

EM

VM

SM



SVENSKA RALLYT 1966

PROGRAM 9-13 FEBR.



3:- (inkl. oms)



VOLVO VANN RALLY

VM'65

För andra året i följd tog Volvo hem World Rally Championship for Manufacturers. Utmärkelsen tilldelas den biltillverkare som nått bästa sammanlagda resultat i fem av världens hårdaste rallyn. Återigen ett bevis för Volvo-bilarnas styrka, snabbhet och robusta kvalitet. Även Ni vinner på Volvo!

VOLVO



SVENSKA RALLYT 1966

Rallysporten föddes när seklet var ungt och redan 1911 arrangerade påhittiga monogasker i spelhålan vid Medelhavets klarblå vatten det första Monte-Carlo-Rallyt. Då liksom nu var det lilla furstendömet huvudintresse att locka kapitalstinna gentlemen att koppla loss med en extratur till Monaco under sportig etikett. Man skulle köra sin ägandes bil från Europas alla hörn.

Idén var fullfjädrad. Även skojig. Lockade många.



Även 1966 var man ute efter standardbilisten, eftersom man helsatsade på grupp I, bilen som kan köpas hos alla bilhandlare och åt vilken ingen får göra någonting. Man levde kvar i det förgångna, även om det skall erkännas, att loppet hådnat till oerhört rent sportsligt med sitt slutprov över 60 mil å bergsvägar. Men, men, men... man ville inte ha några riktiga tävlingsbilar, ty man belastade grupp II med 18,2 %.

***KAK**s Svenska Rally, som hade debut 1950, var också tänkt som ett turistrally. Ernst Nilson & co i dåvarande KAK ville locka utländska bilentusiaster till Midnattssolens land, man ville visa upp den skira sommarnatten, men redan i debuten serverade man s. k. fartsträckor. Vilket man var först med. Först i världen. Att tiderna sedan sattes lite för vänligt är en annan sak. Och att fartsträckorna kördes på bred allmän väg, tillfälligt avlyst, hörde ihop med tiden. Trafiken var föga, så myndighetssidan kunde utan olag stänga av strängt taget vilka vägar som helst.*

Efter 15 genomförda rallyn flyttade KAK den sextonde tävlingen till vintern. Därtill var man nödd och tvungen år 1965.

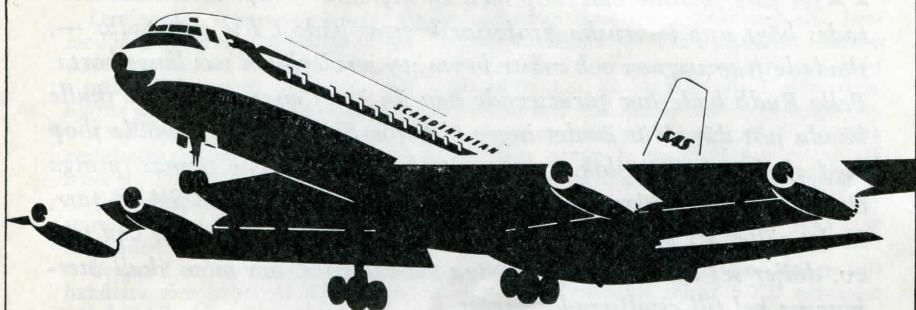
Loppet ifjol blev i varje fall stenhårt både för chaufförer och bilar första dygnet. Internationella storheter som Toivonen, Bosse Ljungfeldt, Rauno Aaltonen, Harry Källström, Paddy Hopkirk, Bengt Söderström, Timo Mäkinen försvann första tävlingsnatten. En del tidigare, en del först fram på morgonkvisten.

1/3 av startfältet kom bort på de gamla värmländska vildmarksvägarna, medan loppet sedan lättade och blott ett fåtal föll ifrån.

Visserligen lever vi i ett bekvämt tidevarv, där riktig rejäl ansträngning är på väg att lysas i bann, men bekvämlighetssjukan har inte funnit någon god jordmån i rallyeliten. Dom vill ha strapats, äventyr, hårda bandage. Ju mer dom får jobba med ratt, växel och pedaler desto bättre trivs dom. Första natten fick högt betyg ifjol vid slutmålet i Östersund.

Vad var då naturligare för tävlingsledningen än att försvåra loppet och försöka servera hela banan av samma svårighetshalt som fjolårets inledningsnatt.

Tack vare välvilligt inställda skogskarlar i Billerud, Uddeholm, Hällefors och Lima Besparing tror och hoppas vi, att årets bana skall bli någonting i hästväg. Något att riktigt bita i både för bil och förare. Vi vet att förarna blir skickligare och starkare, att bilarna blir pålitligare och snabbare år från år . . . likväl tror vi att bådadera kommer att få så mycket smörj på framförallt Gustav Erikssons långsträcka över 20 mil, att dom flämtar efter andan långt innan det efterlängtrade målet dyker upp. Då har dom varit längst in i den ödsliga vildmarken, där björnen enligt sägnen just påstås vända sej i sitt ide dessa rallydagar. Det finns gott om sovande björnar i dessa obebodde marker. Bara nu ingen väcks upp av ilsket tjutande SAAB-ar under den mornande vändningen i idet, för morgonhumöret är inte det bästa hos en för tidigt väckt björn. Skulle tänka mej att modiga män som Erik Carlsson och Carl-Magnus Skogh blir lika artiga vid ett björn-möte som de var nere i Kenya år 1964, då elefanter spärrade vägen under nattkörningen från hamnstaden Mombasa tvärs över djungeln upp till



 **SAS JET**

TILL 5 KONTINENTER

Tala  med Er auktoriserade
resebyrå eller
närmaste SAS-kontor för mer
detaljerad information

Nairobi. Det var den gången bjässen Erik blev riktigt hövlig och inte riktigt visste hur han skulle bete sej.

Aret före smällde han ihop med en myrslok — djursorten debatterades högt upp i svenska professorskretsar både i TV och radio —, skadade framvagnen och måste bryta, ty servicebilen var långt borta. Pelle Rudh hade hur förutseende han än är ej anat, att något skulle hända just där. Här är det ingen risk för Erik & co att smälla ihop med afrikanska myrslokar, men en och annan älg kan tänkas springa över vägen. Och älgen har gjort slarvsylta av Carlssons SAAB förr, så det gäller att passa upp och speja vaket både på vägen och vad som ev. döljer sej bakom de meterhöga snövallarna, om bilen skall återkomma hel till civiliserade trakter.

Även om det publika intresset är enormt i Svedala torde ingen dra sig så långt bortom all ära och redlighet, att det lönar sig att skrika på hjälp längst bort på rallybanan. Där är man ensam, övergiven, har blott sig själv, kompisen vid sidan och bilen att lita till. Kanar man av i drivan, lär nästen som kommer tackla ner'en lite till eller precis som Tom Trana gjorde med Erik Carlsson i engelska rallyt för halvtannat år sedan.

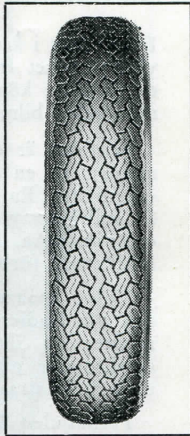
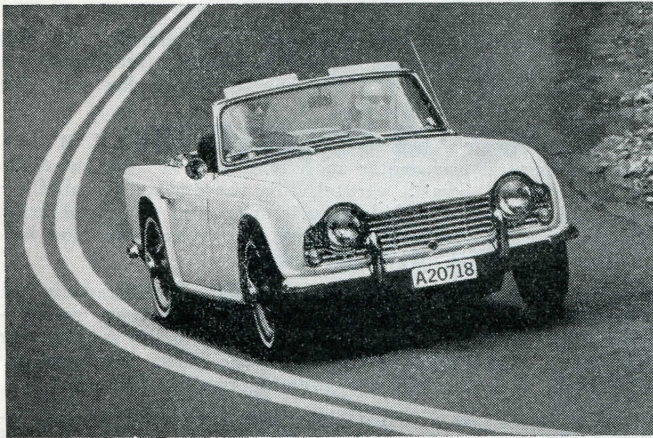
När jakten är i gång, blir det samma hänsynslösa jag-eller-du kamp, som kännetecknade dessa marker för månghundra år sedan, när människan slogs för maten, för livet med primitiva vapen mot björn, varg i arktisk kyla. Eller ock slogs man i gränsfejder. Rallyt drar fram över marker, där Karl XII:s karoliner stöp av umbäranden och där mången fri värmlänning i modern tid lurade Hitlers knektar för att frambära rapporter eller mat till norska frihetskämpar.

Den äldsta vägen som rallyt drar fram över byggdes någon gång på 1700-talet. Var väl stig århundradet tidigare. Och de flesta bär byggnadsår från 1800. Se'n finns det dom som byggts hösten 1965 av Mölnbacka-Trysil, för vilket vi beder att få tacka, ty dem förutan hade 20-mila-sträckan varit otänkbar. Och så finns det stråk som kommit till 1966 för att förbinda just dessa sträckor. De har skapats av Gustav Eriksson i Stöllet, förre skidorienteraren som på gamla da'r dessbättre blivit rallyfrälst och nu gett sej katten på att skaka fram en långt svårare bana än den han serverade ifjol. ”Jag såg hur skick-



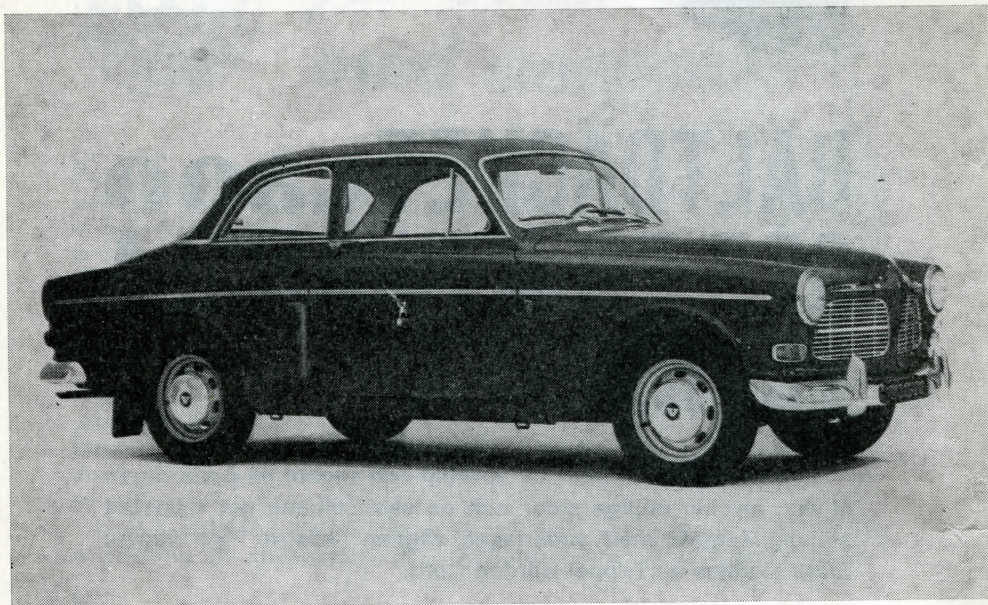
BÄLTDÄCKET G800 GER EN NY KÄNSLA VID RATTEN!

— ett bältdäck för Er som kör sportigt och snabbt på goda vägar. Mjuka, mycket böjliga sidor och en styv slitbana ger mönstret ständig kontakt med underlaget, vagnen "klistrar" vid vägen. Stark stomme av Trippel-Härdad Cord.



GOOD YEAR

SEGRARPRISET I RALLYT



Första pris i årets Svenska Rally är en Volvo Amazon — en bilmodell som dels varit mycket framgångsrik på tävlingsbanor både i Sverige och utomlands och dels vunnit köparnas stora förtroende, vilket bl a bevisas av att den varit den mest sålda bilmodellen i Sverige de senaste åren.

Prisbilen är en 2-dörrars Amazon med 95 hk motor och överväxel. B 18 D-motorn är en robust, dragstark bruksmotor med temperament som en snabb sportmotor. En kraftig femlagrad vevaxel, varvtalsvillig ventilmekanism, oljefilter av fullflödestyp och effektivt kylsystem bidrar i väsentlig grad till driftsäkerhet och slitstyrka. Hög kompression, välberäknat insugs- och avgassystem samt helbearbetade förbränningsrum ger god verkningsgrad.

Volvo Amazon är mycket lättkörd. Ytterdimensionerna är förhållandevis små och vändradien liten. B 18-motorn ger stort vridmoment över brett varvtalsregister och tillåter smidig körning utan överdrivet växlande. Volvo Amazon har skivbromsar på framhjulen. Skivbromsarna tål upprepade hårda inbromsningar utan att mattas. De bidrar till god pedalkraftsgradering och kurshållning.

Framhjulen är separat upphängda i dubbla länkar. En kraftig krängningshämmare håller kurvkrängningen under kontroll. Bakaxeln är upphängd i två längsgående bärramar och två momentstag. I sidled hålls axeln i läge av ett tvärstag. Fjädringen sker med spiralfjädrar runt om och dämpningen med teleskopstötdämpare.

Volvo-prestanda — d v s snabb acceleration och hög marschfart samt förnämliga vägegenskaper för säker och bekväm körning — är betydelsefulla egenskaper för både vardagsbilisten och tävlingsbilisten.

KAKs XVII Svenska Rally

Tävlingens höge beskyddare är HKH Prins Bertil.

Program

Onsdagen den 9 februari

Hela banan offentliggöres kl 11.00.

Anmälan och besiktning i Örebro.

Torsdagen den 10 februari

Start i Örebro.

Fredagen den 11 februari

Mål i Örebro efter etapp 1.

Start i Örebro för etapp 2.

Lördagen den 12 februari

Ankomst till slutmålet i Örebro.

Slutbesiktning.

Söndagen den 13 februari

Resultatlista anslås på sekretariatet i Örebro kl 09.00.

Rallyavslutning för tävlande och gäster kl 13.00.

Prisutdelning kl 15.00.

Tävlingsledning

Organisationskommitté

Lars Adén (ordförande), Sverker Benson, Nils Björkman, Sture Boström, Eric Edholm, Valter Karlsson, Bengt Odelgard, Bertil Sohlberg och Gunnar Writler.

Tävlingsledare

Gunnar Writler

Tävlingssekreterare

Nils Björkman

Besiktningsschef

Bengt Odelgard

Presschef

Sverker Benson

Tävlingssekretariatets adress

KAK, Stockholm 16, tfn 23 88 00, för rikssamtal 08/23 88 60

Telegramadress Autoclub, Stockholm.

Prisdomare

Konsul Boo Nyström (ordförande), godsägare S G F Adlerstierna-Adelsköld, skogschef Ture Björkman, direktör Matts Carlgren, försäljningschef Åke Nördmark, kapten Hans Torell och major Nils Wenker.

Medverkande klubbar

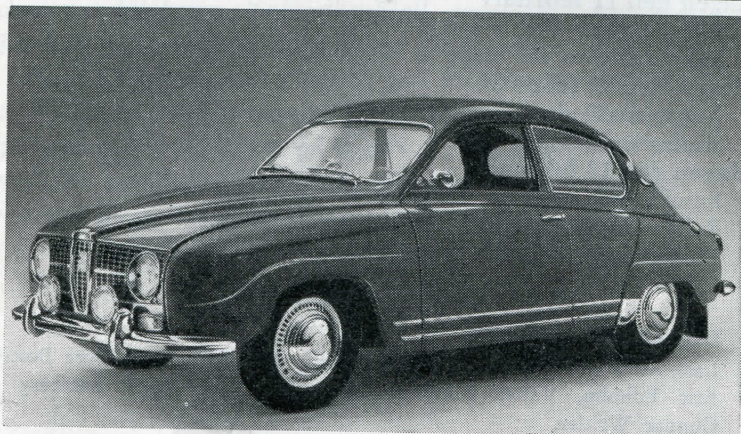
Arvika MK
Bengtfors MC
Björneborgs MK
Forshaga MC

Hagfors MK
Hällefors MK
KAK/U Örebro
Karlstads MC

MK Ratten
SMK Eda
Årjängs MK
Örebro BMCK

SAAB

MONTE CARLO 850



**sportvagn med
rallytestad säkerhet**

I och med 1966 års modell kommer SAAB Sport att presenteras under sitt internationella namn även i Sverige: SAAB MONTE CARLO 850. Framst bland nyheterna på 1966 års modell kan nämnas växelströmgenerator. Två nya färger: malmgrå och gul. Vill Ni ha en bekväm, rymlig bil för sportig och samtidigt säker körning – se och provkör SAAB MONTE CARLO 850!

Säljes av **SMA** ANA -återförsäljare över hela landet

Rallyts två dubbelsegrare



Ovan ses Svenska Rallyts två dubbelsegrare genom åren. Tom till vänster, Carl-Magnus till höger. Trana segrade 1964 och 1965. Skogh åren 1960 och 1961.

Bägge ställer upp i 1966 års rally. Skulle någon av dem ha turen med sig ännu en gång och vinna rallyt för tredje gången erhåller de Ernst Nilsons vandringspris för alltid. År 1950 lät rallyts skapare — Ernst Nilson alltså — silversmeden Claes Fleming utföra en praktpjäs i drivet silver, som redan på den tiden kostade 12.000 riksdaler. Värdet i dag torde icke underskrida 20 "längscharlar". Bägge är i topptrim och har god chans att plocka hem årets rally. Carl-Magnus vann ju Akropolis-rallyt i Grekland 1965, så även om han med sina 40 år på nacken tillhör nestorgänget i rallysporten har han för den skull inte tappat något av forna segerglöden.

Tidigare Rallyresultat

1950

Totalt	P F Cederbaum	BMW
I	A Hemmingson	Healey
II	P F Cederbaum	BMW
III	T Svensson	HRG
IV—V	J Fürstenberg (D)	Porsche
Damkl.	C Koskull	Porsche

1951

Totalt	G Bengtson	Lago
I	G Bengtson	Lago
II	R Sjöqvist	Citroën
III	S Gruen	Peugeot
IV	E Tornvall	Fiat
V	E Bjurling	Renault
Damkl.	G Molander	SAAB

1952

Totalt	O Persson	Porsche
I	O Stålheim	Citroën
II	J Bengtsson	BMW
III	O Persson	Porsche
IV	R Mellde	SAAB
V	S Björklund	Renault
Damkl.	M Melin	Volvo

1953

Totalt	S Nottorp	Porsche
I	J Kvarnström	Ford
II	R Bäcklund	Volvo
III A	L Pettersson	Simca
III B	K E Andersson	Fiat
IV A	S Nottorp	Porsche
IV B	J Dahlström	MG
Damkl.	G Molander	SAAB

1954

Totalt	C G Hammarlund	Porsche
I	J Kvarnström	Ford
II	I Andersson	Alfa Romeo
III	J Bengtsson	Ford
IV	H Meier (D)	DKW
V	J Dahlström	Jaguar
VI	C G Hammarlund	Porsche
Damkl.	G Molander	DKW

1955

Totalt	A Borgefors	Porsche
I	J Bonnier	Alfa Romeo
II	S Gruen	Peugeot
III	Å Thambert	Fiat
IV	H Meier (D)	DKW
V	H Kronegård	Fiat
VI	A Borgefors	Porsche
Damkl.	G Molander	DKW

1956

Totalt	H Bengtsson	Volkswagen
I	K R Ericsson	Alfa Romeo
II	S Gruen	Peugeot
III	H Bengtsson	Volkswagen
IV	S Isacson	DKW
V	C M Skogh	SAAB
VI	A Borgefors	Porsche
Damkl.	C Koskull	SAAB

1957

Totalt	T Jansson	Volvo
I	M Carstedt	Ford
II	T Jansson	Volvo
III	B Jansson	Volkswagen
IV	H Adiels	DKW
V	C M Skogh	SAAB
VI	A Borgefors	Porsche
Damkl.	G Molander	Peugeot

1958

Totalt	G Andersson	Volvo 444
I	T Jansson	Alfa Romeo 1900
II	G Andersson	Volvo 444
III	B Jansson	Volkswagen
IV	V Karlsson	DKW
V	R Mellde	SAAB 93 B
VI	H Bengtsson	Porsche
Damkl.	G Molander	SAAB 93 B

1959

Totalt	E Carlsson	SAAB 93 B
I	I Andersson	Merc. Benz 220 SE
II	G Callbo	Volvo 544
III	R Larsson	Volkswagen
IV	C M Skogh	SAAB 93 B
V	J Kvarnström	Ferrari 250 GT
VI	E Carlsson	SAAB 93 B
VII	R Bäcklund	Volvo 544
Damkl.	E Rosqvist	Volvo 544



Ake Andersson, SAAB:s fabriksförare.

Sveriges snabbaste Saab-förare valde Gulf

Bryggar-Åke är inte bara snabbast. Han är en av våra allra skickligaste rally-förare av internationell toppklass.

Högsta fart på toppvarv timme efter timme är hans melodi. Därför ställer han extra höga krav på såväl bensin som olja. Efter ingående prov har Bryggar-Åke konstaterat att GULF bensin och olja är det bästa för hans SAAB.

TESTAD GULF-BENSIN

och rökfria

Gulfpride 2000

– det rätta också för Er

1960

Totalt	C M Skogh	SAAB 96
I	C M Skogh	SAAB 96
II	H Karlsson	AU 1000
III	B Söderström	Volkswagen
IV	R Carlsson	Volvo 544
V	E Berger	Fiat 2100
VI	C-O Bremer (SF)	SAAB 96
VII	H Källström	Volkswagen
VIII	G Andersson	Volvo 544
IX	B Jansson	Volkswagen
X	H Bengtsson	Porsche
Damkl.	E Rosqvist	Volvo 544

1961

Totalt	C M Skogh	SAAB 96
I	C M Skogh	SAAB 96
II	H Adiels	AU 1000 S
III	B Jansson	Volkswagen
IV	E Christoffersson	Volvo 544
V	R Trautmann (F)	Citroën
VI	U Norinder	Oldsmobile
VII	S Lester	BMW 700
VIII	A Wernersson	SAAB 96
IX	I Andersson	BMW
X	B Söderström	Volkswagen
XI	G Andersson	Volvo 544
XII	P Mogensen (DK)	Ford Zephyr
XIII	B Ljungfeldt	Ford Anglia
XIV	H Bengtsson	Porsche
Damkl.	E Rosqvist	Volvo 544

1962

Totalt	Bengt Söderström	BMC Cooper
I	A Ingier (N)	SAAB 96
II	B Söderström	BMC Cooper
III	Bertil Söderström	VW 1200
IV	E Christoffersson	Volvo 544
V	G Andersson	Volvo 544
VI	E Böhringer (D)	Merc. Benz 220 SE b
VII	C Spjuth	BMW 700 S
VIII	E Carlsson	SAAB 96
IX	T Trana	BMC Cooper
X	G Blomqvist	VW 1500
XI	P Toivonen (SF)	Citroën
XII	B Jansson	VW 1200
XIII	H Bengtsson	Porsche
Damkl.	E Rosqvist	Merc. Benz 220 SE b

1963

Totalt	B Jansson	Porsche Carrera
I	O Bromark	Saab 96
II	P Ahnström	BMC Cooper
III	O Andersson	BMC Cooper
IV	Bengt Söderström	Volvo 544
V	T Olsson	Volvo 544
VI	R Aaltonen (SF)	Valiant V200
VII	C Arp (DK)	BMW 700
VIII	E Carlsson	Saab 96 S
IX	C Orrenius	BMC Cooper
X	B Ljungfeldt	Cortina GT
XI	C M Skogh	Volvo Amazon
XII	Å Andersson	Saab 96
XIII	B Jansson	Porsche Carrera
Damkl.	S Österberg	Volvo Amazon

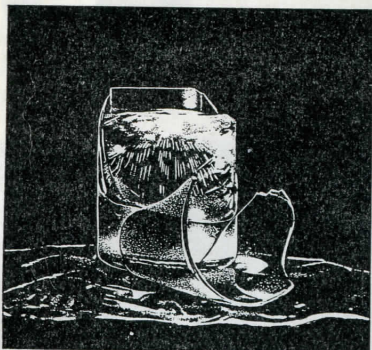
1964

Totalt	Tom Trana	Volvo 544
II	Ove Andersson	Saab 96
III	Ove Eriksson	Opel Kadett
IV	Harry Källström	BMC Cooper S
V	Bengt Söderström	Cortina GT
VI	Carl-Magnus Skogh	Volvo PV 544
VIII	Bo Ljungfeldt	Ford Falcon
X	Rauno Aaltonen (SF)	Saab 96
XI	Håkan Lindberg	Opel Kadett
XII	Lennart Eliasson	BMC Cooper S
XIII	Bengt Conradsson	Cortina GT
XIV	Tom Trana	Volvo 544
Damkl.	Sylvia Österberg	Volvo 544

1965

Totalt	Tom Trana	Volvo
II	Ake Andersson	Saab Sp
III	Hans Lannsjö	BMC Cooper
IV	Berndt Jansson	Renault R 8
V	Björn Waldegård	VW 1500 S
VI	Tom Trana	Volvo
VIII	Ove Eriksson	Opel Rekord
X	Hans Lund	Saab Sp
XIV	Carl-Magnus Skogh	Volvo
Damkl.	Pat Moss-Carlsson	Saab Sp

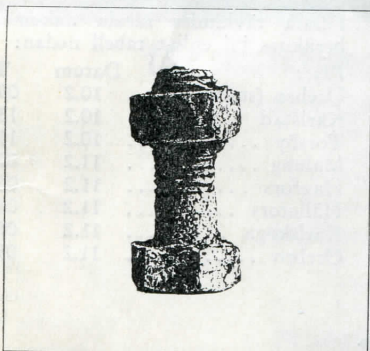
Vad är vatten?



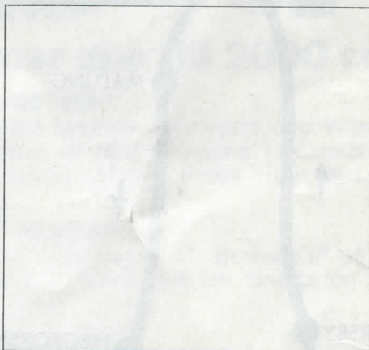
Något som fryser!



Något som kokar!



Något som vållar rost!



Något som Ni kan glömma!

Om Ni kör en Volkswagen med luftkyld motor. För luft varken fryser eller kokar och åstadkommer inga rostskador i motorn.



AB SCANIA-VABIS, SÖDERTÄLJE

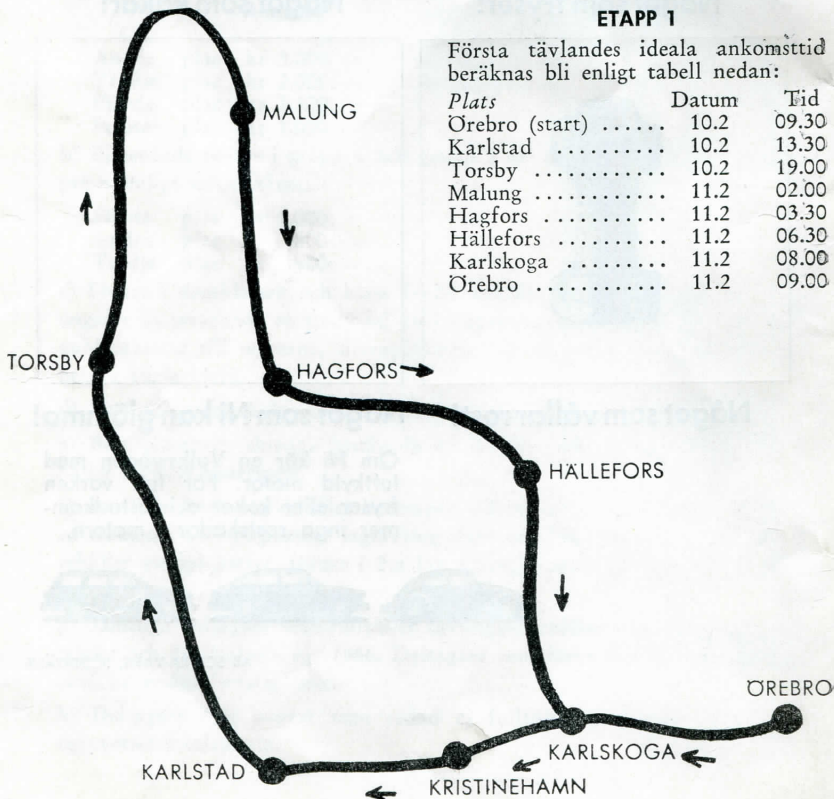


ETAPP 1

ETAPP 1

Första tävlandes ideala ankomsttid beräknas bli enligt tabell nedan:

Plats	Datum	Tid
Örebro (start)	10.2	09.30
Karlstad	10.2	13.30
Torsby	10.2	19.00
Malung	11.2	02.00
Hagfors	11.2	03.30
Hällefors	11.2	06.30
Karlskoga	11.2	08.00
Örebro	11.2	09.00



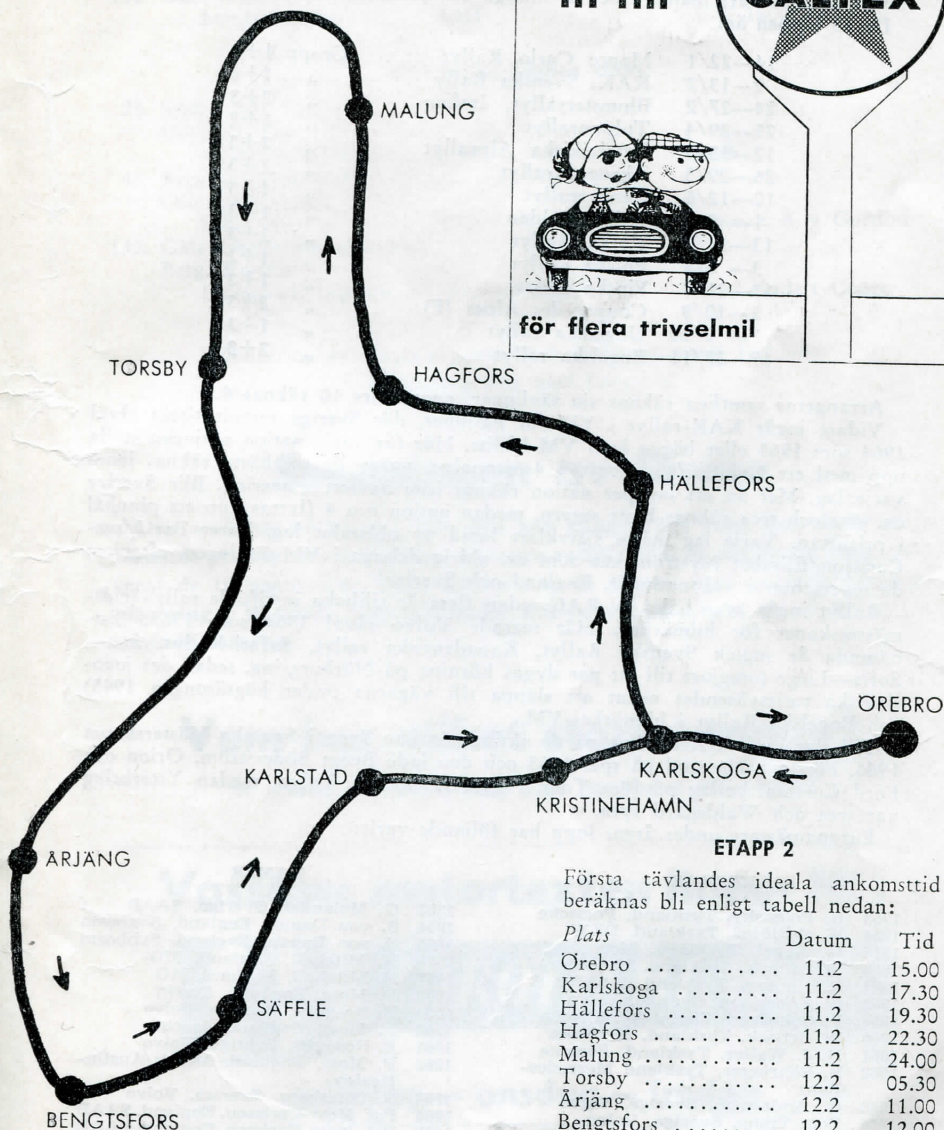
ETAPP 2

KÖR

in till



för flera trivselmil



ETAPP 2

Första tävlandes ideala ankomsttid beräknas bli enligt tabell nedan:

Plats	Datum	Tid
Örebro	11.2	15.00
Karlskoga	11.2	17.30
Hällefors	11.2	19.30
Hagfors	11.2	22.30
Malung	11.2	24.00
Torsby	12.2	05.30
Ärjäng	12.2	11.00
Bengtsfors	12.2	12.00
Säffle	12.2	13.30
Karlstad	12.2	15.00
Karlskoga	12.2	16.30
Örebro	12.2	17.30

1966 års rally ingår i VM och EM

XVII Svenska Rallyt ingår i de 13 europeiska rallyn, som medräknas i korandet av 1966 års manliga och kvinnliga europamästare.

De 13 loppen är:

14—22/1	Monte Carlo Rallyt	Grupp 1+3
9—13/2	KAKs Svenska Rally	„ 1+2
24—27/2	Blomsterrallyt, Italien	„ 2+3
25—29/4	Tulpanrallyt	„ 1+2
12—15/5	Österrikiska Alprallyt	„ 2+3
26—29/5	Akropolisrallyt	„ 2+3
10—12/6	Genèverallyt	„ 1+3
1— 3/7	Rally Moldau	„ 1+3
13—17/7	Tyska Rallyt	„ 2+3
3— 6/8	Polska Rallyt	„ 1+2
19—21/8	Finska rallyt	„ 1+2
5—10/9	Coupes des Alpes (F)	„ 2+3
7— 9/10	Ungerska rallyt	„ 1+2
19—25/11	Engelska rallyt	„ 2+3

Arrangeras samtliga räknas sju tävlingar, genomförs 10 räknas 6.

Vidare ingår KAK-rallyt i VM för nationer, där Sverige vunnit titeln såväl 1964 som 1965 eller bägge åren VM hållits. Här får varje nation antingen ställa upp med ett 5-mannalag eller två 4-mannalag, varav de tre bästa räknas inom varje lag. Mer än ett lag per nation räknas icke oavsett placering. Blir Sverige ex. etta och trea räknas blott segern, medan nation n:o 4 flyttas upp ett pinnhål i prislistan. Varje lag måste självklart bestå av oblandat lag. Paret Pat Moss-Carlsson/Elisabet Nyström kan som ex. aldrig delta i VM-tävlingen, eftersom de representerar två nationer, England och Sverige.

Rallyt ingår även i det av RAC sedan flera år tillbaka instiftade rallyvärldsmästerskapet för bilmärken. Här segrade Volvo såväl 1964 som 1965. Sistnämnda år ingick Svenska Rallyt, Kanadensiska rallyt, Safari-Rallyt, Spa—Sofia—Liège (omgjort till ett par dygns körning på Nürburgring, sedan det jugoslaviska turistväsendet nekat att släppa till vägarna under högsäsongen 1965) och Engelska Rallyt i bilmärkes-VM.

Till slut ingår KAK-rallyt på de aktivas önskan även i Svenska Mästerskapet 1966. Första titeln stod på spel 1965 och den lade Bengt Söderström, Orion och Ford Cortina, beslag på före Tom Trana, KAK och Volvo, medan Ytterbring var trea och Waldegård fyra.

Europamästare under årens lopp har följande varit:

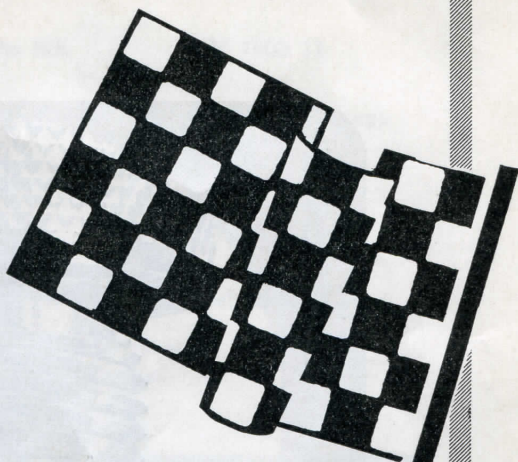
HERRAR

1953	H. Polensky, Tyskland, Porssche
1954	W. Schlüter, Tyskland, DKW
1955	W. Engel, Tyskland, Mercedes
1956	W. Schock, Tyskland, Mercedes
1957	R. Hopfen, Tyskland, SAAB
1958	G. Andersson, Sverige, Volvo
1959	P. Coltelloni, Frankrike, Citroën
1960	W. Schock, Tyskland, Mercedes
1961	H. J. Walter, Tyskland, Porsche
1962	E. Böhlinger, Tyskland Mercedes-Benz
1963	G. Andersson, Sverige, Volvo
1964	Tom Trana, Sverige, Volvo
1965	Rauno Aaltonen, Finland, BMC

DAMER

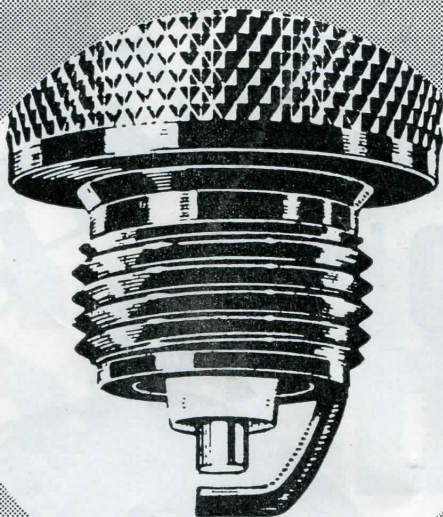
1953	G. Molander, Sverige, SAAB
1954	S. von Damm, England, Sunbeam
1955	S. von Damm, England, Sunbeam
1956	N. Mitchell, England, MG
1957	N. Mitchell, England, MG
1958	P. Moss, England, Austin
1959	E. Rosqvist, Sverige, Volvo
1960	P. Moss, England, Austin
1961	E. Rosqvist, Sverige, Volvo
1962	P. Moss, England, Morris/Austin-Healey
1963	S. Österberg, Sverige, Volvo
1964	Pat Moss-Carlsson, England, SAAB
1965	Pat Moss-Carlsson, England, SAAB

**BÄLTDÄCKET
FÖR FARTER
UPP TILL
220 km/t**



Firestone P110

- DET MODERNA BÄLTDÄCKET



AUTOLITE POWERTIP

det självrensande tändstiftet

AUTOLITE Powertip är självrensande och ökar därigenom driftsäkerheten. De utdragna elektroderna gör att gnistan når längre ned i gasblandningen. Vid låga hastigheter minskar risken för igensotning, vid höga hastigheter motverkas glödtändning.

Pröva själv AUTOLITE Powertip och konstatera:

lättare start • bättre acceleration • högre hastighet • jämnare gång • lägre bensinförbrukning • mindre motorslitage.

RALLYTS STARTLISTA

KLASS VIII

Standardvagnar grupp 2 över 2500 cc
Touring Cars group 2 over 2500 cc

Anmälare/Entrant 1e förare/Driver 1 2e förare/Driver 2	Klubb/Club	Märke/Make
1. GMs Återförsäljareförening Berg, Gösta	Motorsällskapet	Opel Rekord Coupe

KLASS VII

Standardvagnar grupp 2 1601—2500 cc
Touring Cars group 2 1601—2500 cc

2. GMs Återförsäljareförening Hedström, Kjell Torselius, Bo	MK Rasbo	Opel Rekord Coupe
3. Gräv & Traktor Lindström, Olle Ekman, Kjell	Norrbottnens MS	Volvo 122 S
4. Radefalk, Hans Lundberger, Johnny	Stockholms SVK	Volvo 544
5. Karlsson, Thord Calmbj, Roger Karlsson, Thord	Haninge MK	Volvo 544
6. KB Karlbergs Bilaffär Karlberg, Olof Simonsson, Sven	Vimmerby MS	Volvo 122 S
7. Perssons Grus & Singel AB Ekström, Evy Persson, Olof	Botkyrka MK	Volvo 122 S
8. Berthelsen, Kiehn Nielsen, Hans	Køge & Omegns AK	Volvo 122 S
9. Bil AB Gunnar Gustafsson Bergqvist, Lennart Andersson, Bengt	SMK Eda	Volvo 122 S
10. Jideteg, Alf-Tore Eriksson, Benneth	SMK Trollhättan	Volvo 122 S

Sidade förare/Seeded drivers

Klubb, klass

14. Ford Motor Co Söderström, Bengt Palm, Gunnar	MK Orion, VI	Cortina Lotus
15. Ford Motor Co Clark, Roger Melia, Brian	RAC, II	Cortina Lotus

Publicering av förarnas namn med tävlingsnummer förbjödes!
Tidtagning sker med Longines.

- | | | |
|---|-----------------|---------------------|
| 16. BMC, England
Aaltonen, Rauno
Ambrose, Tony | FAK, VI | BMC Cooper S |
| 17. SAAB AB
Lampinen, Simo
Olsson, Bo | FAK, V | Saab |
| 18. Bromark, Olle
Lyxell, Kjell | SMK Uppsala, VI | Renault R 8 Cordini |
| 19. SAAB AB
Andersson, Åke
Svedberg, Sven-Olof | SMK Uppsala, V | Saab |
| 20. Svenska Renault AB
Toivonen, Pauli
Mikander, Ensio | FAK, VI | Renault R 8 Gordini |
| 21. BMC Sweden AB
Ytterbring, Lars-Ingvar
Gustafsson, Boo | SMK Köping, VI | BMC Cooper S |
| 22. Ford Motor Co
Andersson, Ove
Dahlgren, Rolf | SMK Uppsala, II | Cortina Lotus |

Publicering av förarnas namn med tävlingsnummer förbjudes!
Tidtagning sker med Longines.



Toppeffekt ända ut i tändgnistan

ROBERT BOSCH AKTIEBOLAG

- | | | |
|--|-----------------|-------------------|
| 23. AB Volvo
Skogh, Carl-Magnus
Berggren, Lennart | KAK, VII | Volvo 122 S |
| 24. BMC, England
Hopkirk, Paddy
Liddon, Henry | RAC, VI | BMC Cooper S |
| 25. SAAB AB
Carlsson, Erik
Åman, Torsten | KAK, V | Saab |
| 26. Ford Motor Co
Elford, Vic
Davenport, John | RAC, II | Cortina Lotus |
| 27. AB Volvo
Trana, Tom
Andreasson, Sölve | KAK, VII | Volvo 122 S |
| 28. SAAB AB
Carlsson, Pat
Nyström, Elizabeth | RAC, V | Saab |
| 29. GMS Återförsäljareförening
Eriksson, Ove
Johansson, Hans | SMK Köping, VII | Opel Rekord Coupe |

Publicering av förarnas namn med tävlingsnummer förbjudes!
Tidtagning sker med Longines.

AUTO TRYGG

GASTRYCKSTÖTDÄMPARE



HÅLLER BILEN SOM PÅ RÄLS

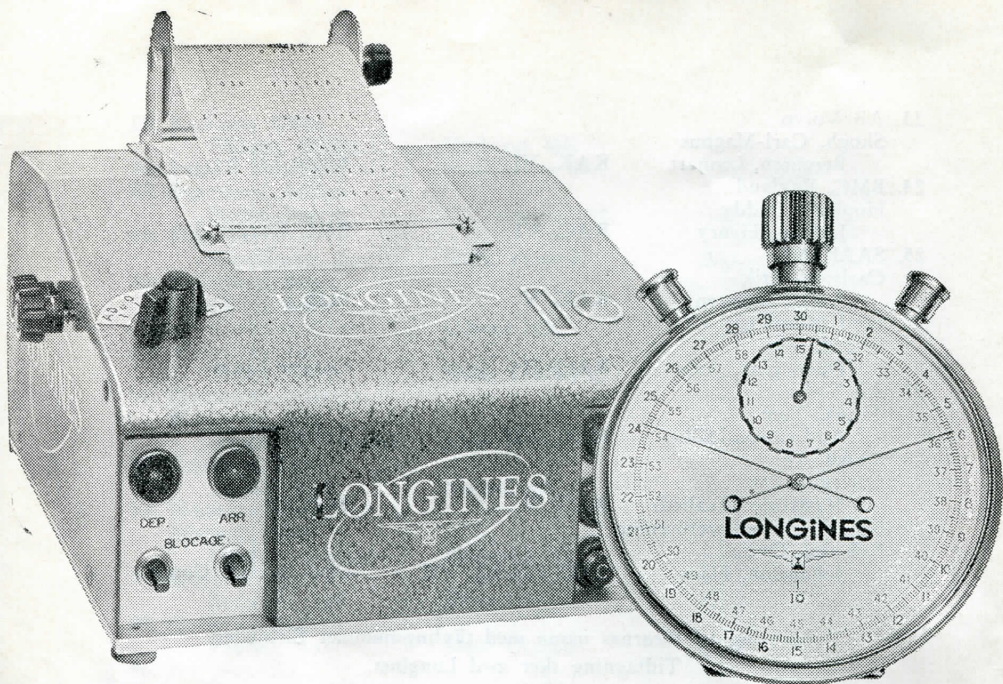
Utnyttja tävlingseлитens erfarenheter — kör på de effektivaste stötdämpare dagens teknik kan åstadkomma!

— är toppenbra —
säger EUROPAMÄSTAREN 1964



GRAHAM & SON
STOCKHOLM K • TEL. 50 81 80

Tom Brann



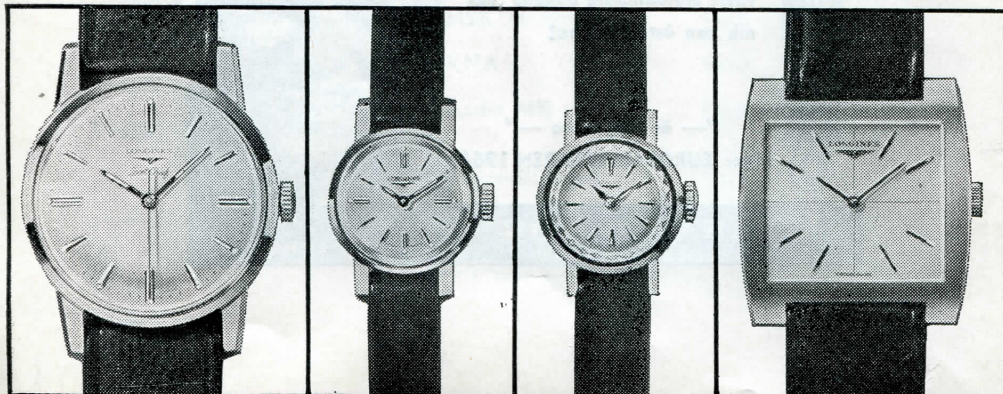
LONGINES

tar tiden

Över hela världen används LONGINES som tidtagarur vid tävlingar!

När Ni väljer Ert ur - välj ett ur med garanterad precision.

Se först på LONGINES.



30. Waldegård, Björn Helmér, Lars	MK Rimo, VI	VW 1600 TL
31. Svenska Renault AB Jansson, Berndt Petersson, Erik	Botkyrka MK, VI	Renault R 8 Gordini
32. BMC Sweden AB Källström, Harry Håkansson, Ragnvald	Botkyrka MK, VI	BMC Cooper S
33. Ford Motor Norge AS Schea, Trond	KNA, VI	Cortina Lotus
34. BMC Sweden AB Eliasson, Lennart Trygg, Gunnar	SMK Motala, II	BMC Cooper S
35. BMC, England Mäkinen, Timo Easter, Paul	FAK, VI	BMC Cooper S
36.		
37. Karlsson, Bengt Ericsson, Lars	Kils MK, II	VW 1600 TL

Publicering av förarnas namn med tävlingsnummer förbjudes!
Tidtagning sker med Longines.

RALLY EM 1965

Segraren Rauno Aaltonen BMC, körde på



Gör som mästarna
begär uttryckligen **CASTROL**

- | | | |
|--|-----------------------------|-------------------------------------|
| 38. GMs Återförsäljareförening
Söderström, Bertil
Olsson, Rune | MK Orion, III | Opel Rekord 1900 |
| 39. Larsson, Rune
Nilsson, Börje | MSK Hammaren, VII | Volvo 122 S |
| 40. H. F. Lancia
Lusenius, Jorma | FAK, VI | Lancia Fulvia |
| 41. Singh, Joginder
Lindström, Sune | Kenya | Volvo 122 S |
| 42. GMs Återförsäljareförening
Larsson, Jerry | Christinehamns MK, II | Opel Kadett |
| 43. Fidler, Roy
Taylor, Alan | RAC, VII
Botkyrka MK, VI | Triumph 2000
Renault R 8 Gordini |
| 44. Lundin, Sten | | |
| 45. AB Bröderna Enequist
Enequist, Jan
Eriksson, Lars | Nacka MS, VII | Volvo 122 S |
| 46. AB Svenska Renault
Osterberg, Sylvia
Sabel, Siv | KAK, VI
Vara MK, V | Renault R 8 Gordini
Saab Sport |
| 47. Lund, Hans | | |
| 48. Damberg, Jårs
Riggare, Rolf | Botkyrka MK, VI | Renault R 8 Gordini |
| 49. Dahl, Olle
Haag, Lars-Erik | Vara MK, VII | Volvo 122 S |
| 50. H. F. Lancia
Cella, Leo
Lombardini, Luciano | Italien, III | Lancia Flavia |
| 51. DAF
Laurent, Claude
Marché, Jacques | ACF, V | DAF Daffodil |
| 52. DAF
Slotemaker, Rob
van der Geest, F. | KNAC, V | DAF Daffodil |

KLASS VI

Standardvagnar grupp 2 1001—1600 cc Touring Cars group 2 1001—1600 cc

- | | | |
|---|-------------|---------------------|
| 55. Kulläng, Anders
Stenkvist, Carl-Ove | Forshaga MC | BMC Cooper |
| 56. Jansson, Bert
Jansson, Arne | MK Orion | VW 1600 TL |
| 57. Blomqvist, Gunnar
Carlström, Lars Erik | Botkyrka MK | BMC Cooper S |
| 58. Lindberg, Håkan
Reiniche, Bo | Botkyrka MK | Renault R 8 Gordini |
| 59. Käll, Elof
Peinert, Petrus | Götene MK | VW 1500 S |
| 60. Sundberg, Lennart
Sundberg, Åke | MK Orion | Cortina GT |

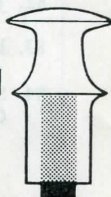
Publicering av förarnas namn med tävlingsnummer förbjudes!
Tidtagning sker med Longines.



Tom Trana segrade i Svenska Rallyt 1965 med Secomet dubbar i däcken.

Också Ni vinner säkrare väggrepp med Secomet.

SECOMET



Många små spetsar griper säkert i isen

61. Eriksson, Rolf Forslund, Jörgen	WMK	BMC Cooper S
62. Svenska Renault AB Peterson, Leif Ehlin, Lars	SMK Västerås	Renault R 8 Gordini
63. GMs Återförsäljareförening Gustavsson, Roland	SMK Köping	Opel Kadett Coupe
64. Olsson, Magnus Karlsson, Jan	Karlskoga MK	BMC Cooper S
65.		
66. Johansson, Curt Änöstam, Roland	SMK Uppsala	VW 1600 TL
67. Kedemark, Stig Rafors, Alf	Kils MK	VW 1600 TL
68. Eklund, Per Pettersson, Birger	Arvika MK	VW 1500 S
69. Matreco Bil AB Skoghag, Rolf Karlsson, Hans	Ludvika MS	Moskvitch 408
70. Jönsson, Lasse Westlund, Sven	MK Ratten	BMC Cooper S
71. Burström, Ingemar Lindqvist, Bo	Umeå AK	Renault R 8 Gordini
72. Lundgren, Jan-Erik	Kils MK	VW 1500 S
73. Ransjö, Kjell Berg, Torbjörn	KAK	VW 1500 S
74. Engelbrekt, Lennart Broström, Sten Åke	Filipstads MC	BMC Cooper S
75. Lindeberg, Jan Andersson, Arne	Bengtsfors MC	VW 1500 S
76. Nyström, Lars Nyström, Gunnar	MK Rimo	Renault R 8 Gordini
77. Lennström, Ulf Dahlgren, Gunnar	Älvbygdens MK	BMC Cooper S
78. Svenska Renault AB Kinnunen, Pekka Blomgren, Stig	AMCK	Renault R 8 Gordini
79. Bergmanson, "Bicken" Eijre, Fleming	KAK/U	Glas 1204 TS

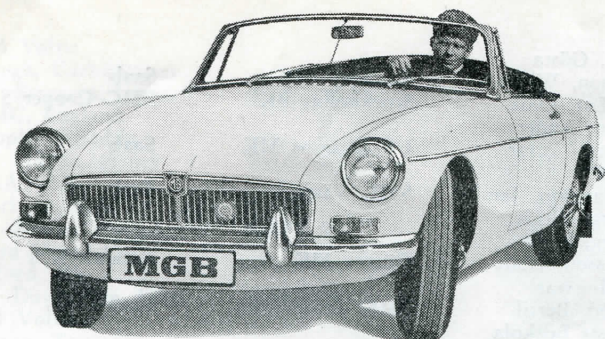
KLASS V

Standardvagnar grupp 2 högst 1000 cc

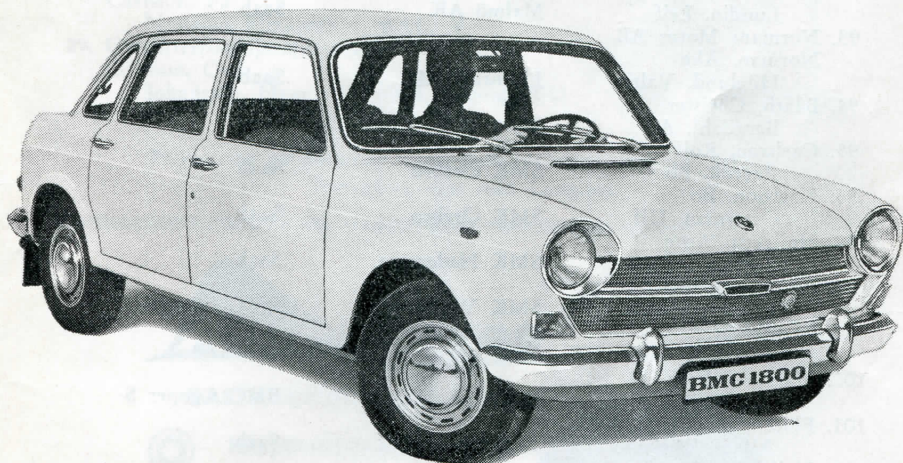
Touring Cars group 2 max 1000 cc

82. Johansson, Boo Eliasson, Sune	SMK Munkedal	Saab
83. Hultelid, Tommie Björkin, Ronny	Fagersta MK	Saab
84. SAAB AB Orrenius, Carl Schröderheim, Gustav	AMCK	Saab

Publicering av förarnas namn med tävlingsnummer förbjudes!
Tidtagning sker med Longines.



nytt biltänkande i stort format!



med vägegenskaper i sportbilsklass!

Tack vare ett helt nytt biltänkande har BMC lyckats konstruera en stor familjebil med en sportvagns utomordentliga vägegenskaper.

Framhjulsdraft i kombination med tvärställd motor och outslitlig, underhållsfri vätskefjädring ger bilen enastående väghållningsförmåga. BMC 1800 håller sig plan även på ojämn, dålig väg. Till ökad

vägsäkerhet bidrar också kuggstångsstyrning, servoassisterade skivbromsar fram och Dunlop SP gördeldäck. Underhållsfritt slutet kylsystem. Ingen rundsmörjning! Oljebyte gör Ni endast var 1.000:e mil!

Upplev en ny åkkomfort med BMC 1800!

byt till nytt biltänkande!



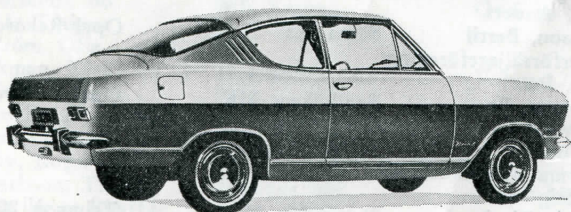
BMC 1800

85. Karlsson, Gösta Nilsson, Widar	Varbergs MK	Saab
86. Lamke, Lars-Olof	Stockholms BK	BMC Cooper S
87. Sigurdson, Anders Ström, Ingvar	Ulricehamns MK	Saab
88. Fisk, Jan Gustavsson, Jan	SMK Västerås	Saab
89. Holmberg, Birgit Holmberg, Kurt Karlsson, Gode	Götene MK	Renault R 8
90. Welén, Ingvar Trued, Bertil	SMK Trollhättan	Saab
91. Blomqvists Bilskola Blomqvist, Stig Blomqvist, Lennart	SMK Örebro	Saab
92. Lassesson, Lasse Lundin, Leif	Malmö AK	Saab
93. Normans Motor AB Norman, Åke Höglund, Valter	Filipstads MC	Saab
94. Bååth, Christer Bergdahl, Alf	Mora MK	Saab
95. Carlsson, Rolf Paurell, Bo	SMK Örebro	Saab
96. Karlsson, Bo Österman, Ulf	SMK Örebro	Saab
97. Hallgren, Arne Forslund, Egon	SMK Hedemora	Saab
98. Eriksson, Madeleine Eriksson, Gösta	SMK Västerås	BMC Cooper
99. Larson, Stig Haglund, Göran	Älvbygdens MK	Saab
100. Hallberg, Pär Hammarlin, Christer	Botkyrka MK	BMC Cooper S
101. Florén, Olle Allné, Börje	Bromma MS	Saab
102. Hellström, Kenth Nyström, Torgny	SMK Örebro	Saab
103. Gruwer, Bo Larsson, Sven-Rune	Malmö AK	Saab
104. Ringborg, Pål Andersson, Willy	Filipstads MC	Saab
105. Odenius, Ove Berg, Göran	MSK Hammaren	Opel Kadett
106. Nielsen, Jan Fristad, Bjørn	KNA	Saab
107. Gyhlenius, Ragnar Thorzelius, Hans	Rasbo MK	Opel Kadett
108. Veedol Racing Team Asplund, Lennart Edering, Inga-Lill	Motorsällskapet	Saab

Publicering av förarnas namn med tävlingsnummer förbjudes!
Tidtagning sker med Longines.

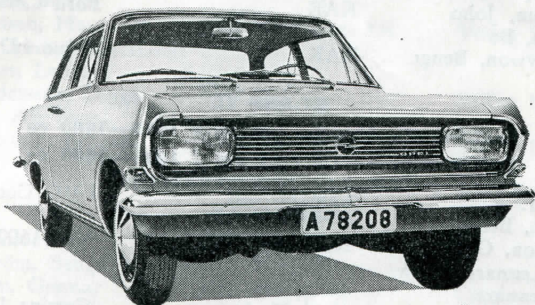
**SLÄPP
LOSS**

I NYA STARKA OPEL



KADETT COUPÉ 60 HK! GRRR!!

0—100 PÅ 18 SEK., TOPPFART 146 KM/TIM. SKIVBROMSAR FRAM



OPEL REKORD 102 HK! GRRR!!

0—100 PÅ 14,5 SEK., TOPPFART 160 KM/TIM. SERVOSKIVBROMSAR FRAM.

109.	Pernefalk, Åke Andreasson, Hans	SMK Örebro	Saab
110.	Solna Saab-service Holgersson, Nils Söderlind, Bo	SMK Stockholm	Saab
111.	Eriksson, Ingemar Berggren, Ulf	Finspångs MS	Opel Kadett
112.	Hyltén-Cavallius, Agne Thalin, Bengt	AMCK	Saab

KLASS III

Seriestandardvagnar grupp 1 1601—2500 cc

Series Touring Cars group 1 1601—2500 cc

115.	GMs Återförsäljareförening Nasenius, Lille Bror Frodin, Bengt	SMK Köping	Opel Rekord 1900
116.	Wards Bilskola Ward, Yngve	KAK	BMW T I
117.	GMs Återförsäljareförening Gullberg, Anders Ericsson, Bertil	Solna MS	Opel Rekord 1900
118.	GMs Återförsäljareförening Tjerneld, Per Ottosson, Bo	Sandvikens MK	Opel Rekord 1900
119.	AB Volvo Belsö, Tom	KDAK	Volvo 122
120.	Motorfirma Uno Ranch AB Lester, Stig Ranch, Birgit	Bengtsfors MC	Triumph 2000
121.	GMs Återförsäljareförening Karlsson, Karl Sjöberg, Anders	Finspångs MS	Opel Rekord
122.	GMs Återförsäljareförening Willerman, Anders	SMK Örebro	Opel Rekord
123.	Kvarnström, John	KAK	Ford Corsair
124.	Andersson, Bo Gustavsson, Bengt	KAK	Volvo 122

KLASS II

Seriestandardvagnar grupp 1 1001—1600 cc

Series Touring Cars group 1 1001—1600 cc

125.	Krall, Lars	Ljungby MK	BMC Cooper S
126.	Johansson, Bernt Ohlsson, Göran	Karlskoga MK	VW 1600 TL
127.	Bil AB Lennart Bergh Bergh, Lennart Moréus, Björn	SMK Örebro	Cortina Lotus
128.	Johnsson, Sune Hägg, Knut	Halmstads AK	VW 1600 TL

Publicering av förarnas namn med tävlingsnummer förbjudes!

Tidtagning sker med Longines.

- | | | | |
|---------------------------------|-----------------|--|-------------------|
| 129. Nilsson, Leif | | | |
| Färström, Tomas | Botkyrka MK | | VW 1600 TL |
| 130. Gms Återförsäljareförening | | | |
| Henriksson, Jan | | | |
| Bergman, Bo | Solna MS | | Opel Kadett Coupe |
| 131. Griberg, Albin | | | |
| Carlsson, Roine | MK Rimo | | VW 1600 TL |
| 132. Kransens Gummi AB | | | |
| Johansson, Bo | | | |
| Danielsson, Bo | AMCK | | VW 1600 TL |
| 133. Gms Återförsäljareförening | | | |
| Berg, Kerstin | | | |
| Blomqvist, Ingelöw | Motorsällskapet | | Opel Kadett Coupe |

Publicering av förarnas namn med tävlingsnummer förbjudes!
Tidtagning sker med Longines.



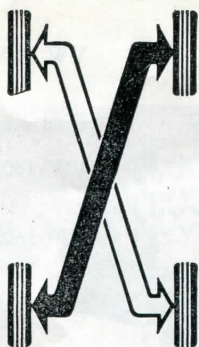
GÖR SOM JAG
drick
FEST-IS
alla gånger

BOSCH RALLYE
150
EXTRALJUS
Används av tävlingseliten

VETTIG
LJUSUTRUSTNING
INFÖR VINTERN

Bosch Rallye fjärrljus ger säkrare sikt på raksträckor. Bosch Rallye kurv- och dimljus har ljuskägla för krokiga vägar, dis och dimma.

BOSCH




SAAB

har 2-krets
bromssystem 
som standard



Samtliga SAAB-bilar (från och med 1964 års modeller) har diagonalt 2-krets bromssystem som standard. Vid ev. skada i bromssystemet riskerar man genom denna uppdelning aldrig att bli utan bromseffekt på alla hjulen samtidigt. Skulle en av kretsarna komma ur funktion, är SAAB-systemet så konstruerat att man ändå har full broms på två hjul och bibehållen styrförmåga. SAAB satsar på säkerhet!

Säljes av -återförsäljare över hela landet.

- | | | |
|---|-------------------|-------------|
| 134. Ford Motor Co
Field, Sump | RAC | Ford |
| 135. GMs Återförsäljareförening
Larsson, Ryno
Lövman, Björn | Christinehamns MK | Opel Kadett |
| 136. Gustavson, Arne
Lundgren, Jan | AMF | VW 1600 TL |

Damklass/Ladies class

- | | | |
|--|-----------------|---------------------|
| 28. SAAB AB
Carlsson, Pat
Nyström, Elizabeth | RAC | Saab |
| 46. Svenska Renault AB
Österberg, Sylvia
Sabel, Siv | KAK | Renault R 8 Gordini |
| 133. GMs Återförsäljareförening
Berg, Kerstin
Blomqvist, Ingelöw | Motorsällskapet | Opel Kadett Coupe |

Publicering av förarnas namn med tävlingsnummer förbjudes!
Tidtagning sker med Longines.

Seedningen av förare

Den seedning av förare, som den här gången ägt rum, har skett efter följande princip: De tre bästa i svenska rallyt 1963, de sex bästa från 1964 samt de 10 bästa från 1965. Vidare har de förare, som erhållit liknande placering i liknande internationella EM-rallyn placerats bland de 21 nu seedade förarna.

Vem har vilket startnummer?

Se alfabetisk förteckning över förarna å sid. 47/48!

Vassaste motortexten finner Ni i

IB

IDROTTSBLADET

måndag – onsdag – fredag

Klipp ur rallyts regler

Tillåtna bilar och klassindelning

Tävlingen är öppen endast för nedanstående bilar, tillverkade efter den 1 januari 1962, enligt definition i FIAs internationella reglemente, bilaga J, nämligen:

Klass I	Seriestandardvagnar grupp 1	högst 1000 cc
II	” ”	1001—1600 ”
III	” ”	1601—2500 ”
IV	” ”	över 2500 ”
V	Standardvagnar grupp 2	högst 1000 cc
VI	” ”	1001—1600 ”
VII	” ”	1601—2500 ”
VIII	” ”	över 2500 ”
IX	Turistvagnar grupp 3	högst 2000 ”

Endast klasserna I—VIII ingår i EM. Klass IX tävlar ej om totalpriset.

Tävlande, som startar i bil med uteslutande kvinnlig besättning, tävlar även i damklass.

En klass skall vid starten bestå av minst 10 bilar för att få deltaga. Om antalet deltagare i en klass är mindre än 10 skall de deltagande hänvisas till närmast högre klass.

Bilen får icke bytas under tävlingen. Brott mot denna bestämmelse medför uteslutning ur tävlingen.

Lagtävling

Märkeslag: Tre förhandsanmälda förare, som kör samma bilmärke, oavsett fordonsklass.

Klubblag: Tre förhandsanmälda förare från samma klubb.

Nationslag: Enligt FIAs bestämmelser.

För lagtävlan fordras att minst tre klubbar anmält lag eller att märkeslag representerande minst tre fabrikat anmälts. Samtliga tre förares resultat medräknas i lagresultatet.



BMW 1800

från Seger till Seger
...också 1965



för turistvagnar upp till 2000 ccm:

27 TOTAL-SEGRAR...

däribland Belgiens 24-timmars lopp, Wiens GP, Tysklands GP på Nürburgring, Tysklands Rallyt, Österrikiska Alprallyt, Rallye "Tour de Luxembourg".

99 KLASS-SEGRAR...

däribland Zandvoort TT, Berlins GP på Avus, svenska HL-Trofén, 500 km "Snetterton" i England, Rallye "Lyon"

77 ANDRA PLATSER

46 TREDJE PLATSER

DESSUTOM har BMW 700 under 1965 vunnit...

i turistklassen: 51 klass-segrar

i GT-klassen: 12 klass-segrar

PROVKÖR SEGER-VAGNEN

BMW 1800 - och Ni förstår vad verklig bilkörning vill säga! Flera modeller att välja på - 80-talet återförsäljare över hela landet står till förfogande vid demonstration.

GENERALAGENT

FÖRENADE BIL

MALMÖ - STOCKHOLM - JÖNKÖPING

BMW *Tävlings-
Testad för
Tålighet i modern
Trafik*

Trafikföreskrifter

Det åligger tävlande att ovillkorligen iakttaga gällande svenska trafikbestämmelser liksom av tävlingsledningen särskilt angivna trafikbestämmelser. Detta gäller även om den allmänna trafiken på viss eller vissa delsträckor blivit avlyst under tävlingen. Särskilt framhålls nödvändigheten av att tävlande i samhällen iakttaga försiktighet och hänsyn.

Tävlingsledningen kommer särskilt att kontrollera, att hastighetsbegränsning, stopplikt m m respekteras. För att kontrollera att dessa bestämmelser åtlids förbehåller sig tävlingsledningen rätt att upprätta hemliga kontroller.

Varje av polis anmäld trafikförseelse kan medföra minst 100 prickar.

Svårare brott mot trafikbestämmelserna medför uteslutning ur tävlingen.

Premier och priser

a) Samtliga tävlande i grupp 1 och grupp 2 oavsett klass deltar i tävlingen om Ernst Nilsons vandringspris.

Första plac	en 2-dörrars Volvo Amazon	Inteckning i vandringspriset, plakett med avbildning av priset, KAKs pokal-märke i guld till förste föraren och guldplaketter till båda förarna.
Andra plac	kr 3.000:—	Silverplaketter.
Tredje plac	kr 2.000:—	Bronsplaketter.
Fjärde plac	kr 1.500:—	
Femte plac	kr 1.000:—	

b) Ej seedade förare i grupp 1 och grupp 2 oavsett klass erhåller penningpriser enligt nedanstående:

Första plac	kr 1.000:—
Andra plac	kr 800:—
Tredje plac	kr 600:—

c) Förare i damklassen och klass I—IX erhåller hederspriser till ett antal ungefär motsvarande en tredjedel av i respektive klass startande bilar samt guldplaketter till segrarna, silverplaketter till nr 2 och bronsplaketter till nr 3 i varje klass.

d) Bäst placerade helt utländska ekipage erhåller särskilt hederspris.

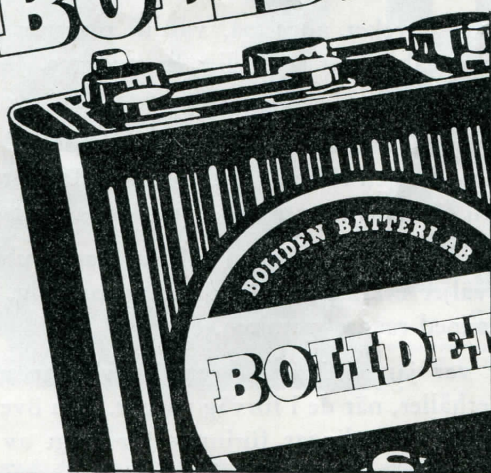
e) Bäst placerade ekipage bestående av en dam och en herre (mixed) erhåller särskilt hederspris.

f) Bäst placerade lag erhåller hederspris till ett antal ungefär motsvarande en tredjedel av i respektive lagtävling startande lag. Förare i segrande lag erhåller guldplaketter, förare i 2:a lag silverplaketter och förare i 3:e lag bronsplaketter.

g) Samtliga deltagare som fullföljer tävlingen erhåller vagnsmärke, kavajmärke och årtalsplatta för 1966. Deltagare som förut erhållit kavajmärket erhåller endast årtalsplattan.

h) Deltagare som startat men sedan ej fullföljer tävlingen erhåller en ograverad årtalsplatta.

alltid
startklar
med
BOLIDEN ★



★ *topp-laddade*

**BOLIDEN-BATTERIER
DRIVER TIDTAGNINGS-UREN
VID ÅRETS RALLY**

TILL RALLYTS PUBLIK

KAK och svensk motorsport hälsar er alla hjärtligt välkomna. Vi gläder oss över ert intresse och hoppas ni alla ska få uppleva fin och snygg körning.

Tänk på var ni placerar er. Kom ihåg att förarna har bråttom på alla specialsträckor och att det är förenat med livsfara att placera sej på yttersidan i en kurva. En förare kan missa och gå rätt ut i terrängen. Då har han mist herraväldet över sin bil och har ingen chans att styra undan. Har ni då placerat er i körriktningen utan skydd, kan en fruktansvärd olycka inträffa.

Tänk därför mycket noga på, var ni placerar er. Sök upp en skyddad plats. Bakom ett träd eller en stor sten. Enbart en snövall räcker inte.

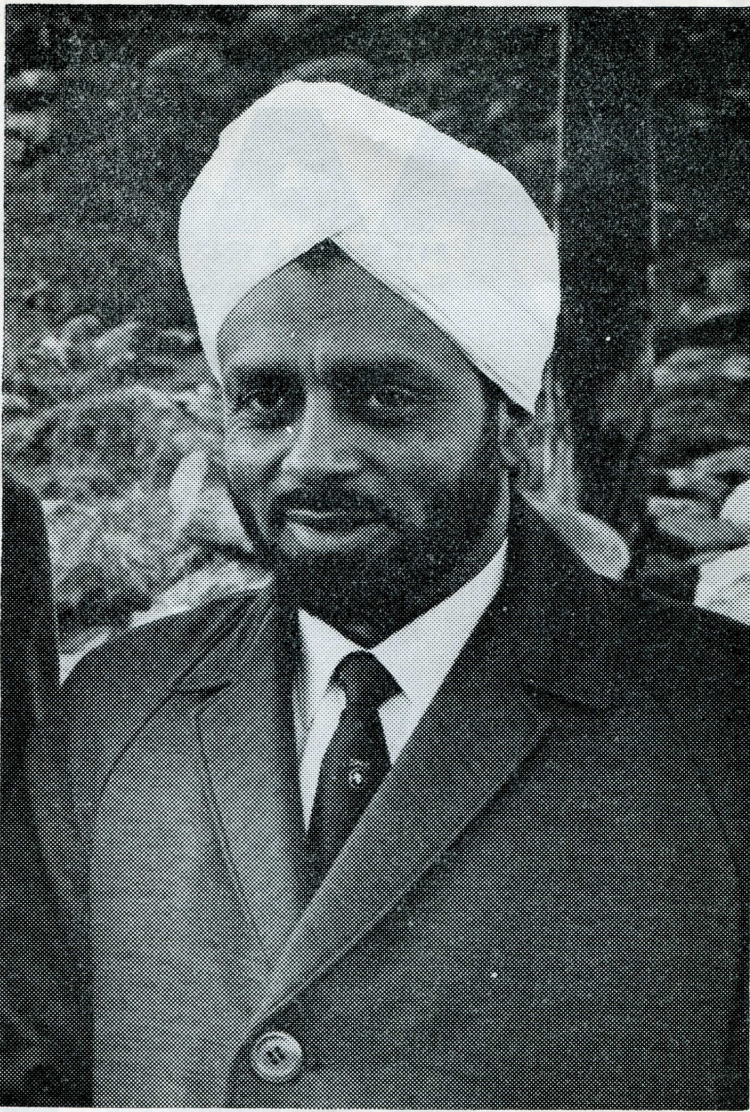
Tyvärr har det hänt, att åskådare placerat sej på vägen. Därmed utmanar man ödet och riskerar sitt eget liv. Men inte bara det. Man utmanar även förarens nerver och uppträder osportsligt.

Med detta påpekande vädjar vi till vår ärade publik att tänka sej för, när ni väljer utkiksplats. Ni ska komma ihåg, att ni tävlingsdagen umgås med rena dynamiten.

”Jag står var jag vill” är ett ganska vanligt svar välmenande sakkunniga erhåller, när de i förväg varnar. Den övermodiga publik, som i utländska biltävlingar förintats för evigt av en herrelös bil har säkert i kraschögonblicket förbannat sitt övermod. Men då var det för sent. De krossades till döds. Se till att något så onödigt icke sker i Sverige.

Som arrangör kan vi inte göra mer än att vädja till ert förnuft och ert sportsmanship samtidigt som vi erfarenhetsmässigt påpekar faran. Vi hoppas alla ”på-egen-risk” närvarande åskådare förstår detta och söker upp läplatser.

Mest långväga gästen



Joginder Singh från Kenya är en herre, som är van vid strapatser. 1965 var han rallysuveränen i Afrika med överlägsen seger i Safari som förnämsta merit. Han är förresten ensam om att ha fullföljt sju Safari-rallyn, så det måste vara seg tåga i honom. Den skägg- och turbanprydda — hur går det med hjälmen? — Joginder är 33 år, född i Kenya av indiska föräldrar. Civilt är han teknisk chef vid Automobile Association i Nairobi. Han gör sin utomafrikanska rallydebut i Svenska rallyt, där hans start blir en av de allra intressantaste.


Vi är 4 i familjen
men kan ändå ta 3 gäster i

SAAB

HERRGÅRDSVAGN

SAAB HERRGÅRDSVAGN är en snabb, bekväm 7-sitsig personvagn eller — när Ni så vill — en bruksvagn med mer än ett halvt tons lastförmåga. För Er som har sommarstuga på landet och därmed ideliga transporter, ja, för alla som ofta önskar sig en större bil är SAAB HERRGÅRDSVAGN helt idealisk. Det är dessutom en ekonomibil i särklass. Aktuella test bevisar att SAAB med sin höga kvalitet och rekordlåga underhållskostnader är billigare att äga än de flesta andra märken. SAAB ger Er dessutom marknadens starkaste garanti: 2 års fabriksgaranti och 5 års vagnskadegaranti. Provkör SAAB 1966 HERRGÅRDSVAGN med nya, starkare motorn!



Säljes av  ANA -återförsäljare över hela landet.

liga dom var, hur dom utnyttjade snövallarna, hur dom rann fram genom krokig terräng precis som om det varit rakt. Men jag såg också hur marigt dom hade't, när en vinkelböj kom lite överraskande . . . publiken gillat." "Det här är långt roligare, långt mer förar-avklädande än någonsin Kanonloppet på välkända Karlskoga-kurvor kan bli", sa publiken i korus, när Tom Trana, Timo Mäkinen, Åke Andersson & co. bara virvlade förbi utnyttjande varje millimeter av vägen och dess vallar i farter som snuddar vid Karlskogas snitt-hastigheter. Det var ett skådespel som slog an både på ung och gammal av bägge könen. Det var till och med så djärv och skicklig körning, att Sixten Jernberg blev imponerad. "Jag trodde inte dom var så djädriga, duktiga och kallhamrade . . . och så kvicka och exakta i sitt rattande. Mäkinen gick igenom varenda böj med hundkojan i sladd, han utnyttjade vägbanan till bristningsgränsen, men han satte den aldrig utanför så han fastnade i snömassorna. Det var lika djävult som skickligt gjort. Jag blev högeligen imponerad och jag trodde som sagt inte, att man kunde köra bil på det sättet mil efter mil, timme efter timme, som blir dygn och mer ändå, innan loppet är över" var ungefärligen vad våran skidkung Sixten Jernberg sa mej för fjorton dagar se'n eller nästan ett år efter förra svenska rallyt.

Sixten är duktig förare själv. Mod, balans, fartkänsla, ork har han i sin kropp. Han har varit inbjuden som rallyts förste "hedersgäst" sedan två år och han hade tänkt sig vara med i år, men så kom lagledarskapet för skidskyttarna emellan. "1967 hoppas jag kunna acceptera rallyts inbjudan, för visst vore det skoj att vara med, men då skall jag tävla bland amatörerna . . . proffsen Mäkinen, Erik, Tom & co. har jag lika liten chans mot som dom har om vi träffs i ett skidspår", tyckte färgstarke Sixten, som är välkommen i 1967 års rally.

Rallyt 1966 är dukat för hårda män och skickliga chaufförer. Entusiaster i många olika sporter har lagt ned mycken möda och offrat mycken fritid för att loppet skall bli så festligt som möjligt. I Klarälven har man gått man ur huse . . . fotbollspelare, skidåkare, friidrottare har medverkat. Skogskarlar och orienterare i Uddeholm,

Billerud, Mölnbacka-Trysil, Lima Besparing, Hällefors . . . vägmästare här, vägmästare där, plogchaufförer, skogvaktare, ismakare och många, många andra har stöttat rallyt och inte bara det utan tack vare dem har banan kunnat strängas tvärs så vilda Rid-I-Natt-vägar alltifrån Kilsbergen—Hällefors i öst till norska gränsen i väst, till måhända lite lugnare, mer arena-betonade Bengtsfors i syd och till björnmarkerna i nord.

Vädrets makter har sista ordet. Bestämmer hårdhetsgraden. Bestämmer vanskligheten. Ymnigt snöfall, snöstorm, plusgrader eller arktisk kyla med tempen långt under 35 grader . . . vad som helst kan hända. Så loppet kan i värsta fall bli lika äventyrligt, chansartat, strapatsrikt som någonsin Safari i Afrikas innandömen.


Ifjol gnistrade isparketten på vägarna. Månen lös under stjärnklar himmel. Det var kallt och bistert, men icke för arktiskt. Med spänning avvaktar alla inblandade — inte minst "väghållarna" vad vädrets nyckfulla gudinna är på för humör i år.

**provkör
och vinn en
SAAB**

en provtur nu ger Er

**JÄTTE
CHANS**



Säljes av  -återförsäljare över hela landet.



för bilister med anspråk

KAK är den enda stora motororganisation med särprägel av verklig klubb, med allt vad detta innebär för medlemmarnas trivsel. Därför vill KAK inte bli en massorganisation — den sätter kvalitet framför kvantitet. En levande klubbanda med stark samhörighet mellan medlemmarna råder inom KAK. De är vana att ställa höga krav på service — och att få dem uppfyllda.

Tack vare stora resurser kan KAK också ge en service att vara stolt över:

KAK-huset i Stockholm är ett "andra hem" för medlemmarna. Det ligger i stadens centrum med underbar utsikt över Strömmen. En gång var det ett privatpalats och KAK har bevarat mycket av dess ursprungliga atmosfär. Här finns förstklassigt hotell med 36 nyrestaurerade rum, restaurang med utsökt kök och diskret betjäning, festvåning lämpad för konferenser eller representation, välförsett bibliotek och eleganta salonger.

KAK har klubblokaler i Göteborg, Malmö, Karlstad, Umeå och Luleå, verkliga trivselcentra där medlemmarna kan träffa affärsvänner och rekreera sig.

Landets mest kvalificerade trafikjurister hjälper medlemmarna kostnadsfritt med konsultationer. KAK-advokaten biträder gratis vid rättegång i första instans, en förmån som ingen annan svensk motororganisation ger. KAK har juridiska ombud på ett 100-tal platser i landet.

I alla tekniska frågor kan medlemmarna vända sig till KAKs experter. De gör kostnadsfritt besiktningar och värderingar och företräder medlemmarna vid tvister med verkstäder eller försäkringsbolag. Till medlemmarnas förfogande står test-anstalter över hela landet.

KAK har egna rese- och turistbyråer som vet allt om bilresor i olika länder.

KAK samarbetar intimt med de förnämsta motorklubbarna över hela världen. De hälsar KAK-medlemmen välkommen i sina lokaler och hjälper till att ge ökat utbyte åt utlandsvistelsen. Vid olycksfall eller fel på bilen bistår de effektivt.

Svensk Motor Tidning, som i spänstig text och talande bilder bevakar allt av intresse inom motorismen, kommer i medlemmarnas brevlåda var fjortonde dag.

KAK bedriver en vidsträckt verksamhet med sikte på bilismens sunda utveckling. Myndigheterna anlitar ofta KAKs experter för att få utlåtande i kvistiga frågor. Det är helt naturligt: KAK har erfarenheter från mer än ett halvsekel. Stort kunnande och stora resurser ger den förnämliga service som gör KAK till klubben för *bilister med anspråk!*

En liten orientering mellan grupperna i EM

Dyningarna efter årets Monte Carlo-Rally har ännu långt ifrån lagt sej. Förmodligen kommer "diskningen" av de fyra snabbaste — Timo Mäkinen, Rauno Aaltonen, Paddy Hopkirk, Roger Clark — och ytterligare en del att leva kvar i sekler. Bilsportens spelregler och klassindelningar är ju inte alls i alle-mans-hjärna som desamma i fotboll, ishockey, skidor och vad det nu kan vara fråga om.

Årsskiftet 65/66 grumlade till begreppen ännu mer, ty det var då FIA:s nya reglemente trädde i kraft. Det var då det blev grupp I, grupp II och grupp III i det av FIA arrangerade europamästerskapet. Eftersom inte ens profvanställda tävlingsledare riktigt visste var gränsen gick mellan grupp I och II före rallystarten till roulettens huvudstad ska vi här så lättfattligt som möjligt bena upp skillnaden.

Grupp I är en standardbil, som man strängt taget kan gå in hos vilken bilhandlare som helst och köpa. Den skall vara tillverkad i minst 5.000 exemplar per år. Alla lika. Och den ska ha plats för minst fyra personer.

Ska man tävla med denna bil i grupp I får man montera två extraljus med riktning framåt, men är dessa utrustade med jodlampor måste de vara hopkopp-lade med standardbelysningen, så att de släcks vid avbländning. (Jodlampan har som bekant blott ett lyse.) Stötdämpare får man byta fabrikmässigt, men originalfästena får icke ändras. Till slut får man berika bilens "inre" utrustning med speedpilot, vindrutespolare, radio, värme, belysning etc., men de får icke monteras så att de ändrar något av bilens inre komfort. En speedpilot får alltså som ex. inte inmonteras i handskfacket genom att borttaga luckan. Ej heller får man montera en skyddsplåt under bilen.

Strängt taget får alltså ingenting göras, utan här skall det tävlas med samma bil som Andersson, Pettersson och Karlsson kan köpa.

I grupp II blir det betydligt friare. Bilen skall vara tillverkad i 1.000 lika ex. per år. På denna bil får man göra åtskilliga förbättringar. Man får byta stol, vilket har stor betydelse, när det gäller körning dag och natt, dygn efter dygn. Man får ha upp till 6 strålkastare, man får borra motorn 1,2 mm, sätta dit krängningshämmare, byta bensinpump, oljefilter, förgasare, fjädrar, kolvar, kamaxel, ljuddämpare. Man får hyvla blocket eller cylinderlocket, man får genom putsning och polering trimma motorns originaldelar, men man får inte byta ut dem. Bromsarna får förbättras och man får ändra rör och ledningar (böjliga) för luft, vatten, drivmedel, elektrisk ström bäst man vill.

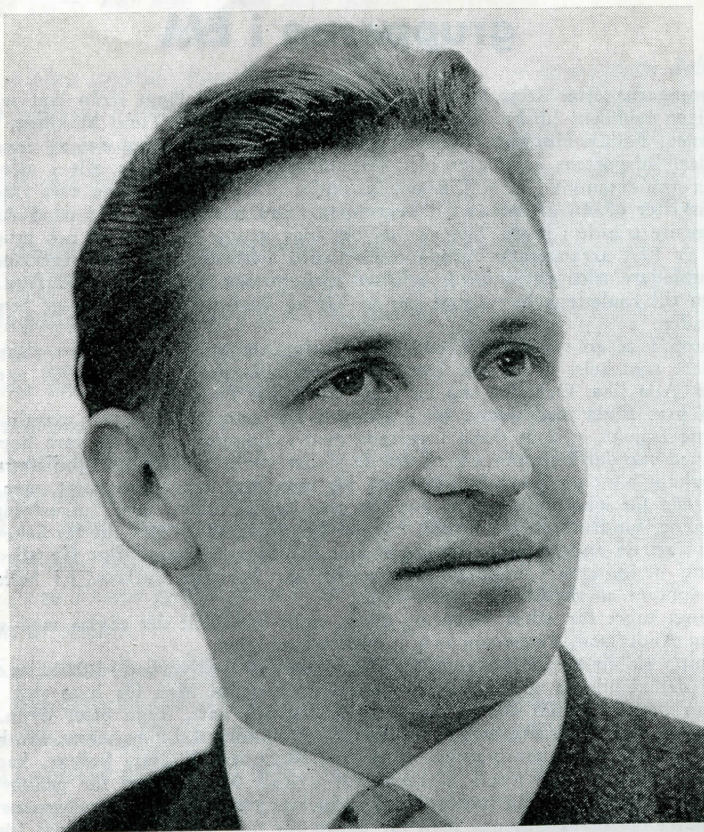
Ratten får man också byta, men den av trä måste väga lika mycket som originalstyret.

I grupp II är det alltså i stort sett ganska fritt fram för en tävlingsbilist. Han får ändra bilen, så att han trivs och känner sig säker och i form.

I grupp II kommer man alltså inte ut med ryggvärk på grund av att standardstolen för Andersson och Pettersson inte passar Harry Sputnik Källströms kropp i en ansträngande Gästabudstrofé (Nyköpings SM-tävling i T sista januari-veckoslutet 66), där bilen fick vara med om en slängungekörning i ett rövarväder på urgamla sörmländska rid-i-natt-vägar, som varken Andersson eller Pettersson (standardbilköparen alltså utan förnamn som Åke) skulle ha gett sej ut på, om de så fått 1.000 riksdaler. Dom skulle aldrig ha klarat upp't.

Grupp III är slutligen en turistbil, vars köpare önskar högsta möjliga prestanda utan större hänsyn till kostnaden. Bilen skall vara tillverkad i 500 exemplar per år och försedd med minst två platser. Ändringar och tillägg är lika frikostiga som för grupp II.

Fartkungen från Finland



Timo Mäkinen ser tam ut, när han är dressad i slips, knäppt skjorta och kostym. Då är han också timid, försynt, ödmjuk... snarare tillbakadragen än framåt.

När han sitter bakom ratten i en tävlingsbil finns det ingenting beskedligt kvar i helsingforsaren. Då är han mer vild än tam, när han vräker sej fram än på vägbanan, än vid sidan om, än halvvägs ner i diket eller som nu högt upp på snövallarna. Han vågar utnyttja allt som är någorlunda jämnt och han gör det till bristningsgränsen mil efter mil, dygn efter dygn, i högre farter än de flesta. Ytterst få "står på" så in i Norden hårt som Timo.

Ifjol ledde han Svenska Rallyt första natten men i närheten av Sandviken tvingades han kasta in handduken. Då hade hans motor fått för mycket smörj.

I år ställer givetvis Mäkinen upp som en av rallyts huvudfavoriter. Skulle han vinna blir han förste icke-svensken genom tiderna. Något som ingen skulle sörja. Tvärtom. För det är hög tid att en utlänning vinner i Sverige.

Namnförteckning över försteförarna

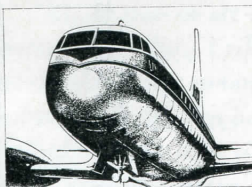
	Start- nummer		Start- nummer
Aaltonen, Rauno	16	Hultelid, Tommie	83
Andersson, Bo	124	Hyltén-Cavallius, Agne	112
Andersson, Ove	22	Jansson, Berndt	31
Andersson, Åke	19	Jansson, Bert	56
Asplund, Lennart	108	Jideteg, Alf-Tore	10
Belsö, Tom	119	Johansson, Bernt	126
Berg, Gösta	1	Johansson, Bo	132
Berg, Kerstin	133	Johansson, Boo	82
Bergh, Lennart	127	Johansson, Curt	66
Bergmanson, Carl-Victor	79	Johnsson, Sune	128
Bergqvist, Lennart	9	Jönsson, Lasse	70
Berthelsen, Kiehn	8	Calmbj, Roger	5
Blomqvist, Gunnar	57	Karlberg, Olof	6
Blomqvist, Stig	91	Karlsson, Bengt	37
Bromark, Olle	18	Karlsson, Bo Yngve	96
Burström, Ingemar	71	Carlsson, Erik	25
Bååth, Christer	94	Karlsson, Gösta	85
Cella, Leo	50	Karlsson, Karl	121
Clark, Roger	15	Karlsson, Pat	28
Dahl, Olle	49	Carlsson, Rolf	95
Damberg, Jårs	48	Kedemark, Stig	67
Eklund, Per	68	Kinnunen, Pekka	78
Ekström, Evy	7	Krall, Lars	125
Elford, Vic	26	Kulläng, Anders	55
Eliasson, Lennart	34	Kvarnström, John	123
Eneqvist, Jan	45	Käll, Elof	59
Engelbrekt, Lennart	74	Källström, Harry	32
Eriksson, Ingemar	111	Lamke, Lars-Olof	86
Eriksson, Madeleine	98	Lampinen, Simo	17
Eriksson, Ove	29	Larsson, Jerry	42
Eriksson, Rolf	61	Larsson, Rune	39
Fidler, Roy	43	Larsson, Ryno	135
Field, Sump	134	Larsson, Stig	99
Fisk, Jan	88	Lassesson, Lasse	92
Florén, Olle	101	Laurent, Claude	51
Griberg, Albin	131	Lennström, Ulf	77
Gruwer, Bo	103	Lester, Stig	120
Gullberg, Anders	117	Lindberg, Håkan	58
Gustavson, Arne	136	Lindeberg, Jan	75
Gustavsson, Roland	63	Lindström, Olle	3
Gyhlenius, Ragnar	107	Lund, Hans	47
Hallberg, Pär	100	Lundgren, Jan-Erik	72
Hallgren, Arne	97	Lundin, Sten	44
Hedström, Kjell	2	Lusenius, Jorma	40
Hellström, Kenth	102	Mäkinen, Timo	35
Henriksson, Jan	130	Nasenius, Lille-Bror	115
Holgersson, Nils	110	Nielsen, Jan	106
Holmberg, Kurt	89	Nilsson, Leif	129
Hopkirk, Paddy	24	Norman, Åke	93

	Start- nummer		Start- nummer
Nyström, Lars	76	Slotemaker, Rob	52
Odenius, Ove	105	Sundberg, Lennart	60
Olsson, Magnus	64	Söderström, Bengt	14
Orrenius, Carl	84	Söderström, Bertil	38
Pernefalk, Åke	109	Tierneld, Per	118
Peterson, Leif	62	Toivonen, Pauli	20
Radefalk, Hans	4	Trana, Tom	27
Ransjö, Kjell	73	Waldegård, Björn	30
Ringborg, Påvel	104	Ward, Yngve	116
Schea, Trond	33	Welén, Ingvar	90
Sigurdson, Anders	87	Willerman, Anders	122
Singh, Joginder	41	Ytterbring, Lars-Ingvar	21
Skogh, Carl-Magnus	23	Österberg, Sylvia	46
Skoghag, Rolf	69		

Tidsvinsten avgör

Flyg och spar... Fram och tillbaka på dagen... Via 21 flygplatser till över 150 orter i hela landet...

Flera turer dagligen... Tala med Er auktoriserade resebyrå.



SAS·LIN
LITAR PÅ  SERVICE

 **SAS·LIN**



Renault 16

”Årets bil”

Renault 16 har i december 1965 av en av Teknikens Värld utsedd jury tilldelats utmärkelsen ”Årets bil”, bl. a. därför att den ”förenar mångsidiga transportmöjligheter och god trafiksäkerhet i en konstruktion, som står på hög bilteknisk nivå”.

*Jury*n har bestått av: Direktör Bertil Björkman, teknisk chef, Motormännens Riksförbund; Motorredaktör Gunnar Friberg, Teknikens Värld; Ingenjör Bengt Odelgard, Svenska BP Olje AB; Ingenjör Rune Lundh, teknisk chef, KAK; Byråchef Lars-Erik Freeman, Rikspolisstyrelsen; Formgivare Björn Karlström.

Se Renault 16 — ”Årets bil” hos



DUNLOP SP 41

— det nya tävlingstestade däcket
för alla bilister



GÖR SOM ELITEN —

KÖR PÅ *DUNLOP*