet var att läsa kartan rätt.

1926 hade så många av SMCK:s medlemmar bytt upp sig till bil att föreningen beslöt inrätta en särskild bilklass i sin hösttävling. Ungefär samtidigt (1925) bytte man namn till SMK, Svenska Motor Klubben. Den gamla SMK hade då tynat bort och sugits in i SMCK. Nya SMK tog upp "gamla" SMK:s biltävling Sommarpokalen och 1926 körde man den första Dambiltävlingen. Den blev en succé med sina 14 startande som körde en slinga från Stockholm upp runt Siljan och gick i mål i Älvkarleby i nordligaste Uppland. Eva Dickson i en Fiat vann.

Det är betecknande att SMK:s riktigt stora biltävling hölls för enbart kvinnor och att man lagt en bana som var så lätt att de flesta klarade att köra den prickfritt. De riktigt besvärliga tillförlitlighetstävlingarna kördes ännu med motorcykel, men i allt fler av dem inrättades en bilklass.



Samtidigt med SMK:s satsning på landsvägstävlingar med bil återupptog KAK sina vintertävlingar på allvar igen efter ett uppehåll under första delen av 1920-talet. Ute i landet bildades åtskilliga motorklubbar av bil- och mc-intresserade människor. En ny generation bilägare höll på

att ta form. Grosshandlarna och godsägarna i KAK fick sällskap i sitt organiserade motorintresse av en "verkmästargeneration" som bildade egna klubbar. Flera av de nya klubbarna kom småningom att gå in som avdelningar i SMK. Man var mycket för att organisera och ha centralstyrelser och distrikt och avdelningar och sektioner. Motorfolket organiserade sig som alla andra folk-rörelser vid samma tid.

Ur detta bredare bil- och mc-intresse växte landsvägstävlingarna fram. De kallades inte rallyn, utan Tillförlitlighetstävlingar och Orienteringstävlingar. Arrangörerna var bundna till de hastighetsbegränsningar som myndigheterna kunde tolerera. Högsta genomsnittshastighet sattes ofta till 50 km/h. Tillförlitlighetstävlingarna drogs över allt besvärligare vägar för att man skulle få utslag.

Bilarnas kvalitet och driftsäkerhet – och vägarna – förbättrades efter hand så pass att det inte var något problem för tävlingsbilisterna att hålla de tillåtna genomsnittsfarterna. För att hålla nere hastigheterna tvingades tävlingsarrangörerna leta upp privata vägar och skogsstigar. Dessa småvägar markerades med en svart linje på de kartor man använde och så myntades uttrycket "svartväg" som beteckning på dåliga vägar. De stora, allmänna vägarna var röda på kartan och betraktades som transportsträckor.

Orientering ökade svårigheten

För att höja svårighetsgraden ytterligare kombinerades ofta tillförlighetsmomentet med orienteringsuppgifter. Tävlingssträckan var hemlig före start och ekipagen skulle leta sig fram till kontroller och mål med hjälp av karta och angivelser om vilka punkter, kontroller, som skulle passeras på vägen.

Från 1926 och framåt arrangerades ett otal landsvägstävlingar. Varje klubb höll sina egna. Ibland bjöds grannklubbarnas förare in och enstaka tävlingar fick något slags riksstatus som drog förare från större delar av landet.

Tävlingarna, som kunde vara mellan 10 och 30 mil långa fick namn som Västmanland Runt, Skaraborgskannan, Värmland Runt, Vänern Runt, Silver-sköldarna, Arostrofén etc. Och eftersom svårighetsgraden hela tiden måste stegas kördes de flesta nattetid, vilket också hade det goda med sig att annan trafik inte stördes och att det var lättare att få tillstånd.

Svallvågorna av den stora börskraschen på Wall Street nådde även Sverige och depressionen på 1930-talet gick hårt åt biltävlandet. Mycket få hade råd att syssla med en så dyrbar hobby. Det märktes i startlistorna, där sällan mer än något tiotal bilar noterades.

Rikspokalen mönsterbildande

1930 gav KAK upp landsvägstävlandet i och med att den sista vintertävlingen kördes. Klubben kom helt att inrikta sig på racertävlingar och 1931 tog SMK:s centralstyrelse vid genom att arrangera den första tävlingen om Rikspokalen, 160 mil lång. Eftersom inte den heller fick tillstånd för en genomsnittsfart över 50 km/h förlades den till stor del på små, svarta vägar. Orienteringsmomentet var viktigt och tävlingen kördes i en dags- och en nattetapp med bara 1,5 timmes uppehåll emellan. Därmed bildade Rikspokalen skola för landsvägstävlingar för lång tid framåt, även om alla inte var lika långa och dyrbara att genomföra.

Med Rikspokalen infördes också ett klassningssystem för förarna. A-förare var män som placerat sig bra i tidigare tävlingar eller som körde för en firma ("fabriksförare"), B-förare var övriga män och C-förare kvinnor.

Bilarna man använde var vardagsbilar. Ford, Plymouth, Chevrolet – inga särskilt dyra eller hästkraftstarka bilar precis, utan sådana som vanligt folk hade om de hade bil alls. Fiat hörde också till vanligheterna.

Men tiderna var dåliga och ingen av 1930-talets tävlingar kom i närheten av Rikspokalens i fråga om deltagarantal. De lokala orienteringstävlingarna lockade kanske ett dussin bilar och det kördes inte mer än några dussin tävlingar varje år.

1927 blev Stockholm startplats för Monte Carlo-rallyt, men tävlingen väckte ingen större uppmärksamhet i Sverige förrän 1932 när Umeå blev en av startplatserna. En fru Lindh vann (enligt en källa av flera; historieskrivningen är osäker) damklassen med en Hudson. Denna fru Lindh var Alexandra, född Gjestvang och gift Lindh, Sveriges första kvinnliga kända bilförare och dotter till konsul Gjestvang som var en av landets första bilimportörer.





Monte Carlo-rallyt 1955. Greta Molander, som blev Sveriges mest kända rallyförare redan på 1930-talet och kartläsaren Monica Kjerstadius vid ankomsten till Paris.

FOTO: ROBERT DELVAC / UNITED PRESS PHOTO.

Greta Molander första rallykändisen

Den som emellertid satte Monte Carlo-rallyt på kartan var Greta Molander. Gretas namn dominerade den svenska rallysporten (så liten den nu var – det handlade bara om Monte Carlo-rallyt) under 1930-talet alltifrån den första starten i Monte Carlo-rallyt 1934 till krigsåret 1939. Fem gånger startade hon. Det gav en seger, två andra- och en tredjeplats i damklassen. Samt en klasserger 1939 för bilar upp till 750 kubik med en DKW. Under samma tid lyste svenska herrar med sin frånvaro i resultatlistornas övre delar.

Men omkring 1937 började det hända saker. F.d. motorcyklisterna Ivar Skeppstedt och Erik Westerberg vann Rikspokalen dubbelt med sina DKW-bilar och Norrlandsrallyt kördes. Det innebar att svenska tävlingsarrangörer börjat använda begreppet rally. Men viktigare var att småbilen, den enkla, lätta och billiga, visade att den lämpade sig bra för tävlingsbruk.

Mycket mer än så hände inte förrän andra världskriget bröt och stoppade motorsporten och mycket annat skoj under flera år. När mörkret lättade 1945 hade de svenska motorklubbarna större planer än att köra landsvägstävlingar. Klubbledarna var väldigt inriktade på rundbanetävlingar och motorcyklar. OT-tävlingar sågs lite över axeln och det är typiskt att en SMK-förening i en jubileumsskrift från 1952 skriver att "motorfolk i allmänhet börjat sluta upp kring SMK:s intressen. Dessa senare ha funnit sig väl tillrätta särskilt med de tillförlitlighets- och orienteringstävlingar, vilka anordnats och visat sig utgöra ett nog så värdefullt och nödvändigt komplement till den dagliga rutinen".

"Folket" strömmar till

Det visade sig snabbt att folk fann sig "väl tillrätta" med OT. När bensin och bilar började bli tillgängliga 1945–46 skockades tävlingssugna till de allt vanligare tävlingarna. Smålandspokalen, för att ta ett exempel, lockade 67 startande, och arrangemangen blev allt smidigare: "Trots att 20 kontroller voro utplacerade kunde prisutdelningen äga rum 3 timmar efter siste man hade gått i mål." Tävlingssträckorna blev rimligare med normalt omkring 15 mil att köra. Det ökade också populariteten.

1949 startade Monte Carlo-rallyt om efter krigsuppehållet. Hela 40 svenska ekipage ställde upp och KAK som arrangerade starten i Stockholm började fundera över att maximera antalet startande från Sverige. Det fanns ett intresse för landsvägstävlande och rally som aldrig förr.

1949 skedde också en omstart för landsvägstävlandet efter två års nytt totalstopp som betingats av bensinbrist och valutarestriktioner. Rikspokalen, som kördes senast 1946, drog ett 80-tal deltagare och lilla Dyna-Panhard tog lagsegern. Det pekade mot fortsatt dominans för de mindre och lättare bilarna. Vid sidan av Rikspokalen räknades då bara Upplandsloppet till de stora tävlingarna. Det var 50 mil långt och kördes i februari. I övrigt kördes ett tiotal större



Man tog vad man hade. Familjebilen fungerade också som rallybil på 1950-talet. En Vauxhall Velox i Svenska Rallyt till Midnattssolen.

landsvägstävlingar i mars/april och september–november. Fortfarande fick tävlingarna enbart genomföras i mörker av hänsyn till allmänhet och myndigheter.

Gynnade firmaförare

Nu hade antalet tävlande som betalade själva för nöjet att köra ökat så pass i antal att man började diskutera de s.k. firmaförarna, som hade formaliserade förbindelser med tillverkare och generalagenter. Förmånerna var inte stora – de fick startavgifter, reparationer, bensin och oljor betalda – men de ansågs orättvist gynnade eftersom de vågade köra hårdare – de hade ju fria reparationer.

1950 kördes det första Svenska Rallyt till Midnattssolen. Tävlingen var en idé av den legendariske bilhandlaren Ernst Nilson. Efter mönster från Monte Carlo-rallyt var tanken att locka bilturister till landet; bilister som skulle ha roligt och trevligt och sportigt en vecka.

KAK föll för Nilsons idé och strängade en bana med tre startpunkter:

Stockholm, Göteborg och Falsterbo. Den turistiska framtoningen vägde tyngre än den sportsliga. Svenska Rallyt till Midnattssolen innehöll 223 mils körning, men bara två avlysta specialsträckor och två specialprov. Snittfarten på transportsträckorna var satt till 50 km/h, på fartsträckorna till minst 75 km/h för att slippa prickbelastning. Specialproven tidmättes ned till 1/10 sekund. Svenska Rallyt blev en deltagarsuccé trots att det inte var svårt nog, och det inspirerade tydligen till mer biltävlande. 120 OT-tävlingar kördes under 1950. Praktiskt taget alla kördes med både bilar och motorcyklar i samma tävling, och bara en av dem är ett egentligt "rally". Svenska Motorfederationens automobilsektion hade 22 000 medlemmar och ca 1 600 licenser för landsvägstävlingar med bil utfärdades. Nu var landsvägstävlingar med bil på väg att bli en riktig folksport.

Mediahjältar

Till populariteten bidrog också det faktum att många förare började bli kända och mediahjältar. De hette Arthur Wessblad, Gunnar Källström, Carl-Gunnar Hammarlund, Grus-Olle Persson, Rolf Melde, Rally-Harry Bengtsson, Rune Larsson, Alrik Stenström och Allan Borgefors. Och alla körde Volkswagen, utom Melde som var chefstekniker på Saab.

Det var Volkswagens firmaförare som gjorde sporten riktigt stor och känd. Och det faktum att det inrättades ett Riksmästerskap i Tillförlitlighet 1951. Nu hade förarna något att slåss om. Arthur Wessblad i en Volkswagen med Porsche-motor vann det första mästerskapet och 1952 upphöjdes det till SM-värdighet, lite finare än RM. Nu skulle det bli ordning och reda dessutom. Motorbyten och hårdtrimning av bilarna förbjöds. Tävlingarna fick också ett bestämt mönster. Orienteringsmomentet försvann. De tävlande körde transportsträckor mellan avlysta specialsträckor, som skulle köras på kortast möjliga tid. De rena orienteringstävlingarna började leva sitt eget liv och utveckla sin egen specialitet – skickliga kartläsare.

Volkswagens dominans kom att fortsätta under lång tid. Gunnar Källström vann SM 1952. Rolf Melde, Saab, och Gunnar Nilsson, Fiat, stack emellan ett par år men från 1955 till och med 1961 var det VW-bilar i SM-toppen.

Hastigheterna på svartvägarna trissades upp och snart började man tycka att

det var för dyrt med alla reparationer. Och för känsligt med tävlingsbilar som såg ut som skrot – myndigheterna tittade mycket snett på biltävlingar! 1956 stramades tyglarna åt genom att s. k. vagnskadeprickar infördes, och samtidigt ett nytt reglemente: standardvagnar som fick trimmas inom vissa gränser. Vagnskadeprickarna innebar att skador på karossen gav belastning på samma sätt som missade kontroller och påverkade slutresultatet i tävlingen. Gamla skador markerades med gul färg före start och bilar som var för buckliga förbjöds starta.

Obligatoriska bälten

Bilsporten ville putsa fasaden på mer än ett sätt. 1958 blev säkerhetsbälten i bilarna obligatoriska, men reglementet sade inget om att de skulle användas. Hjälmm använde nästan ingen T- eller rallyförare ens på s.k. fartsträckor som avlystes för annan trafik.

Samma år blev Gunnar Andersson, Volvo, Europamästare i rally. Greta Molander hade tagit damtiteln redan 1953, första året man tävlade om ett EM, och det hade väckt uppmärksamhet. Med Gunnar Anderssons seger var tap-pen ur tunnan för de svenska rallybilisterna. Ewy Rosqvist vann damernas EM 1959 och 1961 med Volvo; Sylvia Österberg tog titeln 1963, också med Volvo. Erik Carlsson var snubblande nära en seger 1959, men dribblades bort av fel färg på tävlingsnumret i sista deltävlingen. 1963 kom Gunnar Andersson igen med en ny titel och året därpå vanns EM av Gunnars skyddsling Tom Trana, Volvo.

Mer uppmärksamhet än EM-titlarna väckte dock förarnas enskilda segrar i utländska stor-rallyn. Erik Carlsson, Saab, vann det engelska RAC-rallyt tre gånger i rad 1960–62 och Monte Carlo-rallyt 1962 och 1963. Tom Trana, Volvo, vann RAC-rallyt två gånger, 1963 och 1964; Bengt



Midnattsrallyt 1958.

Segraren Gunnar Andersson i en Volvo. FOTO: VOLVO.



Monte Carlo-rallyt 1963. Ewy Rosqvist och Ursula Wirth vann damklassen med sin Mercedes 220 SE. FOTO: PHILIPPE DREUX.

Söderström vann RAC-rallyt 1966; Björn Waldegård segrade i Monte Carlo-rallyt 1969 och 1970, Ove "Påven" Andersson 1971.

Denna mängd internationella framgångar under kort tid kom sig till stor del av att de svenska förarna lärt sig hantera sina bilar i de många svenska T-tävlingarna, som det inte fanns någon motsvarighet till utomlands. I Europa kördes årligen något dussin rallyn – ett litet antal var verkliga kraftprov, huvuddelen mestadels turisttävlingar.

Vinnande personlighet

1960 satte Saab upp en egen tävlingsavdelning. Det bäddade för ny konkurrens för VW, men det skulle dröja flera år innan det svenska märket fick sitt andra SM-tecken. Å andra sidan hade Saab Erik Carlsson "På Taket", som var snabbast av alla men som aldrig lyckades ta något stort mästerskap. Hans personlighet gjorde emellertid rallysporten till en angelägenhet för många fler än de närmast berörda, en popularitet som han bär fortfarande över trettio år efteråt. Erik Carlsson blev den idol som fick många 18-åringar med nytt kör-



Erik Carlsson "På Taket" blev Mr Rally med hela världen. Här på väg mot sin andra seger i Monte Carlo-rallyt 1963.

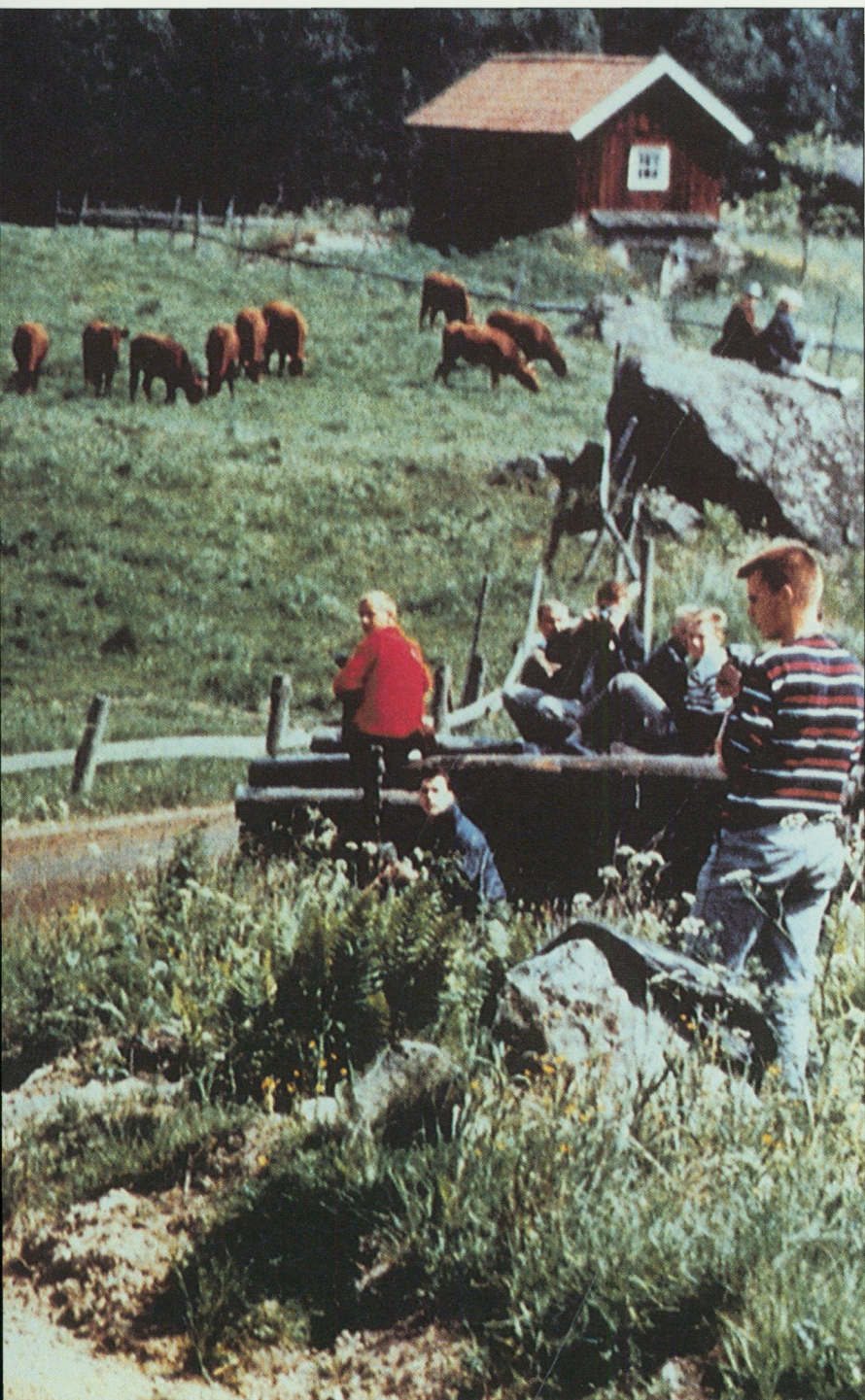
kort att välja bilen som sitt sportredskap före fotbollen eller ishockeyklubban. I början av 1960-talet dyker de första dubbdäcken upp; klumpiga franska Vaillantdubbar som skruvades genom däcken men som gjorde lite mer nytta än snökedjor eller de däck med invulkade gardinspiraler som några förare försökt sig på.

1961 inrättas ett separat SM i bilorientering. Det innebar att den rena hastighetsvarianten Tillförlitlighet kom att stå ännu stadigare på egna ben. Och sporten accelererade i omfång. BMC kom med sin Hundkoja, som blev Folkvagnarnas överman i Tillförlitlighet, och 1963 inrättade Opel sitt rallystall i Sverige, betalat av återförsäljarna som ville tvätta bort gubbstämpeln från sina bilar. Det året arrangerades 321 tävlingar och långt över 6 000 förarlicenser utfärdades.

Ett rally var minst 75 mil

1965 blev Rally en bilsport med full självständighet när grenen fick ett eget SM. Då definierades också rally som en tävling över minst 75 mil och med







Tom Trana, 1967.

minst 10 prov, som måste omfatta 10 mil eller mer på avlysta vägsträckor utan hastighetsbegränsning. Förarna skulle på dessa sträckor köra så fort de kunde. Lägsta sammanlagda körtid betydde seger och något orienteringsmoment fanns inte inlagt. Fortfarande fick man enbart tävla mellan 20.00 och 06.00 och hjälm blev obligatorisk på fartsträckorna. Kartläsaren (co-drivern) fick allt mindre betydelse annat än som kon-torist, särskilt som de rörliga taksökarlyktorna för-

bjöds. Taksökaren hade ända till dess varit ett utmärkt hjälp-medel som kartläsaren använde för att spana av vägen med för att ge föraren en idé om vartåt den kunde tänkas svänga härnäst.

Vid mitten av 1960-talet hade "rally" blivit en folksport. Den som ville och lade manken till och kunde jobba själv med bilen hade möjlighet att köpa en och tävla med den. Stora satsningar på t.ex. SM kostade givetvis mycket peng-ar, men det var inte helt oöverkomligt. "Rally" blev också i folkmun ett begrepp för alla slags biltävlingar "i skogen".

Dubbdäck, reklam och nya bilmärken

Och hela tiden kämpade bilsportorganisationen för att hålla kostnaderna nere för att så många som möjligt skulle ha råd att tävla. Det började redan tidigt på femtiotalet när man förbjöd exotiska motorer och trimningar, man fort-satte med vagnskadeprickarna som skulle skona bilarna och dra ned hastighe-terna. Den formliga explosionen av dubbdäck på 1960-talet gjorde att man tillät enskilda arrangörer att begränsa antalet dubbar och däckbyten vid alla tävlingar utanför SM-serien. Småningom skulle man också begränsa antalet dubbar i däckens generellt och t. o. m. sätta ett högsta styckepris på dubbarna. 1965 släppte man in reklam på rallybilarna, men bara sådan som arrangörer-na kunde ordna för att hålla sina kostnader nere. Bilägaren/föraren fick bara klistra två teammärken på bilen, varav ett fick vara kommersiellt. Först 1970

Föregående uppslag: Svenska Rallyt till Midnattssolen var en stortävling genom ett sommaridylliskt Sverige. Folk strömmade ur stugorna för att se tävlingen. Tom Trana med sin Volvo i 1963 års tävling.



Opel Kadett rallye blev en vinnarbil i rally under många år tack vare ett svenskt initiativ.

blev reklamen friare, men måste sitta baktill på bilen. Då först kunde förarna möjligen få in lite pengar för att finansiera sin allt dyrare sport.

Mitten på 1960-talet markerade också en ny inställning från biltillverkarnas sida. BMC hade med sin Hundkoja (Mini Cooper) visat att det lönade sig med specialversioner. 1967 kom Opel efter med sin Kadett Rallye.

Denna rallybilarnas rallybil för en generation svenska förare var en svensk idé. Opels svenska rallystall under legendariske Ragnar Ekelund ville ha en Kadett med en rejäl motor i. "Det går inte", sade man på Opelfabriken i Rüsselsheim. Ekelunds team i Hammarbyhamnen visade att det gjorde det visst, och på bilsalongen i Frankfurt 1967 visades den upp. Den var enkelt byggd och hade en 1,9-litersmotor på 90 hk som standard. Saabs klassiska 96 V4 hade 65 hk vid samma tid. De två märkena kom att dominera den svenska rallysporten i nära ett decennium.

Opeln och Saaben hade det gemensamt att de var robusta och lätta att arbeta med. Det fanns tävlingsdelar att köpa färdiga från tiotals specialistfirmor. Båda bilarna kunde köras med framgång antingen i praktiskt taget otrimmade Grupp 1 eller i Grupp 2, som tillät betydande effekthöjningar i motorn. Märkena med förare som Lillebror Nasenius, Bus-Ove Eriksson, Anders

Kulläng, Gunnar Blomkvist, Sylvia Österberg, Stig Blomqvist, Carl Orrenius och Håkan Lindberg turades om att vinna SM-guld i en oändlig rad under tio år. Den ende som hade något att sätta emot var Björn Waldegård så länge Porsche 911 var tillåten som Grupp 2-bil.

Rally blir herre på täppan

1972 kördes för sista gången ett SM i Tillförlitlighet, en kortare tävling än rally men efter samma princip. Sedan dess finns bara Rally som beteckning på den sortens tävling. Att biltävla på landsväg var en sport med nästan 70 år på nacken, men inte förrän nu knäslattes slutligen "rally" som enda namn på den.

Nu började Svenska Bilsportförbundet åter oroas över att tävlingsbilarna gick för fort. Och att de kostade för mycket. Antalet förarlicenser minskade också. Man beslöt sig för att pressa förarnas kostnader genom att inför "rena standardbilar" i form av klasserna Standard A och Standard B. Reglerna utgick från bilarnas vikt dividerad med motoreffekten. Standard A var klassen för bilar med mellan 10,0 och högst 15,0 kilo vagnvikt per hästkraft; Standard B var för bilar med 15,0 kg per hk och mer. Bilar med under 10 kilo vikt per hk fick inte vara med. Äldre, trimmade bilar stoppades in i en s.k. Specialklass, där de skulle få tävla tills de var slutkörda.

I praktiken blev "standardbilarna" inte alls billigare att göra i ordning för de tävlande. Den som ville åka fortast måste finputsas sin motor inom reglernas gränser och det var mycket dyrare än att göra en "grov" trimning enligt det tidigare reglementet. En motor för Specialklassen kostade omkring 12.000 kronor att trimma, en "standardmotor" hälften så mycket ytterligare.

Standardreglementet var i kraft till och med 1981 och under den tid det varade inträffade också Saabs stora period i svensk rallysport. Både gamla Saab 96 och lite nyare Saab 99 var konkurrenskraftiga och två år – 1978 och 1980 – vanns alla tre SM-klasserna av Saab tack vare Stig Blomqvist, Per Eklund, Kalle Grundel och Ola Strömberg.

Sverige isolerar sig

Införandet av standardklasserna innebar emellertid att den svenska rallysporten isolerades från resten av världen, där man tävlade utifrån helt andra regler.

Ett fåtal förare – Stig Blomqvist och Björn ”Nalle” Johansson – var i stånd att finansiera sitt tävlande i specialklassen med exklusiva rallybilar som Sunbeam Talbot Lotus och Opel Ascona 400, men i övrigt tappade svenskarna i stort sett kontakten med omvärlden. Utom etablerade storheter som Björn Waldegård, som blev världens förste individuella världsmästare i rally 1979.

För att rallysporten skulle utvecklas trots allt introducerades 1981 ett SM för juniorer. Det och en satsning på ett juniorlandslag i rally skulle möjligen borge för att en ny ung generation förare fick möjlighet att komma fram. Året efter, 1982, fick dessutom damerna ett Tjej-RM med samma syfte. De skulle inte behöva köra i skuggan av resursstarka herrar.

Nu återgick man också till att anpassa de svenska bestämmelserna till de internationella för att ge rallyåkarna större möjligheter att delta i tävlingar utomlands. I världstoppen fanns bara en handfull svenska förare och de var alla i medelåldern. Men någon ny storhetstid för svenska förare utomlands är ännu inte i sikte. 1996 återfanns bara Kenneth Eriksson som heltidsanställd rallyförare hos japanska Subaru. Det finns många skäl till det. Det främsta är att rally på världsnivå idag är helt beroende av biltillverkarnas satsningar och de lägger inte sina pengar på små marknader som Sverige. Sporten domineras av förare från kontinenten och några finländare.

Största publiksporten

På hemmaplan lever trots bristen på stora internationella framgångar rallysporten vidare. Antalet utövare varierar något år från år, men är ganska konstant över tiden. Och som publiksport är rally en av landets största. Eftersom åskådarna inte behöver lösa biljett, finns ingen statistik över antalet. År efter år har emellertid vana bedömare som t.ex. polisen uppskattat att enbart den svenska VM-deltävlingen Svenska Rallyt drar över en kvarts miljon åskådare. Därmed är denna enda årliga tävling landets publikmässigt största sportevenemang alla kategorier – Stockholm Maraton och Vasaloppet inräknade.

**Bus-Oves, Lille-Brors, Sylvias,
Jannes, Blommans,
Anders, Lasses och Arnes
nya rallybil.**



Opel Ascona

Allt det här får du som standard när du väljer Ascona Rallye.

- 102 hk SAZ
- 185/70 SR-X 13 däck, 51/2 J sportfälgar
- Varvräknare, oljetrycks- och amperemätare
- Servostyrat bromssystem med skivor fram
- M.m., m.m. Så fråga Bus-Ove, Lille-Bror, Sylvia och dom andra vad dom tycker om Ascona.

