



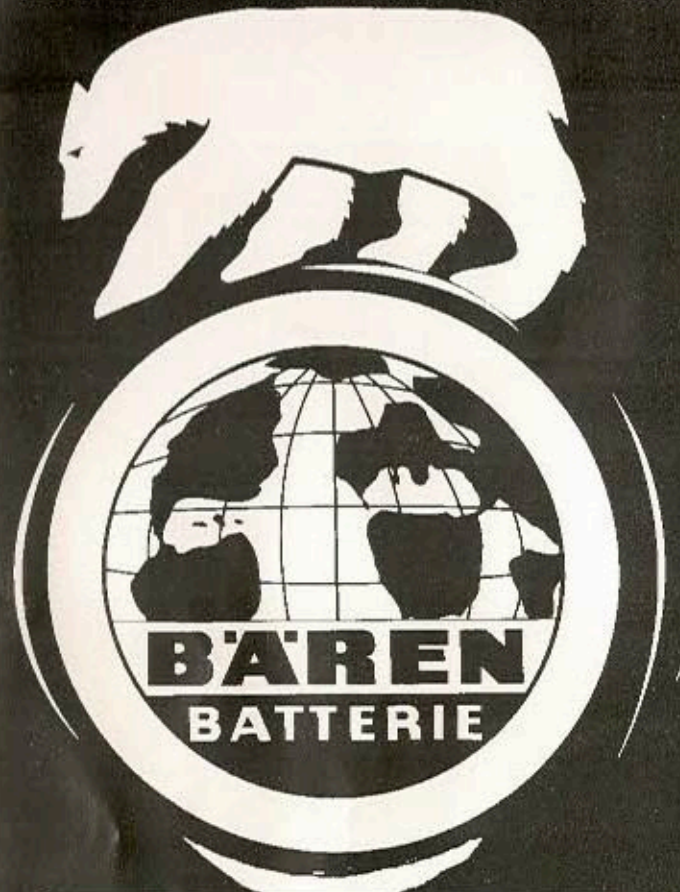
Jubileumsskrift
1944-1994

JÖNKÖPINGS MOTORKLUBB



HISTORIK ÖVER 50 MOTORSPORTÅR

The Bear that moves the world.



nordcar batterier ab

271 35 YSTAD

Tel. 0411-720 80. Fax. 0411-745 07

MOBIRA[®] CITYMAN 5000



**Störst i Europa,
minst i fickan.**

Europas GSM nät växer och fick-telefonerna blir mindre.

Nya Cityman 5000 får plats i skjortfickan och väger bara 235g med standardbatteri (med lättviketsbatteri 197 g). Det lilla formatet döljer ett riktigt kraftpaket med bl a ny, förenklad användarmeny, logiska funktioner och möjlighet att sända och ta emot textmeddelanden (SMS).

För dig som reser mycket och vill resa lätt är Cityman 5000 det givna valet. Den minimala rese-snabbbladdaren är liten som en tandsticksask och går ledigt ned i kavajfickan.

Philipson
Kvalité o.
omtanke

Philipson

PORFYRVÄGEN 2 JONKÖPING Tel.036-719880



*Fulländad
design!*



Brorssons Fälgar

TELEFON 0406-114 20

LÄTTMETALLFÄLGAR • VANFÄLGAR • SÄNKNINGSSATSER • RATTAR M M



JMK 50 ÅR!



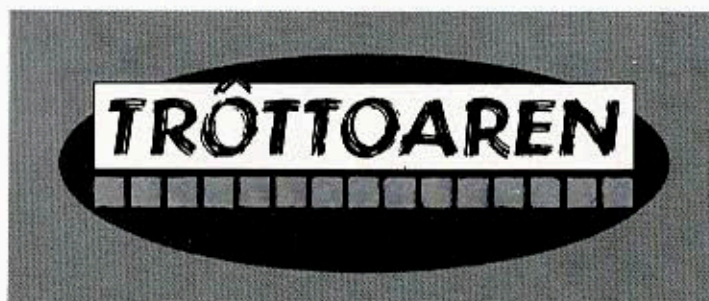
Egentligen är det inte min filosofi att titta bakåt i tiden. Det skall vara som när man spelar schack, se framåt och alltid försöka vara ett steg före och dragen man gjort skall tillhöra det förflutna.

Men nu när vi fyller 50 år är det naturligt att titta tillbaka och se vad som har hänt under alla dessa år som har gått, och det är just det som denna jubileumsskrift handlar om. Denna skrift som speglar klubbens historia har säkert inte lyckats ge full rättvisa åt alla skeenden som har hänt. Personer som har gjort stora insatser kan ha glömts bort, något årtal kan ha missats etc.

Nu vill jag också passa på att tacka Gunnar, Gösta och Lasse, våra annonsörer och alla ni andra som sett till att denna fina skrift har kommit till...

Åke Kindbom

STORA HOTELLET  HÔTEL JÖNKÖPING



INNEHÅLL:

Förord	3
Inlägg:	
Kommunen och SBF	5
50 års styrelse	7
Den första tiden	9
Ur protokoll.....	11-17
Tävlingar Munksjön	19
Silverloppet.....	20
Juneloppen.....	21
TT-bilder	25
Moto-cross	26
Bildrevy	29-33
O- och OT-special.....	34
Junerundan	34
Ungdomsavdelningen	35
Trial.....	36
Stockcar	38
Speedway.....	39
Smålandsrallyt.....	41-45
Isbana Axamosjön	47
SM i Bilorientering	48
T-tävlingar MC.....	49
Gräs-TT.....	51
Blandade minnen	51
Båt- och Banracing.....	52
Tabergsbanan	53
Rallycross	54
Folktrace	55
JMK:s mästare	57
JMK 94	58
Seniorsektionen	58

Omslagsbilden från rallycross-DM den 13 augusti på Tabergsbanan. Janne Claesson, JMK med Volkswagen i fartfylld framfart fångad av Rolf Antonsson.

SUNNY



MER BIL FÖR PENGARNA!

Nu kan du beställa de första Nissan Sunny 95-års modell. Finns som 3d eller 5d Kombi-coupé, 4d Sedan och Kombi.

Alla har en extremt bensinsnål 16-ventils-motor och Nissans unika Trygghetspaket med bl. a. Fri Service i 3 år/4.500 mil.

Otroligt tillförlitlig, enligt M står Sunny mer sällan på verkstad än alla andra bilar!



Sunny -95, från ca 119.900:-

★ 3 ÅR/10.000 MIL NYBILSGARANTI ★ 3 ÅR/4.500 MIL FRI SERVICE

NISSANS TRYGGHETSPAKET

★ 3 ÅRS VAGNSSKADEGARANTI ★ 6 ÅRS ROSTSKYDDSGARANTI

Bränsleeffektivitet blandad körning 0,62-0,71 l/mil. Kostnad 1500 ml 7.226-8.275:- (930701)
Bilen på bilden är extrautrustad.

ALLTID HOS PHILIPSON

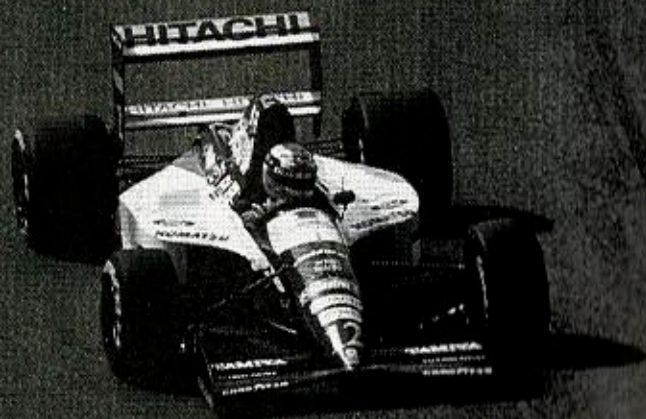
**FRI LÅNEBIL VID SERVICE • TVÅTT EFTER SERVICE • SERVICEBIL
ANALYS-MEKANIKER • TOTAL PRISKONTROLL • KLARSIGNAL**

**Philipson
Kvalité o.
omtanke**

Philipson



PORFYRVÄGEN 2 JÖNKÖPING Tel. 036-11 98 80



**Alla motoroljor är inte lika.
Unna din bil Castrol.**



Jönköpings kommun vill gratulera ärovärdiga Jönköpings Motorklubb till klubbens 50-åriga verksamhet.

JMK är en klubb som ägnat sig åt nästan allt som har med motorsport att göra, och har under årens lopp stått som arrangör för många såväl nationella som internationella arrangemang.

Motorsport ställer mycket stora krav på sin utövare.

Ord som aktivitet, respekt, hänsynstagande, disciplin och omdöme är honnörsord inom sporten, och det innebär med andra ord att sporten fostrar människor till goda samhällsmedborgare.

Idag har klubben sin huvudsakliga verksamhet förlagd till ett område väster om Taberg och klubben sysslar bland annat med rallycross och folktrace.

Dessutom visar klubben sitt sociala engagemang genom att anordna mopedskola för kommunens åttondeklasselever.

Tack för en framgångsrik insats och Lycka till med verksamheten i fortsättningen.

Jönköping i juni 1994

Lennart Holm
kommunalråd



Man har bett mig skriva några rader om JMK:s förhållande till bilsportens nationella huvudorgan Svenska Bilsportförbundet.

Under perioden 1980 till 1990 var jag ledamot av Bilstyrelsen och hade då insyn i förbundets relationer till de flesta klubbar i landet. Numera är jag ordförande i förbundets juridiska kommitté och har därför viss kontakt med de olika lokala organen inom bilsporten.

JMK:s förhållande till Svenska Bilsportförbundet har alltid varit och är alltjämt mycket gott. Många minns väl besöken under Smålandsrallyna av generalsekreterarna Harald Palmi och Märts Metslov. Vad jag kan erinra mig har också besök i samband med olika arrangemang förekommit av förbundets olika ordförande.

När Södra Bilsportförbundet delades i två SDF stod JMK som värd för det nybildade Smålands Bilsportförbunds första årsmöte ett arrangemang som tillkom i samråd med dåvarande

generalsekreteraren Märts Metslov. Delade meningar rådde då om uppdelningen på två SDF och diskussionens vågor gick höga.

Någon gång har JMK förvänat Bilsportförbundet en aning. Jag tänker då på den gången man skulle söka tillstånd till rundbanetävling på A6-området och fogade en banskiss till ansökan. Missförstånd hade uppstått beträffande skalan vid samtal med kopieringsfirman, som direkt till förbundet överlämnade en flera meter lång banskiss i skala 1:100. Tillståndet erhöles emellertid och vad jag kan minnas blev tävlingen en framgång för JMK.

Som gammal ordförande i JMK vill jag önska klubben all tänkbar framgång och lycka under slutet av detta århundrade och långt in på nästa.

P.G. Dahlström

specialisten på motordelar och

- Fullständiga motorrenoveringar
- Renovering av cylindertoppar
- Vevaxelslipning
- Cylinderborrning
- Planslipning
- Lagergjutning
- Balanseringar



☎ 036-16 37 00

Barnhemsgatan 14, 552 67 JÖNKÖPING

Clarion
The Big Sound

Clarion
CD-Växlarpaket

CRX87RM/
CDC9350
CD-växlarpaket. Bil-
stereo med 4x30W fö-
stärkare och RDS/EON-
radio med aktiv PTY
som kopplar in dina
favoritprogram. Låg-
nivåutgång och löstag-
bar front. Kompakt CD-
växlare för 6 skivor.



Clarion

CAR AUDIO

Subaru Impreza är inte som andra bilar.

AWD



Subaru Impreza har permanent fyrhjulsdrift. Det betyder i princip att väggreppet är dubbelt så bra som hos de tvåhjulsdrivna bilarna. Du kommer säkrare fram och du har en total körkontroll i alla situationer.

Från 146.900:-.
Välkommen in på en provtur!

**AXEL
JOHANSSONS BIL**

Kålgårdsg. 22-24, Jönköping. Tel 036/11 28 54, 11 28 55

*När det gäller bilreparationer
kontakta din fackman*

**THOMAS HILLSTRÖM
FIRMA MOTORTRIM**

Fridhemsvägen 27 - JÖNKÖPING
Telefon 036-11 59 56

Jönköping Motorklubbs styrelse under 50 år

JMK:s ordförande:

1944–1947	Ernst Gustavsson
1948–1952	Axel Johansson
1953–1960	Olle Skånberg
1961–1963	Lars-Eric Svensson
1964–1965	Arne Landgren
1966	Agne Johansson
1967	Arne Landgren
1968–1972	P.G. Dahlström
1973–1975	Gösta Johansson
1976–1978	Lennart Moestedt
1979–1980	Hans Johansson
1981	Jan Svensson
1982–1983	Arne Atterling
1984–1986	Peter Lundberg
1987–1988	Anders Hillerström
1989–1992	Sven-Åke Gustafsson
1993	P.G. Gustavsson
1994–	Åke Kindbom

JMK:s sekreterare:

1944–1947	Ivar Molin
1948–1949	Gustav Lundgren
1950–1951	Gösta Estberg
1952–1954	Lars-Eric Svensson
1955–1957	Gerhard Sjöström
1958–1959	Åke Karlsson
1960–1964	Gunnar Sjöström
1965	Sture Löfstedt
1966–1967	Sonia Barkström
1968	Gunnar Sjöström
1969–1970	Bo Sjöberg
1971–1972	Bengt Gustafsson
1973–1974	Åke Gustavsson
1975–1976	Solveig Lindh
1977–1979	Marie-Louise Hagelin
1980–1981	Maidy Gustafsson
1982–1984	Lena Hillerström
1985–1988	Sven-Åke Gustafsson
1989–1991	Pia Sköld
1992	Sussan Karlsson
1993–	Lena Hillerström

JMK:s kassörer:

1944–1950	Gunnar Wiss
1951–1952	Helge Cedborn
1953–1954	Jarl Ekendahl
1955–1958	Lars-Eric Svensson
1959–1960	Jarl Ekendahl
1961–1967	Nils-Erik Löfquist
1968	Joel Rosenberg
1969	Leif Stråth
1970–1972	Lennart Moestedt
1973–1975	Tage Lindstam
1976–1978	Lena Gustafsson
1979–1980	Sven-Olof Hagelin
1981–1982	Lilian Romedahl
1983–1986	Göran Sandström
1987–	Bengt Gyllenmyr



Specialverkstaden FÖR KYLARE till alla slags fordon.

036-71 58 53
Kämpevägen 17 • JÖNKÖPING



EUROMASTERTM
DÄCKSPECIALISTEN I EUROPA

SOLÅSVÄGEN 8 JÖNKÖPING. TEL. 036-19 08 60

MC- och PERSONBILSDÄCK
CROSS och LANDSVÄG • SPORTDÄCK

Vi hämtar och "skrotar" din bil utan att du betalar ett öre!

MILJÖVÄNLIGT

Vi hälsar dig välkommen till en av världens absolut modernaste och miljö-
vänligaste bildemonteringsanläggningar. Anläggningen är så unik att
miljöspecialister från många länder besöker oss för att studera fördelarna
med vår hanteringsteknik.

När du lämnar in din "skrotbil" till oss, tar vi hand om den på ett mycket
miljöeffektivt sätt. Först töms bilen på alla vätskor. Det sker i vår nya,
specialbyggda station vilket garanterar att varenda droppe av de miljö-
farliga vätskorna tas om hand. Därefter plockar vi bort alla plaster som
sorteras i olika kvalitetsgrupper för att på ett effektivt sätt kunna åter-
vinnas. Glas, gummi, tyger m.m. sorteras också för att till vissa delar
kunna återvändas eller återvinnas.

När alla återanvändningsbara delar är bortplockade, återstår bara metaller.
Dessa pressas samman till en kompakt "täming" som går till nersmältning
och återvinning.

Som miljövän kan du vara helt lugn. Vi tar hand om din "skrotbil" på ett
så effektivt sätt att vår känsliga miljö inte riskerar att utsättas för onödiga
påfrestningar.

FÖRMÅNLIGT

Du som har en bil som är "skrotfärdig", vet att det kostar pengar att bli av
med problemet. Visserligen betalar staten tillbaka en del, men långtifrån hela
kostnaden. Tyvärr innebär det att många mindre nogräknade bilägare låter
sina utrangerade bilar stå kvar på, ur bl.a. miljösynpunkt, olämpliga platser.

JB ERBJUDER HELT KOSTNADSFRI "SKROTNING"

För att inte någon skall frestas att låta skrotbilen stå kvar i vår vackra natur,
erbjuder vi hämtning och demontering helt utan kostnad för bilägaren, ut-
över skrotningpremien. Ev. kvarvarande skatt o.dyl. återsänds till bil-
ägaren. Erbjudandet gäller tills vidare.

Hämtning av alla bilar sker i samarbete med

BÄRGNINGSJOUR
Jönköping Tel. 036 - 18 64 70

JB Jönköpings 
Bildemontering AB

Den första tiden...

Före det andra världskriget fanns tre motorklubbar i Jönköping. Det var Jönköpings Automobilklubb – JAK – den "fina" klubben med O- och T-tävlingar för bilar och mc på programmet, bl.a. den årligen återkommande "Vättern Runt". Det var JMK, vars medlemsmatrikel upptog litet mer "vanligt" folk och som sysslade med samma sorts tävlingsverksamhet. Detta var den enda klubb som höll verksamheten igång under krigstiden, fast på sparlåga förstås. I mars 1941 hölls t.ex. en gengastävling på Munksjön.

Slutligen var det SMK, som var en sammanslagning 1933 av dåvarande Svenska Motorklubbens jönköpingsavdelning och Motormännens Riksförbund i Jönköping. Det var SMK som varje påsk körde "Klevallidsloppet" på den gamla landsvägen Huskvarna–Lekeryd och på senare år i Norra Kleven, en av SMK för egna medel bekostad väg uppför det mäktiga stupet norr om Junexfabriken i Huskvarna.

Legendarisk tävlingsledare var den något häftige byggmästaren Enoch Lindén, om vilken det påstås att han vid ett hot om förarstrejk sade:

– Jag ska köra tävlingen med eller utan förare.

JAK var med i KAK:s Landsförbund och dess sekreterare Folke Sigholm

besökte i februari 1944 JAK för att söka blåsa nytt liv i verksamheten. JAK:s sekreterare, bilbesiktningsmannen Ivar Molin, förde då åter fram en gammal tanke om sammanslagning av stadens tre motorklubbar. Man beslöt att kalla representanter för klubbarna till ett möte redan 28 februari.

Då var förutom Folke Sigholm även KAK:s generalsekreterare H. Bucht närvarande och alla var överens om en sammanslagning.

Kommittén som bildades bestod av från JAK ingenjör Ivar Molin och fabrikskör C.A. Gawelli, från JMK skolvaktmästare Edvin Andersson och verkmästare Gustaf Landgren och från SMK byggmästare Enoch Lindén och polis-kommissarie Ernst Gustafsson. Den sistnämnde blev ordförande och Molin sekreterare i kommittén.

Tre sammanträden hölls och man beslöt kalla till ett allmänt möte den 30 maj 1944. Man föreslog också inträdesavgift med 5:- och årsavgift med 8:- varav 3:- skulle gå till KAK:s Landsförbund. Man anonserade i lokalpressen och sände ut 200 inbjudningskort.

Vid denna tidpunkt fanns det 80.000 motorfordon igång i Sverige och alla drevs med gengas. Men det rullade ca 3 miljoner cyklar i detta land som var helt isolerat från yttrevärlden.

Det kom 44 personer till mötet, som beslöt bilda Jönköpings Motorklubb. Namnet Jönköpings Motorfordonsklubb förkastades. Interimistiskt skulle Kalmar Motorklubbens stadgar gälla tills JMK utarbetat egna. Klubbens första styrelse blev ordförande Ernst Gustafsson, vice ordf Edvin Andersson, sekr Ivar Molin, vice sekr Gustaf Landgren, kassör Gunnar Wiss, klubbmästare Axel Johansson och tävlingsledare Enoch Lindén. Suppleanter blev C.A. Gawelli, Arvid Lindfelt och Harry Nilsson. Materialförvaltare Harry Johansson och Arne Landgren och revisorer Gösta Alfredsson och Carl Andersson.

Styrelsen höll sitt första möte 8 september 1944 då "gamla JMK:are" överlämnade klubbkassan på 516 kronor till den nya klubben och det första allmänna sammanträdet höll JMK på Hotell Örnen den 27 oktober 1944 kl 7.30 em. Då fanns i klubben bland andra två byggmästare Carl Andersson. Man höll isär dem genom att kalla dem Calle Vänster och Calle Höger.

Det första programmet var ett föredrag av bilbesiktningsmannen Ivar Molin över ämnet: "Hur en privatman eller trafikbilägare har att gå till väga vid insättande av en bil i trafik eller vid utbyte av en bil mot en annan bättre eller större sådan".

Märk väl att man talar inte om någon ny bil. Det fanns nämligen inga.

LES

159.900:- inkl. körglädje och airbag.



Xantia 1,8i SX från 159.900:-*

Nya Citroën Xantia är en av de billigare mellanklassbilarna. Och en av de bäst utrustade. Den tänkande fjädringen är unik. Airbag och ABS är standard. Körglädje och kvalitet bjuder vi på. Provkör, så får du se. (*Rek. ca-pris).

Bränsleförbrukning vid bl. körning 0,61–0,8 l/mil. Bränslekostnad vid 1.500 mil. 6.350–7.727:- (930701). Bilan på bilden är extrautrustad.

Xantia

CITROËN

EN BIL MAN BLIR KLOK PÅ.

AUTO CENTER I JÖNKÖPING AB
BULTVÄGEN 1, JÖNKÖPING. TEL. 036-18 88 85.

Jag kan ta det lugnt.
Jag har beställt tid!

GÖSTA "frisören"

Nygatan 17, 553 16 JÖNKÖPING



Tidsbeställning **163810**



Pris från 116.400:-

runes bil ab

▪ Rune Lundström ▪

HABO - Tel. 036-404 80

Från Smygehuk till Östersund
på en tank.

*Bättre en snål Honda
och en slant på banken
Än pank på månda'
och tom i tanken.*

Företaget med rim o reson.

BYGGNADSFIRMAN

ARVID ANDERSSON & SÖNER



JÖNKÖPING

Tel. 12 10 81

Gröna gatan 6, Box 3003, 550 03 JÖNKÖPING

Utför all slags byggnadsarbete såväl nybyggnader som reparationer.

UR PROTOKOLL...

...och andra gulnade handlingar

1944-1954 När JMK startades rullade det 80.000 motorfordon i Sverige. Alla var gengasdrivna och de flesta lastbilar i nyttotrafik. När däcken var utslitna och slangarna inte gick att laga mera fick man i regel ställa bilen för några nya fanns inte.

Med den bakgrunden kan man förstå "sucken" i protokollet efter JMK:s första årsmöte 6 april 1945. Man hade visat en film från en JAK-utflykt före kriget och kommentaren var:

"Stark längtan erfors till den dag då liknande utflykter åter kan arrangeras".

En medlem föreslog på detta årsmöte att medlemmar som ej var fordonsgämare skulle få lägre årsavgift, men det avslogs.

Styrelsen sökte 3 oktober 1945 inträde i Sveriges Motorfederation och JMK:s första ombud på distriktsårsmötet var skolvaktmästare Edvin Andersson.

1945 var fortfarande all trafik reglerad men 1946 började det så smått lossna och den 10 maj 1946 bildades den första ungdomsavdelningen i JMK.

Varje inbjudan till tävling föranledde en tackskrivelse från klubbens sekreterare.

En utflykt för "de gamla" redovisades av Edvin Andersson. 20 personbilar och en buss hade fraktat 114 gamla och 3 diakonissor till Vistakulle dit JMK:s ordförande Ernst Gustafsson anlände per cykel och deltog i kaffekalas. Stadens tre dagstidningar hade samtliga utförliga reportage från utflykten.

Klubben ordnar sin första O-tävling 27 oktober 1946. Startavgiften är 8 kronor per bil och 4 kronor per mc. Efter tävlingen åter man supé på Grand Hotell för 4:50 per person.

Ett klubbtag bestående av Åke Strandberg, Hjalmar Sandberg och K.E. Brisander anmäls till Rikspokalen i november 1946.

Stor energi läggs ner på att höja trafiksäkerheten och JMK ordnar allmänna möten med paneldiskussioner både på Brahesalen och Valhallasalen. JMK representeras i Jönköpings Trafiksäkerhetskommitté av Ivar Molin och John Engström.

Medlemsantalet var i mars 1947 uppe i 127 personer.

På årsmötet 28 mars 1947 spelade Mimi Svenssons Kapell dansmusik och Axel Johansson ledde allsång.

Styrelsen beslöt 22 april 1947 att Svemos rapport om isbanetävlingen på Munksjön skulle hållas inom styrelsen och icke delges medlemmarna. Den ansågs ge en felaktig bild av tävlingen men stämde dock ganska väl med tidsningsreferaten.

Vid årsmötet 3 april 1948 avgick klubbens förste ordförande Ernst Gustafsson och förste sekreterare Ivar Molin, båda på grund av bristande tid.

Styrelsen skrev 11 april 1948 till Drätselkammaren och begärde plats för en "jordbana" på den öppna platsen vid Ljungarums Missionshus. Den första i en lång rad framställningar om olika slags motorbanor.

Landsvägstävlingarna 1948 fick ställas in på grund av bensinransonering.

I juni 1949 körs en match i "motorcykelfotboll" mellan två engelska lag på Flygfältet i dåligt väder och med liten publik.

Den 9 januari 1950 har styrelsen den första diskussionen med den gamla mc-stjärnan och sedermera speedwaymanagern Torsten Gustafsson om byggandet av en speedwaybana. Då var ett område på Rosenlund aktuellt.

1950 kör KAK en ny stortävling som man kallar "Midnattssolsrallyt". Det inleds med en stjärntävling startande från Stockholm, Göteborg och Falsterbo med möte i Jönköping, där JMK svarade för perfekta arrangemang. Hela karavanen försvann sedan mot midnattssolen och målet i Kiruna, där P.F. Cederbaum vann premiärrallyt.

Mc-intresset är på topp i klubben. JMK-laget "Fläktarna" deltar i motocross-serien men blir sist. Den egna tävlingen 12 juni 1950 på provisorisk bana går med förlust, men får till följd att klubbens avsonnade ungdomsavdelning pånyttföds 3 juli med Arne Lundin som ordförande.

Avtal om träning av speedwayförarna i klubben skrivs med Torsten Gustafsson. Nu vill klubben ha banan förlagd till Fridhem. En kommitté bestående av Anders Dahlström, Gunnar Nilsson och Lars-Eric Svensson tillsattes för att skriva avtal med Torsten. Men det skulle inte visa sig vara enkelt.

Monte Carlo-rallyt har mat- och tidskontroll vid Junexfabriken i Huskvarna. JMK sköter det hela perfekt.

Tillsammans med stadens bilhandlare ordnar JMK en bilutställning 30

april-4 maj 1952. Arrangemanget ihop med Riksmässan blir succé.

Svemos speedwayutskott sammanträder tillsammans med JMK-kommittén i Jönköping 31 mars 1952 och Arne "Vargfar" Bergström kallas att medla mellan Torsten och JMK. Hans jämka-de förslag till avtal godtas av båda parter 29 maj 1952 och den 3 maj 1953 var det sedan stor invigningstävling på June-Stadion.

Inom JMK gående vandringspriser erövrar för alltid av Pelle Nodbrant i trial och av Gunnar och Sven Nilsson i bil-OT. De senare tog "Fermokannan".

Eldsälarna Calle Adolfsson och Oskar Johansson bygger med ungdomsavdelningens hjälp en motocrossbana i Fridhem för det facila priset 140 kronor och Fläktarna kommer 1953 fyra i sin motocrossserie.

Ett "Smålandsrally" föreslås av Calle Adolfsson, som blir tävlingsledare och genomför sin idé den 20-21 februari 1954.

En pjäxdans på June-Stadion blir totalfiasko. Endast ett tiotal betalar inträde.

Årets bilutställning har 30.000 besökare och ger 6.600 kr i vinst.

JMK:s klubbtag i Midnattssolsrallyt 1954 består av Gunnar Nilsson, Calle Adolfsson och Bengt Andersson med broder Sven. Ingmar Karlsson och broder Sten som andre-förare i respektive bil.

Rolf Stagman representerar Sverige i "Sixdays" i Wales och tar guldmedalj både där och i Svenska Sexdagars.

Calle Adolfsson och Ingmar Karlsson blir bästa utländska ekipage i Viking-rallyt i Norge före hela Europas rallyelit. Och sist men inte minst Gunnar och Sven Nilsson vinner 1954 års Rikspokal och blir Svenska Mästare i OT 1954. Detta är nog JMK:s genom tider-na mest framgångsrika år i både mc-och biltävlingar.

Den 18 september 1954 är det 10-årsjubileum med stor bankett på Stora Hotellet, där man dansar i Spegelsalen tills det ljusnar.

forts.

LACKPROBLEM INGA PROBLEM



V i är sju specialister med mer än 160 års samlad erfarenhet av billackering. Vänd dig till oss om du vill ha ett proffsigt arbete utfört med garanti.

KINDBOMS BILLACKERING

Kabelvägen 5, Jönköping. Tel. 18 50 35.



HYDRO

Røde Påle

036-18 43 00

SKA DU KÖPA HUSVAGN?

Välj bland ett 50-tal

NYA o BEG. HUSVAGNAR

Priser fr. 13.000:-

Tillbehörsshop • Egen verkstad

Aukt. förs. av POLAR, SÄVSJÖ, SOLIFER, HOBBY o ADRIA



UR PROTOKOLL...

1955-1964 Karl-Henrik Wilén vill att JMK skall starta resebyrå och trafikskola. Styrelsen säger nej i mars 1955.

På June-Stadion tar nu stockcar-tävlingarna fart. JMK får en egen storförare i Arne Gustafsson, som härjar på banorna runt om i Sverige och blir svensk mästare innan han slutar sin karriär.

JMK:s damavdelning bildas på Sandemans Konditori 6 april 1955. Gun Skånberg blir ordförande med Gun-Britt Sjöström som sekreterare.

Till allmän förvåning erbjöd sig Torsten Gustafsson sälja June-Stadion till JMK för 50.000 kr. När det visade sig att banan kommit i farozonen för Luftfartsverkets krav på utrymme för flygfältet förstod vi Torstens "generositet".

Stor satsning på 1955 års bilutställning. Lars-Eric Svensson tog ledigt från ordinarie arbete och blev "mässkommisarie". JMK:s vinst blev över 8.000 kr och när sedan Smålandsrallyt 55 gick med vinst kunde man på ett allmänt sammanträde 16 maj konstatera att JMK var skuldfritt.

1955 års uppmuntringspris gick till Rolf Jonsson för framgångar i motocross. P.O. Nodbrant och Mats Andersson hade också stora framgångar liksom Ryno Johansson, som för tredje gången och därmed för alltid erövrar O. Johanssons Vandringspris.

Funktionärsträffen

Funktionärsträffen 1956 blir en utflykt till Helgerums Slott, där Smålandsrallyt haft matuppehåll under ett par år. Supé med övernattnings i dubbelrum och både frukost och lunch dagen därpå kostade totalt 17 kr för vuxen och 8:50 kr för barn.

Ungdomsavdelningen utmanar styrelsen på en match i korgboll, som styrelsen vinner med 6-2.

1956 års bilutställning sker i samarbete med Lion på Läroverkets gård.

Trialträningen på banan på Bondberget förbjuds efter klagomål från Djurskyddsföreningen. De vilda djuren tål inte motorljud.

Rolf Stagman tar 1956 guldmedalj i Svenska Sexdagars och blir svensk mästare i 125 cc-klassen i OT.

Bengt Svensson leder gymnastik för våra förare i Östra Skolan och kör med "gubbgymnastik" en av timmarna i veckan.

I oktober 1956 arrangerar JMK och Norrahammars MK Junior-SM i motocross på Hammarbanan. Ihållande regn i flera dagar hade gjort banan närmast

oframkomlig men tävlingen fullföljdes och Rolf Jonsson kom tvåa i 250 cc-klassen.

Alla landsvägstävlingar inställdes under sommaren och hösten 1956 på grund av bensinransoneringen i Suezkrisens spår.

Vid årsmötet avgick den legendariske klubbmästaren Walle Haeggman som alltid ordnade med "pytt och nubbe på Grand" efter styrelsens möten.

Smålandsrallyt 1956 vanns av JMK:s Bengt och Sten Andersson och Junerundan hade Allan Borgefors som totalsegrare och Gerhard Sjöström, JMK som vinnare i juniorklassen. Sveriges första elbelysta stockcartävling kördes på June-Stadion och Pelle Nodbrant vann IMIS-pokalen, det finaste som fanns i trial. Svenske mästaren Rolf Stagman fick Racings guldnål och JMK var verkligen en framgångsrik klubb.

Smålandsrallyt 1957 och bilutställningen fick inställas i krisens spår.

Två svenska mästare

1957 fick JMK två svenska mästare - Arne Gustafsson i Stockcar och Rolf Stagman i OT med 125 cc mc.

På årsmötet 31 januari 1958 kom för första gången klubblokalsfrågan upp. Arne Landgren fick i uppdrag att utreda.

Ungdomsavdelningen för en alltmertynande tillvaro och uppgår i huvudklubben 28 mars 1958.

Rolf Stagman håller den 17 oktober 1958 ett kåseri om sitt liv som testförare och sina tävlingar utomlands, och Rune Lundström får årets uppmuntringspris för framgångarna i OT med bil.

En speedwaytävling med inte mindre än fyra världsmästare körs på June-Stadion.

1959 arrangerar JMK också SM-finalen i OT för mc. Rolf Stagman vinner i lilla klassen och Torsten Hallman i stora. Denne och Ove Lundell hade då lika många poäng och samma placeringssiffror varför Svemos tävlingskommitté efter långa diskussioner utsåg båda två till svenska mästare.

Vid årsmötet 1961 lämnade Olle Skånberg efter åtta års ordförandeskap över klubban till Lars-Eric Svensson. Olle är JMK:s "meste" ordförande.

JMK beslöt den 27 november 1961 att gå ur KAK:s Landsförbund.

Isbanetävlingen 11 mars 1962 blev en sportslig och ekonomisk succé.

Smålandsrallyt 1962 drabbades av en svår olycka på en transportsträcka i

trakten av Vena. Åke Thambert och Ragge Eklund krockade med en mötande bilist och fick svåra skador. Fordstallet försökte först i pressen lägga skulden på tävlingsledningen men en grundlig utredning dels av polisen och dels av Svemo friade JMK och alla funktionärer helt.

Den 11 september 1962 konstaterar styrelsen att June-Stadion var rivet och området avstädat. "Därmed var sagan om stadens speedway-bana all" står det i protokollet.

Den 18 december 1962 bjuder klubben sin styrelse på julsupé för 10 kronor per person.

Vid årsmötet 1963 avgår Lars-Eric Svensson efter 14 år som sekreterare, kassör, vice ordf och ordförande. Klubban fattas nu av Arne Landgren.

Premiär för JMK-Nytt

Premiärnumret av JMK-Nytt kommer våren 1964. Redaktör då som nu är Gunnar Sjöström.

JMK jagar hela 1964 en permanent bana för Formel-K men får hålla tillgodo med provisoriska asfaltplaner där bullerstörda grannar snart jagar bort förarna.

Jakten på klubblokal krönes emellertid med framgång och JMK får ett kansli i källaren till ett hus vid Björn-gatan.

20-årsjubileum firas 23 maj 1964 på Stora Hotellet av ett 80-tal medlemmar och inbjudna.

forts.

UR PROTOKOLL...

1965-1974 Isbanetävlingen på Axamo 1965 ses av 8.000 åskådare och JMK-kassan innehåller därefter 38.000 kr.

Både Smålandsrallyt och vår damavdelning firar 10-årsjubileum.

Leif Andersson får uppmuntringspriset för sina Formel-K framgångar. Ett banprojekt beräknas kosta 60.000 kr och skrinläggs.

1966 går JMK med i Idrottsalliansen.

I protokollet från årsmötet 26 januari 1967 omtalas att JMK:s ordförandeklubba är 40 år gammal och gjord av motordelar. Den har gått i arv från "gamla" JMK.

Den 16 mars 1967 flyttar kansliet till en ny lokal på Björngatan 21.

En kurs i högerkörning anordnas 26 april 1967 inför trafikomläggningen.

För första gången i Sverige körs en OT-Special inför publik på Elmia. Det är i samband med VM i Modern Femkamp och Calle Orrenius vinner när Tom Trana och Bryggarn Åke Andersson måste bryta.

Verksamhetsberättelsen 1967 berättar om 325 medlemmar och 4 avhållna tävlingar, om medlemmar som varit tra-

fikledare vid övergången till högertrafik och om arrangerandet av Svemos Södra Distrikts årsmöte på Portalen.

Hela 1968 diskuteras liksom tidigare olika Formel-K projekt men alla anses för dyra och styrelsen är rädd för att satsa. Därför lämnar alla våra Formel-K förare JMK och bildar 11 oktober 1968 Jönköpings Karting Club.

Majrundan 1968 vinnas av Sylvia Österberg, Stockholm. Kanske var det denna kvinnliga framgång i ett JMK-arrangemang som kom våra damer att återuppta den tynande klubbverksamheten. Nu var Marianne Söderberg, Gun Andersson och Gunilla Häggqvist de som höll i trådarna.

Smålandsrallyt döptes 1970 om till "Rally Götaland" och var Sveriges näst största rally men nu började banåkandet bli mer och mer populärt i klubben. "Team Jönköping" bildades och man träningsåkte på de närliggande banorna. Erkki Salminen och Lennart Hall skördade lagrar i bl.a. Västkustloppet. Vid NM den 5 augusti. 1971 på Kinnekulle Ring ingick Lennart Hall i Sveriges lag.

Stig Blomqvist erövrar 1971 JMK:s

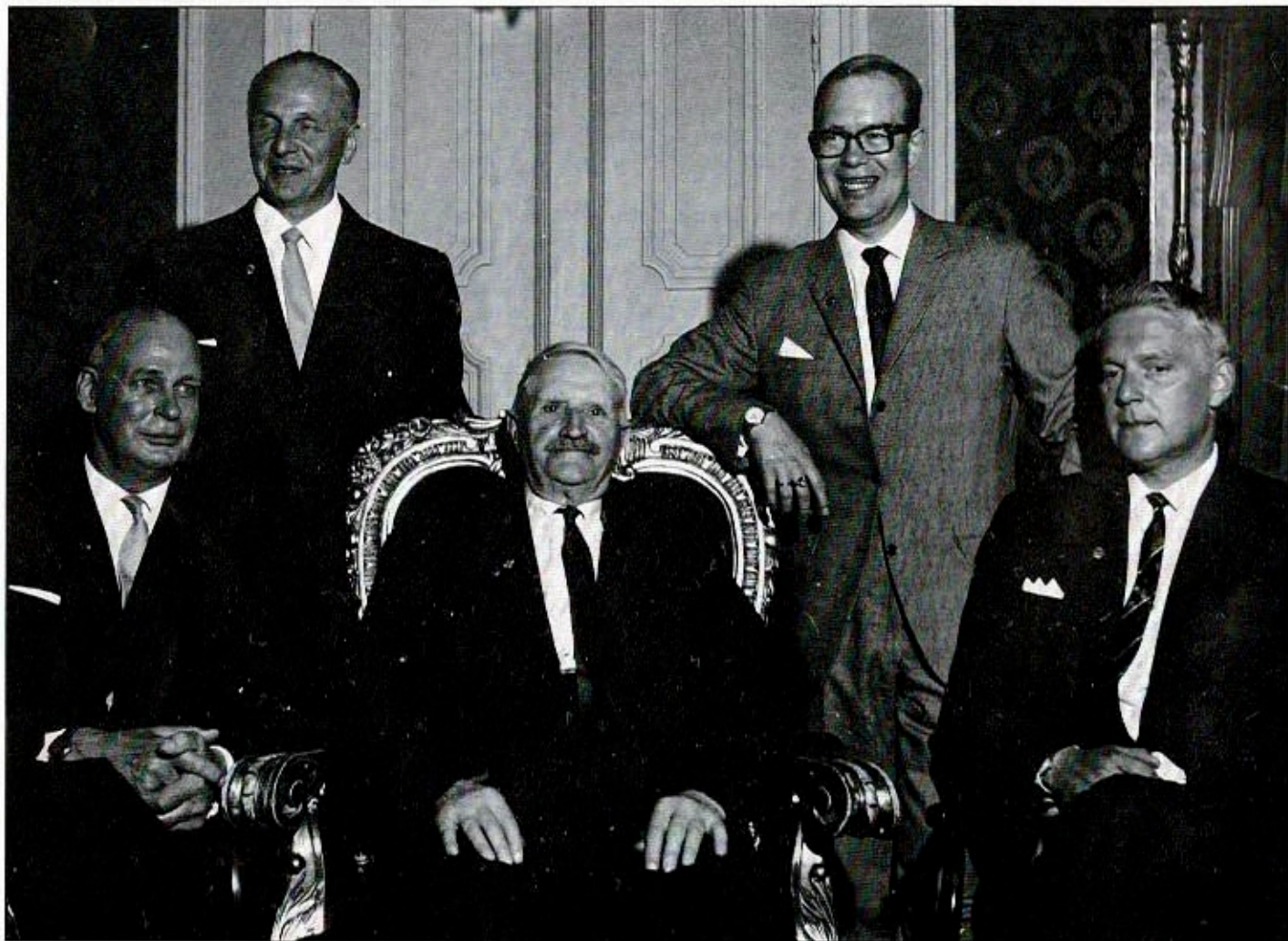
vandringspris "silverservisen" som tävlats om i ett 20-tal år både i Junerundan och Smålandsrallyt.

Den 2 maj 1972 ställer hela styrelsen sina platser till förfogande och avgår. Anledningen var att medlemmar gått ut i lokalpressen med kritik mot styrelsen utan att först kontakta den. På ett allmänt sammanträde 25 maj 1972 vädras känslorna ut, styrelsen ombeds sitta kvar och allt blir frid och fröjd igen.

Den 9 april 1973 diskuterar styrelsen för första gången en rallycrossbana i Taberg. Den 13 september samma år arrenderades området i 5 år av Jönköpings kommun för 200 kr per år. Nu börjar JMK förändras till att bli en klubb för banåkare istället för skogsåkare.

Pingstafton 1974 arrangerar JMK en bättävling utanför Gränna. 389 kr i överskott och garantin från Gränna stad behöver inte användas.

30-årsjubileum och årsmöte 23 nov 1974 på Stora Hotellet. 10 medlemmar får JMK:s nyinstitfaste hederstecken och verksamhetsberättelsen avslöjar 180 medlemmar och att Solveig Lind är ordförande i damsektionen.



Fem medlemmar som svingat JMKs ordförandeklubba förevigade vid 20-årsjubileet den 23 maj 1964. Axel Johansson och Olle Skånberg flankerar nestorn Edvin Andersson medan Arne Landgren och Lasse Svensson tagit plats bakom.

UR PROTOKOLL...

1975-1984 Under 1975 körs endast en tävling - "Treklubbars". Medarrangörer är KAK och Norahammars MK. Kommunen går i borgen för ett lån på 50.000 kr som vi bygger rallycrossbanan för.

Gösta Johansson föreslår 23 oktober 1975 att Smålandsklubbarna bildar ett eget "Smålands Bilspportförbund".

Slutbesiktning av banan sker 13 november 1975 och premiärtävlingen i rallycross körs 23 maj 1976. Ny tävling 26 september samma år och nu är det full fart i klubben igen.

Smålandsrallyt 1976 sponsras av "High Chaparall".

Under 1977 körs flera tävlingar och klubbens hela verksamhet snurrar runt Tabergsbanan. Vid årsmötet 10 november 1977 har medlemsantalet vuxit till 260.

Styrelsen beslutar bygga en klubbstuga 24 januari 1978 och 22 maj sägs den gamla klubblokalen på Björngatan upp för 2 juni 1978 är det invigningsfest i den nya klubbstugan i Taberg.

Den 2 oktober 1978 har Göstas tre år gamla förslag mognat och nu vill även Kalmar MK, m.fl. bilda Smålands Bilspportförbund.

Damsektionen blev 27 november 1978 en stödförening med egen kassa, vars överskott vid varje års slut skall

tillfalla JMK.

Den 8 januari 1979 startas en rallyskola med ett 100-tal gymnasieelever som deltagare och Stefan Einarsson och Thomas Hillström som lärare. JMK får bidrag med 2.500 för skolan.

JMK får också i efterskott 5 mars 1979 ett investeringsbidrag med 25.000 kr för byggandet av klubbstugan.

Hösten 1979 får banan ny beläggning och en utökad depå.

Styrelsen introducerar 4 februari 1980 öppet styrelsesammanträde som samlar 24 åhörare i klubbstugan.

Nu är det full fart på klubblivet. Klubbafnarn med Slim Borgudd och Tom Trana som kåsörer och övning i "halkkörning". I januari 1981 än en gång återstart på JMK-Nytt.

JMK arrangerar 15 juni 1981 en lyckad SM-tävling i rallycross. Dålig marknadsföring med liten publik men ändå 7.000 kr i vinst.

Premiärtävling i folkrace 13 september 1981 med 72 deltagare.

Den 28 september 1981 skrivs ett nytt arrendekontrakt. Nu på 10 år och med 1.000 kr per år i arrende. Nu beslutar man att borra efter vatten och lägga ner avloppstank vid stugan.

Höstens folkracetävling blir succé med 4.500 åskådare och 30.000 kr i vinst. Detta bidrar till 1981 års fina överskott. Inte mindre än 80.384 kr.

I samband med SM spelades en fotbollsmatch mellan Sveriges rallycrossförarelit och ett damlag från Månsarps IK. Detta ger över 3.000 kr till handikappidrotten.

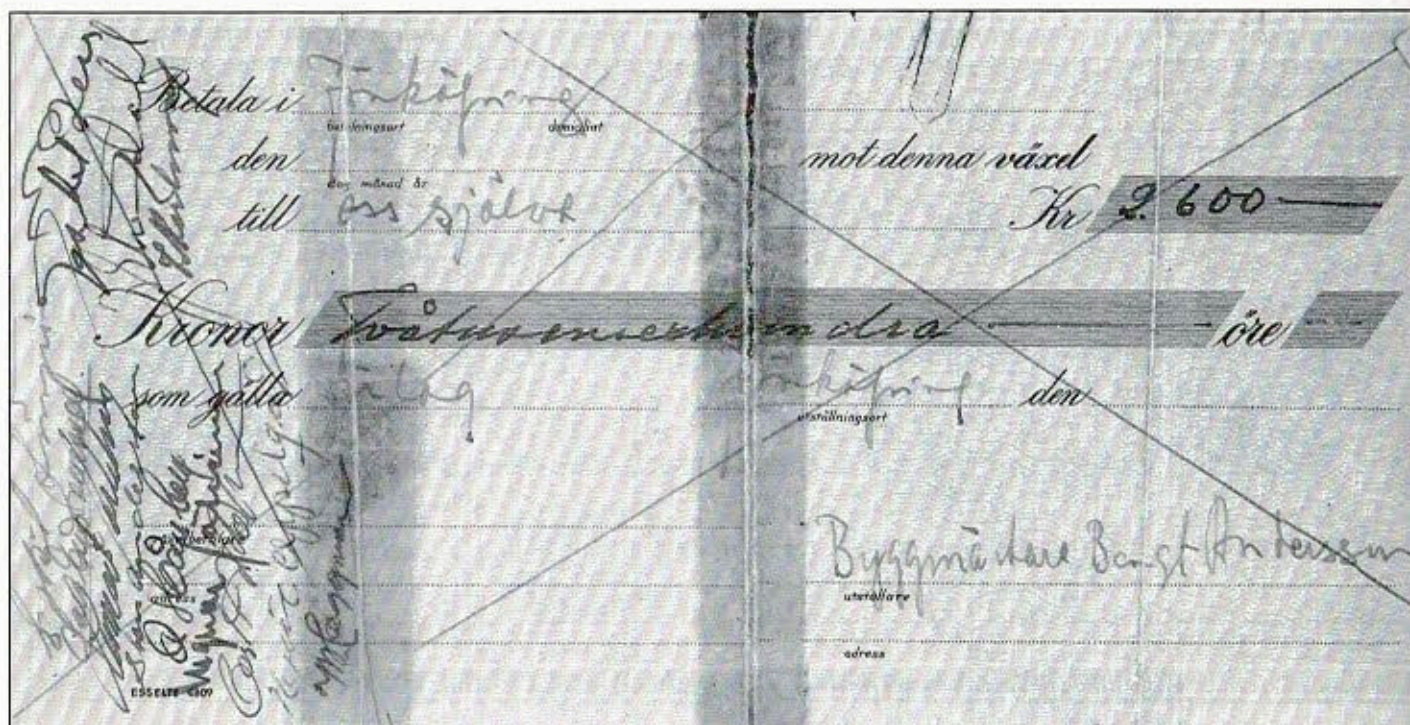
Under 1982 gjordes mycket stora investeringar på banan och i klubbstugan. JMK körde 8 tävlingar på banan och 2 rallyn detta år.

Vätterbygdens Motorallians med JMK som medlem bildas 18 januari 1983.

JMK satsar 1983 på folkrace för 16-åringar och förlägger en av klubb tävlingarna till Danmark.

1984 deltar JMK i "Motorsportens Dag" i samband med Jönköpings 700-årsjubileum.

Styrelsen beslutar inköpa en lastmaskin för 35.000 kr och undersöka medlemmarnas intresse av att hyra "mekaplatser" i ett garage på A6.



Juneloppet 1952 gick med 25.000 kr i förlust och publiken på motocrossen regnade bort. Axel Johansson och Kurt Zadik hade lånat JMK 3.100 kr till Juneloppets nöjesskatt och ett banklån på 12.000 kr var förbrukat, men det fanns fler utgifter som måste betalas. Vad göra? Jo, styrelsen med flera skrev på en växel och Bengt Andersson lånade ut pengarna. Det var tufft att vara med i styrelsen på 50-talet även om denna växel så småningom löstes av klubben.

Namnen på växeln är: Eskil Lönnäs, Lars-Eric Svensson, Lennart Arlehag, Sten Andersson, Olle Skånberg, Ingvar Johansson, Carl-Axel Adolfsson, Eric Appelqvist, Waldemar Haeggman, Gösta Estberg, Jarl Ekendahl och Ingemar Karlsson, så nog fanns det täckning alltid.

JMK:s STYRELSE 1994



JMK:s styrelse 1994: Fr.v. ordföranden Åke Kindbom, sekreterare Lena Hillerström, suppleant och ordförande i rallycross/folkkrace Gert Karlsson, vice ordförande Gösta Johansson, kassör Bengt Gyllenmyr, ledamot och anläggningsansvarig Roland Nottemark, suppleant Pia Sköld.

Har du kollat våra priser!

Bilplåt, kylare, bensintankar, bromsdelar, strålkastare, avgassystem, batterier, m.m.

BILDELSGROSSISTEN

Tel. 036-12 20 70, Fax 12 10 85

Skiffervägen 9, 553 03 JÖNKÖPING (Gamla flygfältet)

ÖPPET: Månd-fred 8.00-17.30. Lörd 9.00-12.00

GASOLSPECIALISTEN

För ALLT Gasol i Jönköping

Tel. 036 - 12 36 02, 036 - 19 03 76

UR PROTOKOLL...

1985-1994 SM-tävlingen i rallycross 1985 blev ett bra arrangemang som trots dagsregn gav 45.000 kr i överskott.

På årsmötet 11 november 1985 redovisas en intensiv verksamhet. Omsättningen i JMK är nu 390.000 kr och de kontanta tillgångarna 60.000 kr förutom bana, klubbstuga och material. 485 medlemmar redovisas och klubben har kört 12 tävlingar, varav en SM och en DM-final. Damsektionen bidrar i hög grad både till trivseln och till ekonomin genom serveringen på banan och i klubbstugan. JMK-Nytt har kommit ut med 5 nummer och alla skrivelser är diarieförda, kallelserna har noggranna dagordningar och protokollen är minutöst förda. 1985 är nog ett av JMK:s mest aktiva eller i varje fall bäst dokumenterade år.

Den 19 november 1986 beslutar man bygga om speakertorn och klubbstuga och 7 januari 1987 kan JMK genom Motoralliansen hyra en lokal på A6 på 400 kvm på till att börja med 5 år.

JMK-Seniorerna bildas

Den 1 april 1987 meddelas att Sten Andersson, Åke Karlsson och Gunnar Nilsson samlat 32 gamla medlemmar och bildat JMK-Seniorerna.

Stora arbeten med banor och stuga pågår och JMK äger nu både lastmaskin, vägghyvel och ljudmätningstrustning.

På årsmötet 9 november 1988 redovisas en stabil ekonomi, 451 medlemmar samt 60 JMK-Seniorer och en livlig damsektion. Ett 60-tal JMK-förare har deltagit i folkracetävlingar runt om i landet och skördat många lagrar men klubbens landsvägsåkare vill ha utökad verksamhet på rallysidan.

Styrelsen beslutar 12 juni 1989 att

upprätta befattningsbeskrivningar och materialförteckning och att under 1989 sända ett 15-tal medlemmar på olika kurser.

I verksamhetsberättelsen för 1989 konstateras att nu måste JMK betala för sådant arbete som tidigare alltid gjorts ideellt, t.ex. städnings- och annat arbete på banorna. Trots det blir 1989 ekonomiskt ett av JMK:s allra bästa.

Klubben tar 3 februari 1990 upp miniracing på programmet men lägger ner denna verksamhet redan den 17 november 1992.

Av styrelseprotokollet 14 maj 1990 kan utläsas att "Trekklubbar" efter många års tävlingar är på väg att försvinna.

Allt rör sig nu om folkrace och rallycross, banorna och maskinerna samt platserna i A6-garaget. Styrelsen är fullt upptagen med massor av detaljbeslut om byggnation och skötsel av materialen.

Verksamhetsberättelsen för 1990 upptar 12 styrelsesammanträden förutom allt arbete i AU. Medlemsverksamheten är livlig med tävlingar, utbildning, torsdagsträffar i klubbstugan och årsfest på Roddarnas, m.m.

SM våren 1991 blev en sportslig och arrangörmässig framgång och 1.553 åskådare såg till att ekonomin precis gick ihop. Tankarna går onekligen tillbaka till det TV-fria 50-talet, då den enklaste isbanetävling kunde dra 10.000-tals åskådare.

Stormigt möte

Styrelsen hade 10 maj 1992 ett stormigt möte, då man konstaterade att vissa arbeten blivit mycket dyrare än beräknat. En sektionsordförande kände sig så trampad på tårna att vederbörande avgick från alla sina uppdrag bums.

Den 11 augusti 1992 beslöts att köra en DM-tävling i rallycross utan publik. Annars skulle den gå med förlust. Tiderna har ändrats. På 50- och 60-talet var publikintäkterna klubbens enda inkomst förutom medlemsavgifterna.

I verksamhetsberättelsen 1992 konstateras att en tredjedel av JMK:s medlemmar är damer.

Avgår utan motiv

Under 1993 pågår ombyggnad av banorna i Taberg mest hela året och den 10 augusti händer det märkliga att klubbens ordförande utan att ange motiv avgår med omedelbar verkan så resten av året får vice ordföranden leda klubben.

Vid årsmötet 9 november 1993 är medlemsantalet 528.

Under 1994 är JMK värd för Smålands Bilsportförbunds årsmöte.

LES

**ASSISTANCE
KÅREN'**



MRF  BÄRGARNA 

RIKSTÄCKANDE BILASSISTANS DYGNET RUNT

020-912 912

KOSTAR ENDAST EN MARKERING

**FÖRSÄKRINGSBOLAGENS
LARMORGANISATION**



I JÖNKÖPINGSOMRÅDET
har vi träffat avtal med



AUTOLARM 

LARM 020-91 00 40 VERKSTAD 036-18 36 66

Bärgar - Bogserar - Reparerar - Dygnet runt

Tidningsklipp från Munksjötävlingarna

16 mars 1947:

1948:

N:r 63. Måndagen den 17 mars 1947

Motorgala drog 15.000 åskådare

En klässeger för Jönköping i Munksjöloppet

Göteborgare suverän motorcyklst

Motorsportens comeback i Jönköping visade sig som väntat bli en publikdragare av stora mått. Redan på förmiddagen i går började folk i stora skaror dra sig ned till Munksjö och låg och bussar ankomde fullproppade. Förmiddagsvädret lovade ju också det bästa och i stort sett var vädret idealiskt för en löbanställning. Banan blev förstaslitet vid 10, men det kunde ju ingen rå för. Någon exakt publikförfärd torde vara omöjlig att fastställa, men åkerligen var det modiga 15.000 personer runt banan.

Det har sina sidor att arrangera en tävling som denna, som kräver ett väldigt uppbud av vältränade funktionärer av olika slag. Onekligen var det litet svårt att hålla ihop organisationen, vilket man dock inte kan lasta någon enskild för. Det är så oändligt många faktorer som verkar vid ett sådant här arrangemang.

Det är också förklarligt, att kvaliteten på förra inte är riktigt densamma som för. Under kriget låg ju sporten lamslagen och man har ännu inte kommit in i gamla gångor. Motorcykelklassen var såhär ganska ojämn. Några av förra hade helt briljant, men sedan var det brigan om blandade inryck. Bilklassen blev i helhet bättre och bjöd på flera rafflande åkningar. Tyvärr blev tillställningen vid längdragen. Detta måste dock helt skyllas på motorfederationen, som dekretat att varje förare skall göra två lopp. Det var i så fall bättre, om blott ett lopp kördes per man. Då kunde man ju göra ett större antal starter.



Ett av heaten i 500-killassen redo för start.

I lilla motorcykelklassen var det som väntat ingen som kunde hota Nilsjöes Stig Ekberg. Denne är ju en av landets allra bästa i sin klass och det förstår man efter den tekniskt säkra åkning han presterade. Han vann även finalen i stor stil. En överraskning var onekligen Gösta Andersson på NJ. Jönköpingspojken hade bara ett par sekunder sämre tid.

Resultat:

Motorcyklar:

350 kubcm.: 1) Stig Ekberg, Näsås, Jap, 1,44,4; 2) Gösta Andersson, Jönköping, NJ, 1,46,1; 3) Sven Falkeby, Skövde, Velocette, 1,52,8.

Final: 1) Stig Ekberg, Näsås, Jap, 1,11,9; 2) Gösta Andersson, Jönköping, NJ, 1,15,0.

500 kubcm.: 1) Harry Carlsson, Göteborg, Triumph, 1,35,0; 2) Erik Engvall, Gislaved, Husqvarna, 1,41,8; 3) C. E. Hedberg, Fruskällan, Rudge, 1,41,9.

Final: 1) Henty Carlsson, Göteborg,

Triumph, 1,05,3; 2) Erik Robertsson, Göteborg, Triumph, 1,16,1.

Sidvagnar: 1) Ake Ranka, Göteborg, HD Special, 2,09,2.

Bilar:

Klass 1: 1) Börje Jacobsson, Malmö, MG, 3,28,2; 2) Ingvar Persson, Göteborg, Fiat, 2,56,2.

Klass 2: 1) Erik Engvall, Gislaved, Alfa Romeo, 3,24,8; 2) Nonte Kastrup, Hälisingborg, Citroën, 3,26,1; 3) Yngve Hermansson, Västerås, Citroën, 3,39,2.

Final: 1) Monte Kastrup, Hälisingborg, Citroën, 2,25,1; 2) Erik Engvall, Gislaved, Alfa Romeo, 2,24; 3) Boris Heldemark, Jönköping, Citroën, 2,45,0.

Klass 3: 1) Gunnar Adler, Jönköping, Ford V 8, 3,24,8; 2) Bror Cronwik, Jönköping, Hudson, 3,36,4; 3) Nils Gagner, Göteborg, Ford Mercury, 3,36,6.

Final: 1) Gunnar Adler, Jönköping, Ford V 8, 2,10,8; 2) Nils Gagner, Göteborg, Ford Mercury, 2,37,0.

Munksjöloppet blev grandios motorcykelgala lyckat jönköpingsarrangemang



STIG EKBERG, Näsås, segrare i lilla klassen.

Resultat 350 cc 1.500 meter:

1) Stig Ekberg, Näsås, 1,05,3; 2) Ake Ahkvist, Göteborg, 1,06,1; 3) Birger Nord, Linköping, 1,07,1; 4) Sven Falkeby, Skövde, 1,08,3; 5) Gösta Andersson, Jönköping, 1,09; 6) Bengt Hakansson, Huskvarna, 1,10,5; 7) Johan Jönsson, Taherg, 1,11,9.

500 cc 1.500 meter:

1) Ragnar Friberg, Göteborg, 1,02,7; 2) Einar Sandin, Stockholm, 1,03; 3) Tord Larsson, Stockholm, 1,03,1; 4) Erik Engvall, Gislaved, 1,05,5; 5) Lenn Eriksson, Linköping, 1,06,1; 6) Gösta Zanderholm, Linköping, 1,06,9; 7) Gunnar och Evert Eoo, Linköping, båda samma tid 1,07,1; 8) Artur Karlsson, Göteborg, 1,08,6.

Finalheat 1.000 meter:

300 cc: 1) Stig Ekberg, Näsås, 45 sekunder; 2) Ake Ahkvist, Göteborg, 46,3; 3) Birger Nord, Linköping, 47.

500 cc: 1) Ragnar Friberg, Göteborg, 44 sekunder; 2) Tord Larsson, Stockholm, 44,4.

ESFA MOTOR AB

JÖNKÖPING TEL 036-710071, 122980 FAX 036-127066

DIN CROSS & ENDURO BUTIK

TILLBEHÖR & UTRUSTNING

RESERVDELAR & SERVICE

ALLA MÄRKEN

HERKULESVÄGEN 3 (MITT EMOT BERGMANS MÖBLER)

Krigsårens metertjocka is på Munksjön inbjöd till isbanetävlingar, men det fanns ju andra oöverstigligen hinder.

"Gamla" JMK körde visserligen en gengasstävling i mars 1941 men det var ju inte precis fartens tjustning man fick uppleva. Snarare vem som var skickligast i att hålla gengasaggregatet i gång och bilen rullande i kylan.

När sedan kriget var slut, restriktionerna upphävda och bränsle fanns tillgängligt beslöt styrelsen 18 februari 1947 om tävling 9 mars. Inte var det speciellt långa förberedelsestider men tillståndsgivning och byråkrati var också annorlunda då för tiden.

Enoch Lindén blev tävlingsledare och genom klubbmedlemmarna Hj. Sandberg och K.E. Brisander, som båda arbetade på A6 ordnades snöröjning och iordningställande av banan. Biljettpriset fastställdes till 2:- för vuxen, 1:- för militär i uniform och 0:50 för barn.

Trots den korta tiden fick man ihop ett publikdragande startfält. Ragge Sundqvist, Stig Ekberg och Sven Falkeby på mc och de lokala förarna Thure Mårtensson och Erik Engvall, båda från Gislaved, Bror Cronwik och Yngve "Fimpen" Johansson från Jönköping, fyra sportvagnsförare från Danmark och Raymond Sjöqvist, Stockholm på bil, förutom många andra av den tidens motoress.

På fredagen började snön vräka ner och fortsatte med det hela lördagsdygnet. Sydsverige insveptes i ett snökaos. Hela vägförvaltningens, stadens och A6 maskinpark togs i anspråk för allmänna vägar. Ingen hade tid med tävlingsbanan på Munksjön och på lördagseftermiddagen inställde tävlingsledningen tävlingen. Per telefon och telegram sökte man nå de anmälda förarna. Så kom söndagsmorgonen med uppehåll och ett strålände vinterväder. Danskarna m.fl. förare, som man misslyckats nå var på plats och trots att snön låg halvmeterdjup på banan försökte man köra några varv till glädje för de 1.500-2.000 nyfikna jönköpingsbor, som kantade stränderna.

Den 11 mars beslöt styrelsen att göra ett nytt försök med tävling påföljande söndag 16 mars. Då kördes också tävlingen men då hade danskarna och en del av de svenska stjärnorna bytts ut mot andra förare. Detta hindrade inte att man använde samma program som tryckts upp till den 9 mars. En viss förvirring uppstod oenkligen då programets startnummer satt på andra förare, men de flesta åskådare var nöjda bara de fick se bilar och mc snurra runt en tävlingsbana.

Stig Ekberg, Nässjö vann 350 cc-

Tävlingarna på Munksjön

klassen före JMK-föraren Gösta Andersson och Harry Karlsson, Göteborg 500 cc-klassen före Erik Engvall, Gislaved. Samme Engvall vann också lilla bilklassen i en gul, öppen Alfa Romeo, som tillhörde Eriks arbetsgivare Thure Mårtensson. Stora bilklassen toppades av hemmaförarna Gunnar Adler, Ford V-8 och Bror Cronwik, Hudson.

I oktober 1945 hade JMK gått med i SVEMO och dess kontrollant Axel Brittner från Malmö kom till tävlingen. Den gamle Klevalidsledaren Enoch Lindén var van att själv bestämma över "sina" tävlingar och när Brittner ville ändra en del detaljer fattade Enoch humör. Han lyfte mer eller mindre handgripligt ut Brittner på publikplats med några väl valda ord. Dennes rapport resulterade så småningom i diskvalifikation av Enoch Lindén. Redan på styrelsemötet 26 mars lade Axel Johansson fram en lista på helt nya, yngre chefsfunktionärer. Misstagen hade varit för många och tiden hade förändrats och runnit från dem, som var duktiga arrangörer på 1920- och 1930-talet.

Nu var det slut med de stränga vinterna och tjocka isarna. Både 1948 och 1949 var Munksjöns is svag, men det goda ekonomiska resultatet från 1947 lockade till nya isbaneförsök. 1948 genomfördes tävlingen den 29 februari med Edvin Asp som tävlingsledare och enbart med mc. Gilbert Anehagen var banchef och Arnold Pettersson depåchef och tävlingen blev sportsligt och organisatoriskt en framgång med 12.000 betalande åskådare. Den beskrevs i Smålands Folkblad som en "glansfull isgala" och 350-klassen vanns av Nässjö-föraren Stig Ekberg före Åke Ahlqvist, Göteborg och den sedan i Hedemora så tragiskt förolyckade Birger Nord, Linköping. 500-klassen vann Ragnar Friberg, Göteborg före Thord Larsson, Stockholm, som var två av efterkrigstidens allra finaste isbaneåkare.

När Munksjöisen inte var tjock nog 1949 blev Axamosjön tävlingsplats. Sedan Edvin Asp nu flyttat från staden blev det Calle Adolfsson, Gilbert Anehagen, Gunnar Larsson, Arnold Pettersson och Lars-Eric Svensson, som arrangerade tävlingen. En 400-metersbana alldeles invid stranden och mc-tävling enligt seriesystemet drog ca 4.000 åskådare. Bussarna gick i skytteltrafik mel-

lan Vindbron och Axamo men många stadsbor tyckte utflykten var alltför lång och stannade hemma. Det var inte många som disponerade privatbilar på den tiden. Gurra Berglind, Stockholm och Stig Ekberg, Nässjö stod i en klass för sig och vann 500- resp. 350-klassen. Ragge Friberg miss-

lyckades med ett rekordförsök på en engelsk mil. Eskil Carlssons rekord på 1.06,4 stod sig mot Ragges 1.14,8.

Samma JMK-gäng drog igång förberedelserna inför 5 mars 1950 men nu åter på Munksjön. Spänningen inför tävlingen steg i samma takt som isens tjocklek sjönk. Tävlingsdagen var det 10 plusgrader och de som mätte isen var tvungna att "frisera" siffrorna innan de delgavs polisen. Utanför Munksjö Pappersbruk lär det inte ha varit mer än 10 cm is på sina ställen. Näväl, tävlingen startades och genomfördes på 1 1/2 timme. Katastrofen var dock nära för ju längre tävlingen led ju mer vatten kom upp på isen och i slutskedet stod publiken på allt tänkbart - plankor, kartonger och lådor. De flesta var genomvåta upp till knäna. När isen var tom på folk drog både polis- och tävlingsledning en suck av lättnad.

Dagen därpå fick staket och annat material bärgas med hjälp av båt och på onsdagen var det öppet vatten. I lokalpressen kunde man läsa rubriken "Simmargala eller motorlopp".

Det var premiär i våra trakter för midgetbilar. Fyra bilar ställde upp men bara tre startade i vattnet. Åke Jönsson vann före Sven "Furtan" Andersson och Eiler Svensson. I mc 350-klassen vann Lennart Östberg, MS före Sven Sigfrid, Vetlanda och i 500-klassen Linus Eriksson, Linköping före Stig Pramberg, Vargarna. Större delen av svenska mc-eliten deltog bl.a. Rune Sörmander, Nässjö.

Klubben slapp den förlust en inställd tävling skulle ha inneburit och ingen kom till skada så äventyret 1950 slutade lyckligt.

Året därpå valde man en tidigare dag, 4 februari, för att ha is. Det blev enbart mc och årets suverän på isbanorna Gurra Berglind vann före sensationen Anders Jönsson från Smålands Taberg. Denne slog t.o.m. "Getingen" Andersson i ett av heaten. Tävlingen genomfördes på en timme i kylan och snälblåsten och endast 2.500 personer såg på. Innan de stora pojarna körde tävlade nio mindre pojkar i cykelspedway. Här vann Gunnar Sjöström den hårda finalen.

Så slutade den förmodligen sista isbanetävlingen någonsin på Munksjön. Om fortsättningen berättas under rubriken "Silverloppet".

SILVERLOPPET

– stortävlingen som regnade bort

I Jönköping hade JMK kört internationella tävlingar och i Skillingaryd hade SMK Värnamo kört bl.a. Motocross des Nations, en perfekt arrangerad stortävling för Europaeliten. Isbanetävlingarna på Munksjön hade lockat storpublik så varför inte slå ihop påsar och arrangera Sveriges största isbanetävling. Idén kom egentligen från Fredrik af Klercker, som var ordförande i KAK:s Jönköpingsavdelning. Han var dessutom personlig vän med motorprinsen Bertil, som skulle ombes vara tävlingens höge beskyddare.

Sagt och gjort – en kommitté bestående av af Klercker och Boris Helde-mark från KAK, Carl C-son Lindberg och Göran Berlin från SMK Värnamo och Axel Johansson samt Lars-Eric Svensson från JMK åt en god lunch på Stora Hotellet och drog upp riktlinjerna.

Den 2 mars 1952 skulle Silverloppet köras på Munksjön. Alla hederspriser i kontrollerat silver och penningpriserna i enkronor. Dessa skulle överlämnas i genomskinliga påsar av det nya ämnet "plastic". Det var inte många jönköpingsbor som då hade sett de påsar som vi idag kallar "fryspåsar" och plasten var fortfarande en rätt okänd amerikansk uppfinning. Prins Bertil lovade ställa upp som prisutdelare och hela Nordens främsta bil- och mc-förare på is kontrakterades. Tävlingen väckte uppmärksamhet och fick god förhandsreklam i hela rikspresen men det var en sak som arrangörerna inte behärskade: vädret! De kalla vintrar, som pågått mer eller mindre sen krigsvintrarna var nu slut. Och slut var även isen på tävlingsdagen.

Men skam den som ger sig. Den 1 mars 1953 fastställdes som ny tävling-

dag och arbetet satte igång på hösten 1952 igen. Calle C-son – framgångsrik tävlingsledare i Skillingaryd och Calle Adolfsson – numera legendarisk tävlingsledare i JMK höll tillsammans i det tävlingstekniska och Olle Skånberg och Lars-Eric Svensson från JMK i det administrativa och af Klercker fick än en gång "Motorprinsen" att ställa upp. Samma historia om igen. Fin is i början av februari men öppet vatten på tävlingsdagen.

Nu var goda råd dyra. Ekonomin i JMK var i botten. Juneloppet 1952 hade gått med över 25.000 kronor i förlust och storsatsningen på de två inställda Silverloppen hade kostat alla tre inblandade klubbar mycket pengar.

Nu hade två år i rad prissamlingen stått utställd i ett par juvelerarens skyltfönster. Det var nog en av de finaste och dyraste silversamlingar, som funnits i någon motortävling dittills, som nu fick lämnas tillbaka till donatorerna. I det läget beslöt arrangörsklubbarna söka rädda situationen med ett lotteri. Detta blev det första i Sverige med charter-resor som högpriser. Vi fick

tillstånd till 15.000 lotter á 2 kronor.

Men det var för tidigt för charter-resor, ett begrepp som folk inte kände till. I september 1953, när vi skulle ha dragning, var bara 20% av lotterna sålda. Vi fick en månads anstånd med dragningen och något ljushuvud kom på att vi skulle annonsera i tidningen "Land". Vid dragningen var 9.500 lotter sålda och när sedan flera högvinster drogs bland de osålda lotterna blev nettot av lotteriet 9.000 kronor, som delades mellan "silverloppsklubbarna" och så hade det äventyret ekonomiskt så att säga "rotts i land".

Något mer Silverlopp planerades emellertid inte.

LES



Fr.v. Kalle, Mattias, Bengt, Örjan, Arne och Hasse

ÖPPET:
Månd-Fred 8-18
Lördagar 9-12

Tel. 036-16 69 20
Granitv. 1
(mellan Bilprovningen och motorvägen)

JUNELOPPEN

Redan när Axel Johansson med anledning av den kaotiska isbanetävlingen på Munksjön presenterade en helt ny tävlingsorganisation i mars 1947 hade han någon form av stortävling i tankarna.

Flera medlemmar i klubben letade också efter en landsvägsbana där det gick att arrangera ett TT-lopp. Till slut stod det klart att det enda tekniskt och ekonomiskt tänkbara var en slinga på A6 övningsfält.

Kontakt togs med militära chefer och A6 Skytte- och Idrottsförningens motorsektion. Alla smittades av Axel Johansson entusiasm och vid ett sammanträde på A6 den 23 mars 1949 blev det klartecken från militären. Organisationskommittén kompletterades med en sergeant Arthur Lundgren, som sedermera blev Juneloppets smått legendariske tävlingsledare. Han övergav snart den militära banan och kom att ägna resten av sitt liv åt motorsporten.

Han var stallchef för Nymans Fabrik i Uppsala och lagledare för svenska landslaget i OT-tävlingar, som enduro kallades på den tiden. Men först ägnade han sig åt Juneloppet, som TT-tävlingen döptes till vid ett sammanträde den 11 april. Då utsågs också prisdomarna, en landshövding, en överste, en överstelöjtnant och en poliskommissarie, som väl hade det gemensamt att de inte visste mycket om motortävlingar.

På den tiden var prisdomarämbetet ett hedersuppdrag, men som väl var fanns Svemos representant med i gänget och han fick svara för sakkunskapen. Budgeten för tävlingen var på 15.000 kronor och hela nordiska eliten fanns på startlinjen.

Feststämning

Det var en feststämning när det första Juneloppet invigdes och JMK bjöd på en välarrangerad tävling med rafflande strider på banan inför mellan 25.000 och 30.000 åskådare. Tyvärr hade många av dem gått in gratis eftersom kontrollen fungerade dåligt och tävlingen gick med förlust.

Berndt Ringborg, Norrköping vann 500-klassen före Calle Bågenholm och "Ragge" Friberg från Göteborg, sedan "Bigge" Berggren vurpat i ledningen med sin tvåpipiga Husqvarna.

Banvarvet var endast 1.760 meter och beläggningen huvudsakligen grus med inslag av gatsten samt kördes 30 varv av huvudklassen och 25 varv av 350-klassen. Denna klass dominerades

av dansken Svend-Aage Sörensens jakt på täten. Han blev stående efter start och var tvungen att byta stift samt kom långt efter. I mål hade han bara tre förare framför sig, segraren Kjell Backe och Jac Stousland från Norge och trean Demar Gustafsson, Tystberga.

Katalogklasserna vanns av Bertil Wahlin, Botkyrka, som så småningom blev stor pamp inom Svemo och K G Bjurholm på sin 350:a AJS. I sistnämnda klass kämpade sig JMK-föraren Gösta Andersson in på en fjärdeplats. Förlusten fick täckas med ett lån på 11.500 kr i Jönköpingsbygdens Sparbank, vars vd förresten var revisor i JMK.

Det andra Juneloppet gick av stapeln den 21 maj 1950 och för första gången i Norden kördes en 125 cc-klass. Favoriten "Lill-Orsa" Bohlin fick en urusel start och kom aldrig förbi Wallner Andersson från Stockholm, som vann på sin Puch. Som trea åkte JMK:s egen Börje "Löken" Svensson in och som nummer sju Jerker Florin, JMK på en väl begagnad Husqvarna. I huvudklassen debuterade Torsten Gustafssons nyuppsatta team med Varg-Olle Nygren och Kuno Johansson på var sin Triumph Tiger GP. Varg-Olle vann sedan farligaste konkurrenten Raine Lampinen, Finland fått krångel med växellådan och Ragge Sundqvist missat starten helt. Nu kom Helge Brinkeback tvåa på sin ombyggda motocrossmaskin av märket Ariel. I 350-klassen vann Curt Ginman från Finland på en Velocett. I juniorklassen vann JMK-föraren Karl-Erik Ekberg en bejublad seger på sin 500 cc Norton. Ulf Gate, Wäxjö MS vann 350-cc för juniorerna före bland andra Åke "Hokarn" Gustavsson, JMK, som kom femma.

Lyckad tävling

Det var en lyckad tävling med stor publik, som nu även betalad inträde, så inkomsterna 71.000 översteg utgifterna 63.000 kr. Framtiden för Juneloppet såg ljus ut och styrelsen beslöt 29



augusti 1950 att satsa på en två-dagars-tävling 16-17 juni 1951 och få Juneloppet inskrivet i internationella kalendern.

Förväntningarna inför 1951 års Junelopp var stora. Förare från 12 länder var kontrakterade och en del kostnader lades ner på banan, som hårdgjordes med oljegrus. Vår skicklige tävlingsledare Arthur Lundgren hade emellertid flyttat till Stockholm och en vikarie trädde till. Sista veckan skulle Arthur komma till Jönköping och hålla i träningen. Han hade dessutom lämnat sin vikarie en kalender, där varje åtgärd dag för dag tre månader före tävlingsdagen fram till starten var upptecknade.

Dygnnet runt-arbete

Knappt tre veckor före träningen kom emellertid vi andra i tävlingsledningen underfund med att vikarien aldrig öppnat Arthurs kalender och att massor av förberedelser aldrig blivit gjorda. Nu fick tävlingssekreteraren ta över ansvaret och ett nästan dygnet runt-arbete vidtog för att tävlingen skulle kunna gå av stapeln och allt var också klart när torsdagens träning började.

På fredagen kom nästa motgång. Den kände motorledaren och managern för Kuno Johansson, Ivar Johansson ende son Sven-Ivar skulle köra sin första tävling. På träningen missade han en växel i Sjukhuskurvan, körde in i planket och avled i ambulansen på väg till lasarettet. Det blev tävlingssekreterarens tunga jobb att försöka få fram ett telefonbesked från lasarettet och därefter hjälpa iväg Ivar och Kuno hem innan dödsbudet kom på radion.

Tävlingen på lördagen gick utmärkt även om stämningen bland förare och funktionärer var tryckt. I 125 cc-klassen vann "Lill-Orsa" Bohlin och JMK:s Börje Svensson kom femma. I 350 cc juniorer körde en annan JMK:are Alvar Hammar in som fyra. Lördagens huvudklass 350 cc vanns även detta år av Curt Ginman, Finland

med Thorleif Andreassen, Norge som tvåa och Bertil "Getingen" Andersson som trea. Kunde det ha varit biljettpriset, 4 kronor, som gjorde att publiken svek på lördagen? Bara 4.000 personer kom. Knappast, för på söndagen, då det kostade 7 kronor, kom 20.000!

Årets nyhet var midgetbilarna, men de blev ingen succé på den korta och rätt smala banan. Ren defilerings som Eiler Svensson på Effyh vann före bland andra blivande storbyggmästaren Harry Sjögren från Borås. Däremot blev loppet med 500 cc juniorer händerikt och spännande. Debutanten Sture Deshayes blev sist i starten men körde upp sig genom fältet och efter halva loppet var han i en ledning, som han sen aldrig släppte. Bakom honom utkämpades en rafflande strid om andraplatsen mellan JMK:s Karl-Erik Ekberg, Bo Skoglund, Solna och Valle Lundberg, Skövde, som till sist Ekberg vann till publikens förtjusning.

Hans lovande förarkarriär tog tyvärr slut senare på året då han avled i sviterna efter en mc-olycka under en militär rep-övning.

Huvudloppet på söndagen kördes i 50 varv på den 1.760 meter korta banan. I början växlade Kjell Bakke och Allan Ljungstrand i ledningen. Evert Carlsson slogs med finnarna Schröder och Sirkiä om platsera därefter. Så bröt Bakke och Schröder och Sirkiä var i täten några varv då Evert Carlsson gjorde ett kort depåuppehåll. Ljungstrand föll bakåt i fältet och då sju varv återstod fick Sirkiä kedjebrott. Då var Evert i täten med Sixten Wesslén ett halvt varv bakom. Övriga förare var varvade.

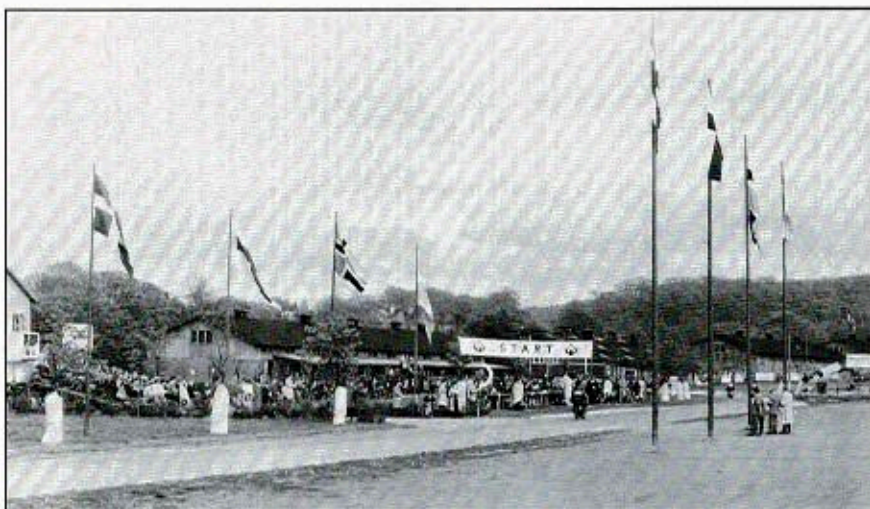
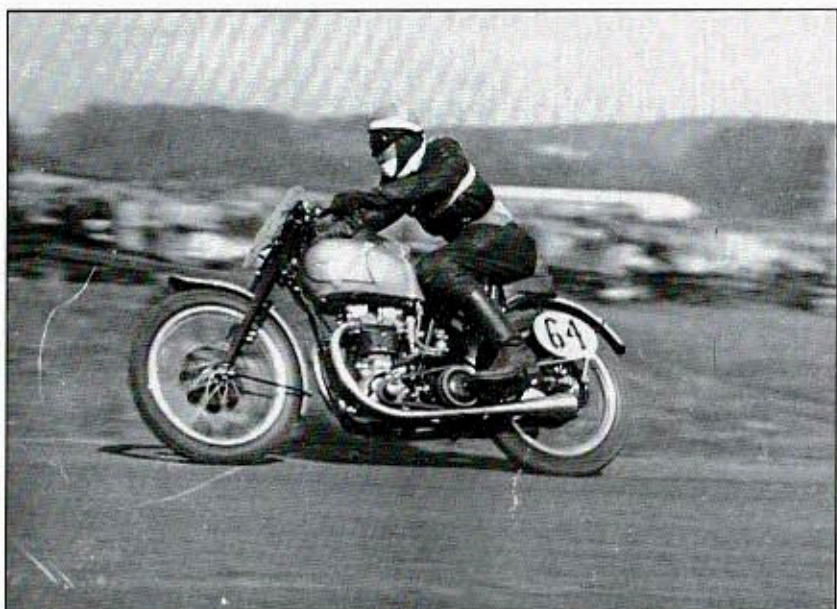
Detta var de officiella varvräknarnas uppfattning som sedermera bekräftades av den maskinella varvräkningen. Strax innan mållinjen hade tidningen Racings ägare och chefredaktör Lasse Åkeby etablerat en egen varvkontroll och när Evert gick ut på sista varvet reste Åkeby på sig och skrek att nu går snart segraren Sixten Wesslén i mål. Varvräkningschefen protesterade men Lasse Åkeby uppträdde med all den auktoritet Sveriges mest kände motorjournalist var mäktig.

Helge Cedborn som skötte målflaggan fick tillrop från Lasse Åkeby och hans stab, från varvräknarna och tidtagarna och alla hade olika bud och var osäkra och Sixten Wesslén närmade sig snabbt. Helge vinkade av honom som segrare och han lagerkransades. Prisdömarens kontroll visade att de officiella varvräknarna hade rätt segrare, dvs Evert Carlsson. Saken rättades till på kvällens prisutdelningsfest och Evert och Sixten lade gemensamt lagerkransen på Sven-Ivar Johanssons kista.

"Funktionärstabben" fick stort ut-



Övre bilden från starten 500 cc 1950. Från vänster i främre ledet: Evert Carlsson, Kuno Johansson, Helge Brinkeback och Olle Nygren. Mellersta bilden från första startledet i premiären 1949. Segraren i 500-klassen nr 48 Bernt Ringborg, Norrköping, 43 är Calle Bågenholm på ny Triumph GP och 42:an Birger Berggren på Husqvarna 2-pip. Underst en vy från evakueringen premiäråret 1949. Imponerande publikmassa lämnar A6, notera årsmodellen på de förekommande bilarna.



Överst juniorvinnarna 1950. Från vänster ses Wallner Andersson, 125 cc, Karl-Erik Ekberg, JMK i 500 cc samt Ulf Gate, 350-segrare. Mittbilden visar suveräne vinnaren 1950. Olle Nygren körde Triumph GP från stall Gustafsson i 500-klassen. Underst en bild från starttrakan som var stensatt, övrig del av banan bestod av oljegrus. Depån skymtar bakom den framrusande föraren som går in på ett nytt 1.760 meter långt banvarv.

rymme i pressen och hänger med i gamla motorböcker trots att det ju var Lasse Åkeby som ställde till det hela.

1952 års Junelopp kom att bli det sista. Avtal träffades med Arthur Lundgren som åter ställde sig i spetsen för tävlingsorganisationen och 1951 års virr-varr var nu historia. Den tävlingen hade lämnat ett litet överskott och ekonomin var nu nollställd. Tävlingsdatum var inskrivet i internationella kalendern redan hösten 1951 och gick ej att ändra, när vi 4 april 1952 fick reda på att Gränna stad ämnade fira sitt 300-årsjubileum med stora festligheter samma dag.

Detta blev förödande för publikströmningen till Juneloppet. Gränna hade 40.000 besökare som totalt täppte till dåvarande Riksettan. Mängder av bussar och bilar med besökare till Juneloppet stod timmar i kö och kom aldrig genom Gränna. Vi fick totalt 9.670 besökare och tävlingen gick med över 25.000 kr förlust.

Men arrangörmässigt och sportsligt blev det en succé. I 350 cc-klassen vann Ove Lundell före Robert Matthews, Irland och G.H. Morgan, England och i huvudklassen körde "Torsten Gustafsson-stallets" förare Kuno Johansson och Varg-Olle Nygren in på de första platserna. "Kaffekoppsklassen" vanns som vanligt av Henry Bohlin och här gjorde Börje Svensson, JMK ett bra lopp och slutade femma i den hårda konkurrensen.

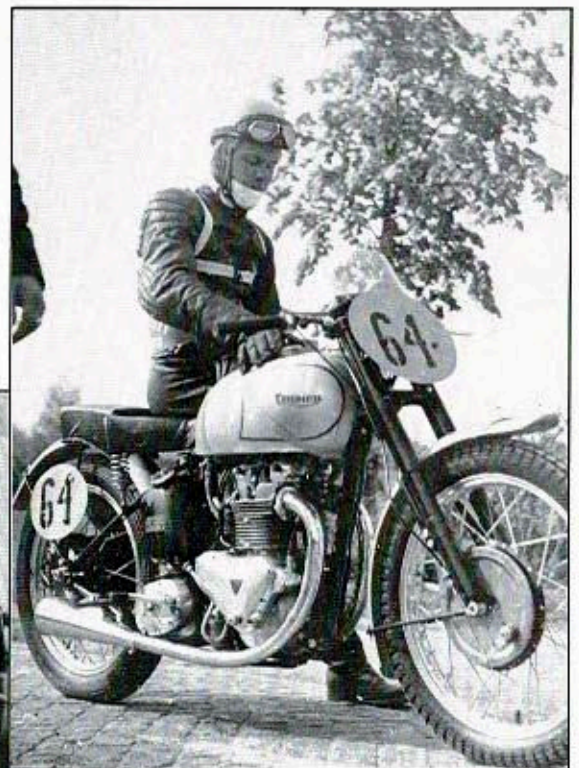
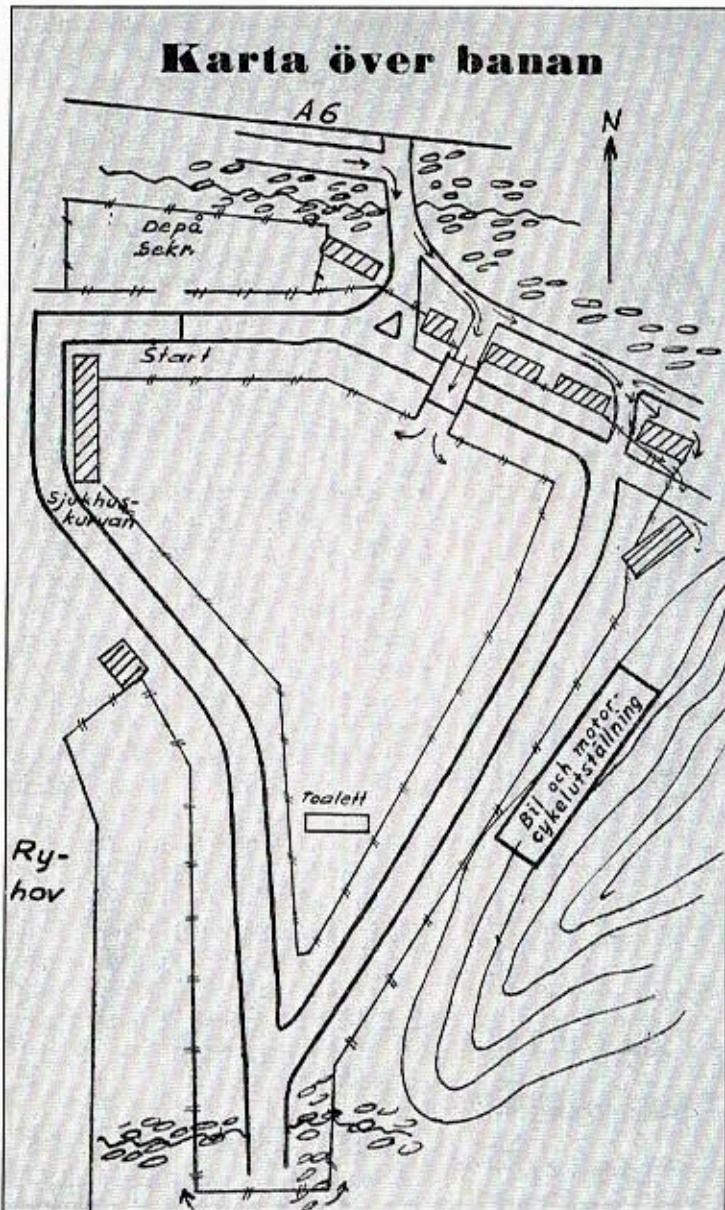
Ingen "riktig" TT-bana

Utlänningarna hade även detta år svårt att hävda sig med sina extrema TT-maskiner på den korta banan. Snitthastigheten för segraren Kuno Johansson var 92 km/tim och många ansåg att det inte var någon "riktig" TT-bana. Därtill var den för kort och för mycket broms och acc för TT-maskinerna.

Inför 1953 kom nya internationella regler. Endast helt belagda banor godkändes och Juneloppsbanan var ju mest grusväg. Detta blev dödsstöten. JMK hade inga pengar att investera på A6-området och den 7 januari 1953 tog styrelsen beslutet att inte köra Juneloppet 1953.

Många TT-entusiaster i JMK med Arnold Pettersson och Gunnar Larson i spetsen letade lämpliga banor och sökte starta ekonomiska föreningar och bolag för att blåsa liv i Juneloppet, men allt stupade på ekonomin.

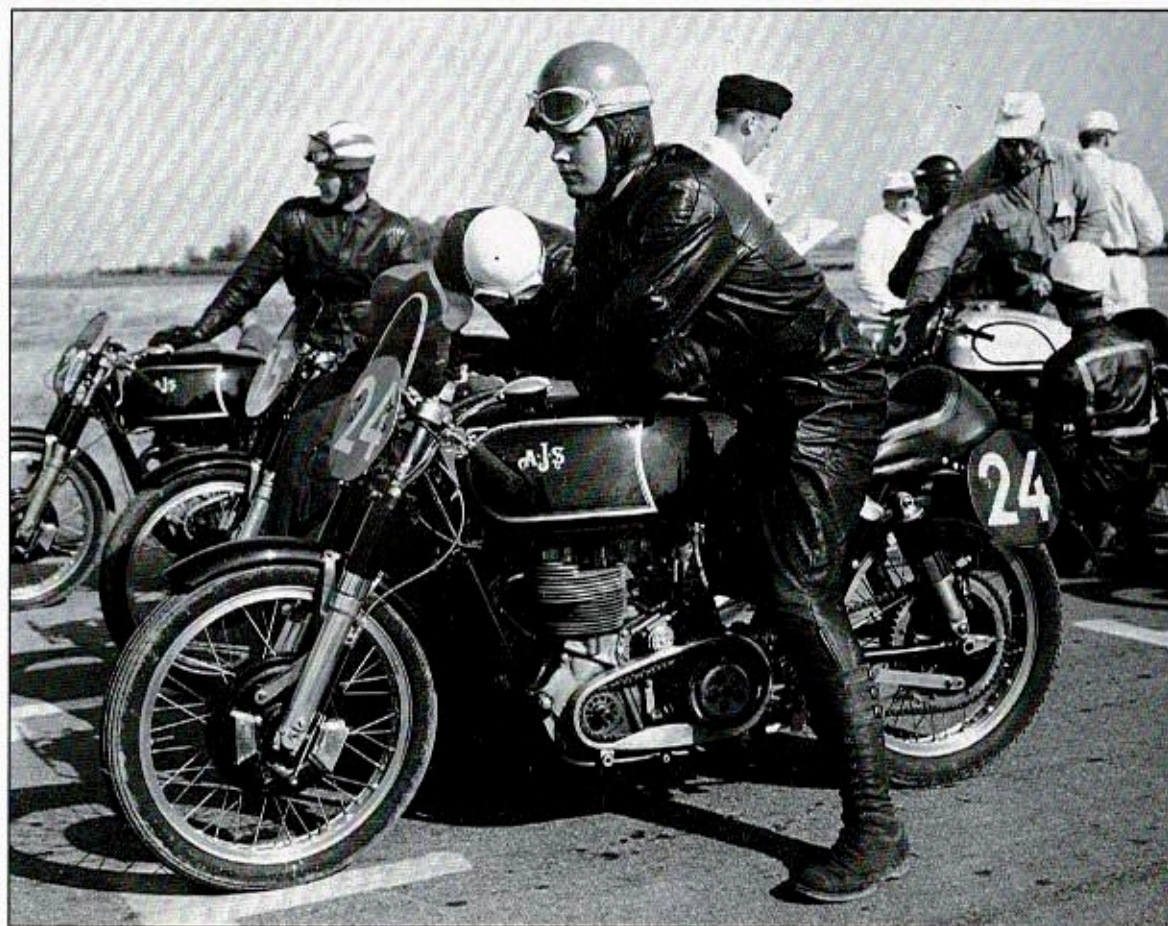
De stora TT-tävlingarna hade på 3-4 år blivit 10-12 gånger så dyra att arrangera. Juneloppets korta och händelserika saga var all.



Stall Gustafsson överraskade 1950 med att anlända i elegant team-buss – då en stor nyhet. Två Triumph GP och en Velocette 350 cc ingick i stallet. Olle Nygren ovan och Ragge Sundqvist körde de nya GP-maskinerna medan Sixten Wesslén körde 350:an. Dessutom ingick Börje Svensson med sin NSU Fox.



Övre bilden: Börje Svensson tävlade med NSU Fox 98 cc i 125-klassen i början av 50-talet. Här i Hedemora-depån.
Undre bilden: Ryno Johansson med AJS 7R med vilken han tävlade framgångsrikt under två säsonger. Ryno TT-debuterade 1952 i Juneloppet med Triumph Trophy för JMK men körde sedan både AJS i 350-klassen och Matchless G45 i 500-klassen.



MOTOCROSS

A6-Ljungarum-Skrämman

Scramble på A6 var den första bekantskap jönköpingsborna fick med motocross. Denna premiär kördes 1950 som serietävling med JMK-profiler som Göran Lindåker, Hokarn Gustafsson och Jerker Florin på startlinjen. Den provisoriska banan var lagd invid dåvarande ballonghallen.

Ljungarumsskogen intill Junestadion kom sedan att bli tillhåll för många åksugna mc-grabbar. Här skapades den första permanenta – om än kortvariga – crossbanan som JMK förfogat över.

Pådrivarna Carl Axel Adolfsson och Oskar Johansson jobbade fram en bana med hjälp av ett 25-tal grabbar i ungdomsavdelningen. För en mycket ringa kostnad – 15 kilo dynamit och verktyg

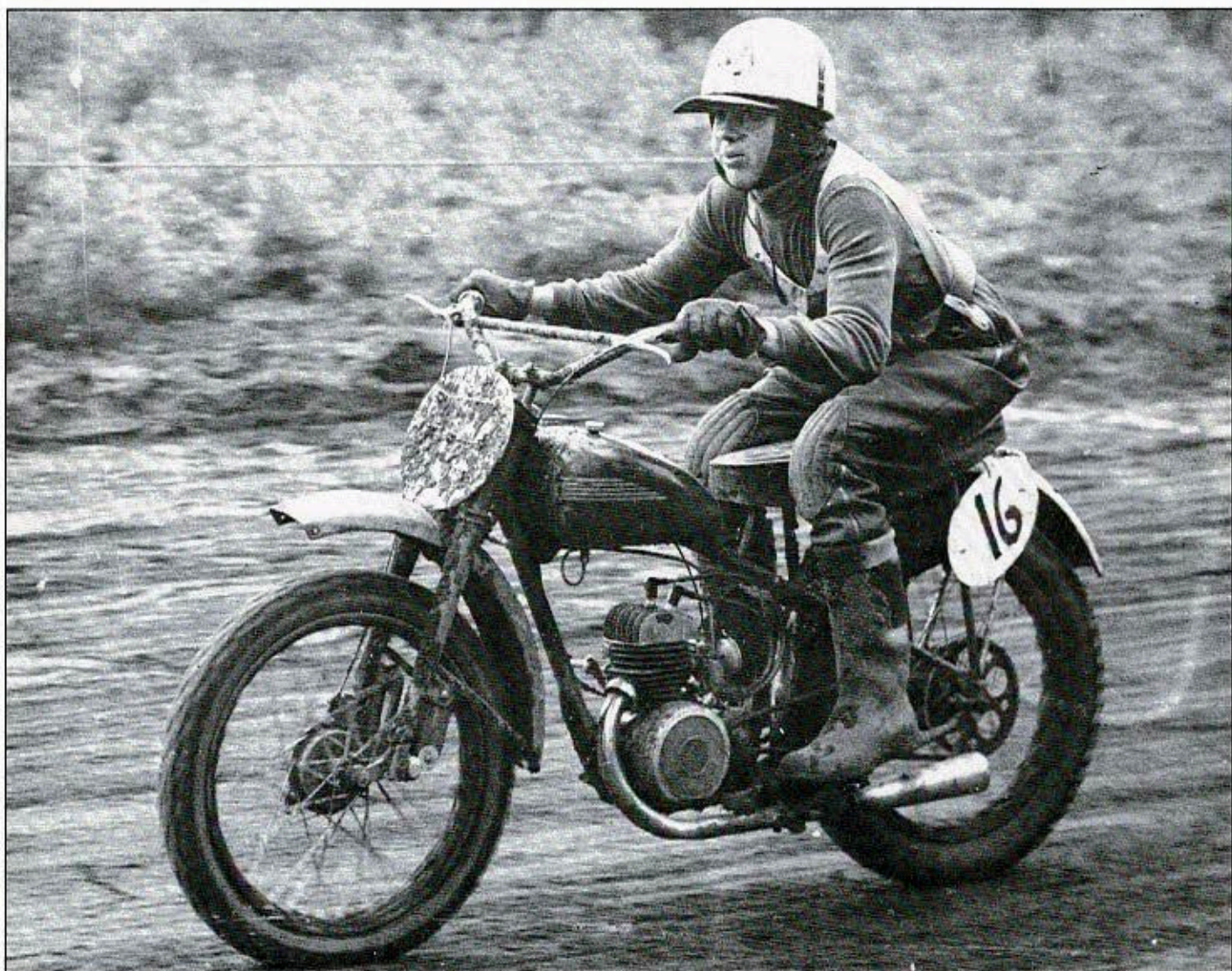
för 100 kronor – fixade man fram en 1.800 meter lång bana av fint snitt. Otroligt!

Premiärtävlingen gick av stapeln den 8 mars 1953 som serietävling. Deltagande lag var JMK, Huskvarna MK, Gränna MK och Norrahammars MK. Arrangemanget blev stor succé med JMK:are som vinnare inför stor publik. För många var det debut – Rolf Stagman visade vinnartakter genom att ta hem segern i debuten med sin Huskvarna rödmyra 125:a. Börje Svensson 3:a, Lars Ljunggren 4:a, Kurt Johansson 5:a talade sitt tydliga språk om hemmaåkarnas dominans.

500-klassen bjöd på en fin duell mellan Pelle Nodbrandt och Ryno



Johansson där båda körde Triumph Trophy. Efter den spännande fajten stod Nodbrandt som vinnare efter det att tidsskillnaden dem emellan varierat högst betydligt. Mats Anderson gick in



Övre bilden visar en nöjd Rolf Jonsson efter ett lyckat lopp i Racings RM för 250-kubikare 1957. Rolf var i topp under hela säsongen men hade otur vid finalen.

Under stormar Rolf Stagman fram med sin Huskvarna 125:a debutåret 1953. Vann debuten på Ljungarumsbanan och totalt 8 crosstävlingar samt 4 T-tävlingar under sitt första tävlingsår.

som fyra och Roland Johnsson sju. Ett inbjudningslopp för 175-kubikare såg Björn Fransson, Gränna som etta medan JMK:arna Lennart Ström och Jim Magnusson gasade in på tredje och fjärdeplats.

Flera tävlingar kördes på Ljungarumsbanan och den 29 mars 1954 var det dags igen. Bansträckningen var nu helt omlagd men för dagen var det lerigt och svårkört. 500-klassen vann Bo Abrahamsson, Linköping på BSA medan Pelle Nodbrandt spurtade fint till tredjeplats, så när höll det på att bli ett pinnhål högre. Många namnkunniga favoriter föll bort, bland andra Ryno Johansson, nu körande för Vetlanda. En hal kurva uppe i skogen orsakade problem för många förare.

Juniörernas 500-klass startade med Raymond Skoglund i topp men JMK:aren dalade i prislistan och Mats Anderson blev bäst från klubben. Vinnare blev Rune Larsén från Silverdalen med AJS.

125-klassen dominerades helt av Norrahammars MK, dubbelseger togs genom Karl-Åke Hjelmström före Göte Rydberg och Ingvar Hagberg femma. Börje Svenssons sjätteplats räddade dagen för JMK. Arrangemangen fick fina lovord i pressen och förarna gillade banan högt.

Till 1955 var JMK tvingade att söka en ny tummelplats för motocross. Nu upplät Jönköping stad ett markområde på Rosenlundsfältet, den nuvarande ekdungen ovanför Racketcentrum. Vårtävlingen den 17 april blev den enda på den provisoriska banan som bjöd på ett lerigt och svårbemästrat underlag. Skrämmacrossen blev en fullträff ur åskådarsynpunkt med 4.000 personer vid avspärningsrepen. Stor succé blev det för Husqvarnas Silverpil på 175 kubik som nu gjorde sitt första officiella framträdande. Rolf Stagman vann på denna sensationsmaskin före Ryno Johansson som också sadlade Silverpilen. Rolf Jonsson gick in som femma.

500-kubikarnas framträdande blev chanserat på det hala underlaget. Åke Patriksson från Vetlanda vann och var den ende som körde fullt antal varv med sin Ariel. Ryno Johansson körde också samma märke och bidrog till att Vetlanda vann seriemästerskapet. Bästa av JMK:arna var förstas plats Pelle Nodbrandt nu på AJS med femteplats följd av Raymond Skoglund, Triumph Trophy. Annars minns nog publiken den våghalsiga körning som Lars "Kaifas" Ljunggren visade upp – höga hopp kryddat med svåra vinklar fick många att kippa efter andan. Roland Johnsson och Mats Andersson deltog också i JMK:s lag Fläktarna.

I pressen kunde man läsa att arrangörerna skött sina åliggande men kritik riktades mot de bristfälliga avspärningarna speciellt som banan var så krävande, lerig och såphal. Många förare föll och de flesta såg ut som surrande lerklumpar.

Banproblemet var det stora krusket för JMK som stod utan bana för cross. 1956 arrangerade JMK tillsammans med Norrahammars MK junior-SM på Hammarbanan i Norrahammar. Ett kraftigt regn förvandlade banan till lervälling med fullständigt lerhöljda ekipage runt banan. Tävlingsnumren var oläsliga för varvräkarna varför förarna lotsades runt varvräkarkuren där dom fick skriva sitt nummer vid passage – om dom nu



Övre bilden Ryno Johansson med Triumph Trophy 500 cc under premiären på Ljungarumsbanan 1953. Notera den påbyggda bakhjulsfjädringen som var högsta mode just då.

Undre bilden: JMK:s serielag "Fläktarna" plåtade inför serietävlingen på Skrämmabanan vid Rosenlund 1955. Stående fr.v. Per Olof Nodbrandt, Mats Andersson, Raymond Skoglund, sittande Lars Ljunggren och Roland Jonsson.

orkade...

JMK hade många aktiva förare under den bästa perioden. Förutom de här omtalade kan nämnas Bengt Ljungberg, "Lalle" Ljungberg, Fredrik von Essen, Harald Johansson, Kurt Johansson, Kjell Pettersson, Sören Wetterström.

Mats Andersson hade ett fint år 1955 då han var klubbens främste åkare i junior 500 cc. Rolf Jonsson svarade för en fin säsong under 1957 då han var topnotcher i Racings RM för 250-kubikare. Diverse strul vid avslutningstävlingen raserade chansen till toppplats totalt.

Motocross i Vätterbygden togs sedemera upp av nybildade Vista MK som hittade den förträffliga banan vid Drättinge. Verksamheten övergick sedan i Huskvarna MK:s regi med tävlingar i SM., VM och EM.

TORPA BILSERVICE AB

Service på alla bilmärken

THOMMY JOHANSSON

Kämpevägen 17
553 02 JÖNKÖPING

Tel. 036-12 12 54
Biltel. 0708-12 12 54

HABO RÖR

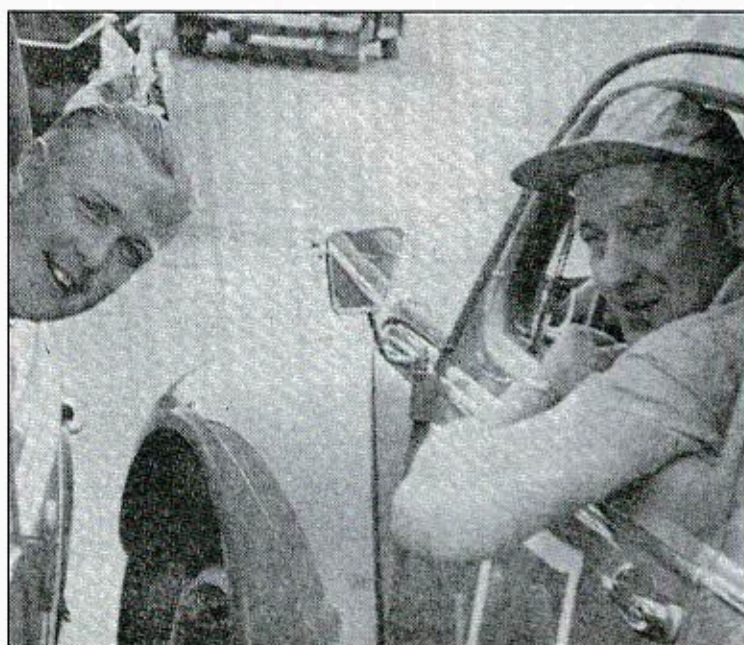
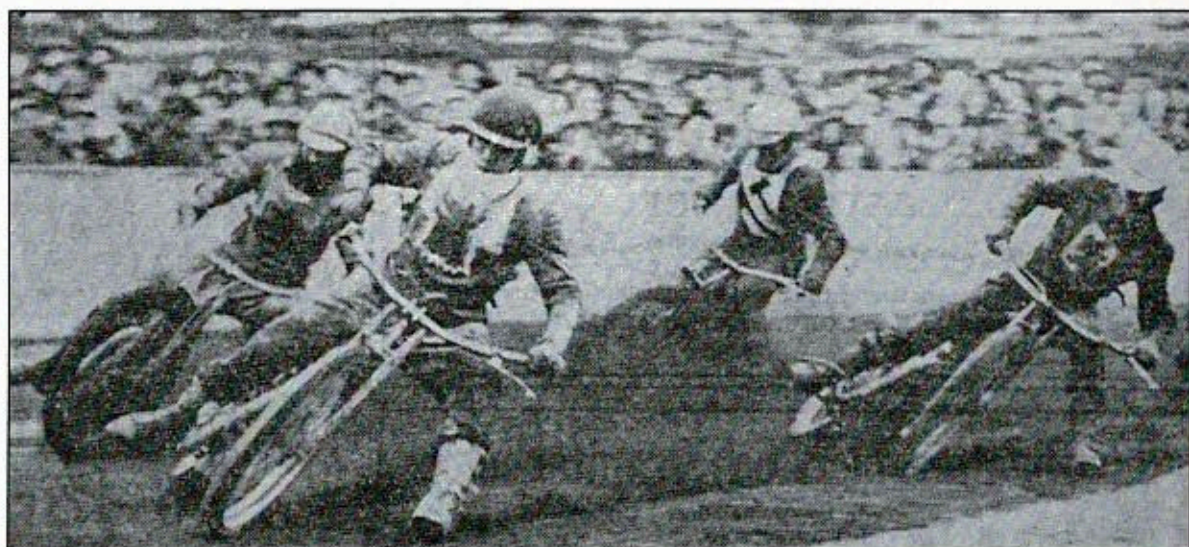
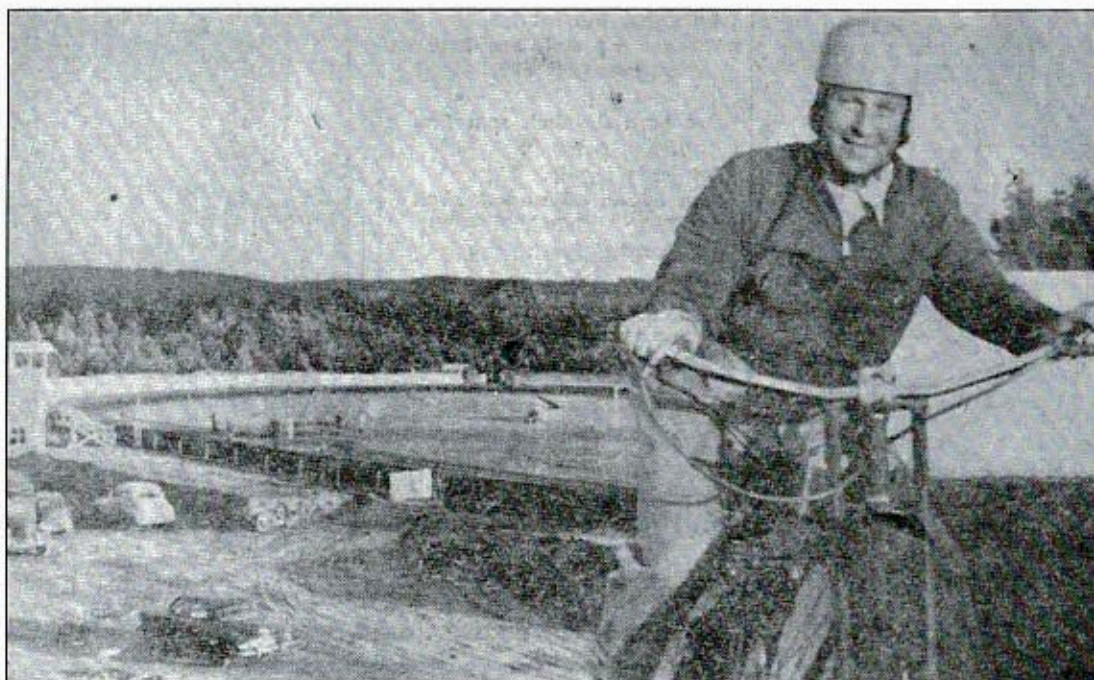
036 - 401 64, 405 04

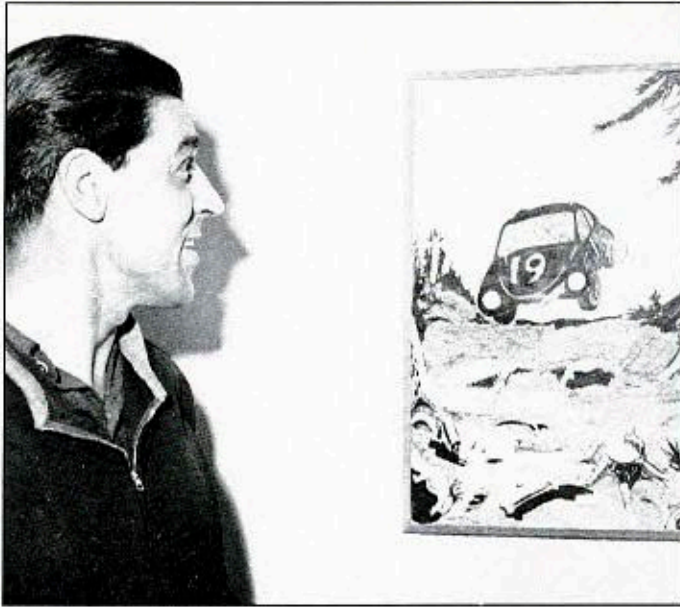
Rosenlunds Åkeri AB

Göran Gustafsson
Tel. 036-11 13 80
Husargatan 3, JÖNKÖPING

**Lokal-,
snabb- och fjärrtransporter**

Övre bilden från den 1952 färdigbyggda June-stadion. Infälld t.h. ses initiativtagaren och upphovsmannen Thors-ten Gustafsson. Mittbilden från invigningsstävlingen 1953 med elegant körande "Varg-Olle" Nygren i ledning före innerkantsslickaren Rune Sörmander. Undre bilderna fyra glada bilåkare: Rune Lundström och Arne Rånge båda med VW ingick i JMK:s segrande klubblag i 1960 års Smålandsrally. Kjell Gustafsson med Agne Johansson som kartläsare vann OT-special tillsammans i klass A-junior med start och mål vid gamla flygfältet.





Carl-Axel Adolfsson överst var en legendarisk tävlingsledare för både bil och mc. Kerstin Sjöström, överst t.h., klubbens "first lady" i biltävlingar. Sven Lundbergs glada nuna t.h. beror kanske på en internationell framgång i backtävling för bil. Per-Olof Nodbrandt, ovan, vid snöig trial i Norrahammar. Notera den koncentrerade men ändå avspända körstilen samt den då rätta huvudbonaden – sixpencern! Ingvar "Kickman" Johansson var central gestalt på Caltex, Norra Strandgatan. På 50- och 60-talen samlingspunkt för JMK:are i farten.



Överst från Axamosjön 1963. Ragnar Ambjörn tog bilden där Anders Sigurdsson, Ulricehamn är på väg att gå överstyr. Därunder ses Ingemar Rosell och Kjell Gustafsson i trimningstagen inför något bilrace på 60-talet. Överst t.h. Gösta "Frisören" Johansson. Organisatör av otaliga biltävlingar såväl rally, orientering som isbana. Dessutom själv aktiv med många fina placeringar. Därunder en glimt från trialbesiktning vid Hökamosse. Rolf Stagman får sina papper granskade av Lars-Eric Svensson, t.h. och Mats Andersson. Glatt vinkande Leif "Liffen" Andersson erhölet klubbens uppmuntringspris för sina framgångar som FK-förare (numera gokart).

**Webes
för
godis-
älskarna**



AB Webes Konfektyrindustri
Bagaregat 4, 566 00 Habo
Tel. 036-460 30, Telefax 036-413 59, Teletex 835 51 00

PROFILER I FARTEN



Motocrossbilden från Norrköping 1958 med Rolf Stagman i full aktion. Därunder Nils-Erik Löfqvist som var kassör under åren 1961–1967. Alltid på plats när det hände något i motorsammanhang. Sedan flera år malmöbo men dyker upp i depåerna lite var stans. På lilla bilden längst ned ses Åke "Polis" Karlsson, känd profil inom klubben under 50-talet. Sekreterare åren 58–59 och sedermera ordförande i Seniorsektionen. Högre bildraden: Överst fikapaus under rallyrekognoscering med Carl Axel Adolfsson i centrum och Bengt Andersson, t.h. Därunder får Ingemar Karlsson och Sigvard Törnqvist goda råd av Carl-Axel. Bilden underst från Portalens källarvalv där ett flertal rallytävlingar härbärgerade besiktningar. Bengt Levin ses i högsta hugg med protokollet.



ORIENTERING OCH OT-SPECIAL

I rally- och T-tävlingarnas barndom kallades andreföraren för kartläsare. Och det var lika viktigt att kunna köra rätt som fort – pilade sträckor var då undantag. Så småningom växte den rena O-tävlingen fram med till en början fotorienterare som bisittare, sedermera rena specialister i stolen bredvid föraren.

Under 50-talet började Smålands-klubbarna tävla i en serie kallad "Smålandsjakten". Det var på "Kickmans" tid med "Jeje", Bröderna Anderson, Bröderna Sven och Gunnar Nilsson, Rune Lundström, Agne, "Lampingenjören", Rånge, m.fl. På 60-talet växte det hela ut till en stor dubbelserie med tio klubbar: JMK, KAK/UJ, TMS, NMK, VMS, NMK, SMK i Eksjö och Värnamo, MK Sävsjö, Vithala MK. När man hade tid över kördes MHF-tävlingar, tre kartläsare for även upp till Östergötland och deltog i den serien.

Många av de bästa var även banläggare för egna klubben så till slut blev lokalkännedomen så stor att det alltid var samma gubbar i topp på prislistorna. På förarsidan Rolf Fransson, KAK, från JMK Kjell Gilbertsson, Ingemar "Lampis" Karlsson, "Liffen" Andersson och Nisse Edborg. De bästa kartläsarna var Rune "Radar" Svensson,

KAK, Olle Karlsson, SMK Värnamo plus JMK:s egna "Frisören" Gösta Johansson, Agne Johansson, K.G. Fast och Hasse Tengblad.

1967 beslöt man köra OT-special i serie men även tidigare hade denna tävlingsform fått bra fäste med JMK som mesta och största arrangör. Utformningen med ett par T-sträckor, några grusgropar plus industri eller skolgårdstomter blev toppen. Nu dök också kändisarna från bil-Sverige upp i startlistorna. Våra "Kanonlopp", "Junelopp" och "Grusspecialarn", m.fl. lockade startande och publik.

Tävlingarna fick mer och mer T-karaktär och även om våra aktiva inte alltid var i topp så fick vi många framskjutna placeringar. JMK:s bästa och snabbaste var då Kjell "Skinnet" Gilbertsson, Uno "Grännakungen" Persson, Leif "Liffen" Andersson, Lennart Söderberg och Stefan "Spettet" Einarsson. Frisören och Spettet lyckades även plocka hem var sitt DM i OT respektive T.

När rallycrossen tog över intresset i JMK övertog Norrahammars MK skogsarrangemangen och så är det än idag men vi hoppas på nya friska JMK-tag.

Gösta "P"



Uno Persson, t.h. var tillsammans med Rune Karlsson ett framgångsrikt par i OT-special – här har dom vunnit A-juniorklassen i JMK:s OT-special på A6 övningsområde 30 maj 1965.

JUNE- RUNDAN

1954 den 21 november kördes första Junerundan – tävlingen som var tänkt att bli en klassiker i T-sporten. Carl-Axel Adolfsson hade gett sig på ett nytt projekt och fick gott betyg av dom tävlande.

36 ekipage startade och 25 kom i mål trots isparkett på vägarna. Fiat-Nissarna Gunnar och Sven Nilsson tog hem spelet i säker stil, de två var aldrig hotade. Ingemar Johansson på VW körande för SMK Värnamo blev tvåa och Olle Lindblom VW från Vetlanda vann Junior-A.

Klassen för Junior-B vann K.H. Lundby också VW från SMK Östgöta men här var många JMK:are fint framme. Yngve Johansson med Saab fin trea, Rune Hansson, Volvo på femte, Gösta Anderson, sjätte och Sven Johansson, DKW, åtta.

För första gången tävlade man om "OT-intresserade i JMK vandringpris" – en kaffeservis i silver där bröderna Nilsson fick en 5-poängare.

1956 fick Junerundan rangen av SM-tävling. Från starten vid Nyströms bar det iväg upp emot Hjo tillbaka över Mullsjö och ner över Taberg – en bana på 35 mil som var hal och besvärlig.

Allan Borgefors i VW vann med kartläsaren Torbjörn Ström som medjälpare och nog var det VW-dominans. Berndt Jansson, tvåa, Carl-Gunnar Hammarlund, trea, Arik Stenström delad femma körde alla detta märke.

I klass junior-A gick segern till JMK:s Gerhard Sjöström/Tore Svanberg i Volvo PV444 medan Rune Lundström i VW gick in som tvåa i junior-B. Gunnar Nilsson kom bort, Grus-Olle kom bort och Erik Karlsson "på taket" hade problem med Saaben.

Denna gång fick tävlingen kritik då pilningen inte var som den skulle. Av 59 startande bilar bröt 22 varav 11 blev uteslutna för missad passerkontroll. 26 ekipage kom med i prislistan där 22 hade vagnskadeprickar.

Tävlingen lockade stora åskådarskaror ute i skogarna under den klara natthimlen där stjärnorna tindrade. Uppskattad var Borgefors framfart stundtals på två hjul men Berndt Jansson var totalbäst i SM efter tävlingen knappt före "Bilradion" C G Hammarlund.

UNGDOMSAVDELNINGEN

Den 28 juni 1950 var en annons insatt i Jönköpings dagliga tidningar med följande lydelse:

"Alla motorbitna grabbar i åldern 14-20 år träffas måndagen den 3 juli på Södra Bilskolan, Munkgatan 3, kl. 19.00 för att bilda en ungdomsavdelning av Jönköpings Motorklubb. Motorfilmer visas. JMK".

Annonsen lockade 18 ungdomar till Södra Bilskolan och under Lars-Eric Svenssons ledning hölls detta första sammanträde där det beslutades bilda en Ungdomsavdelning av JMK. Vid det nästkommande mötet den 21 augusti valdes Arne Lundin till ordförande med Gunnar Wärn, Sten Rogwall, Lars Fransson och Ryno Johansson till styrelseledamöter med Arne Sjöberg som suppleant.

Verksamheten kom till en början att omfatta cykelspeedway och cykelcross - grabbarna hade ej ännu åldern inne för körkort.

Möten hölls på Sandemans och Lilla Kondis. Man tittade på motorfilmer och det serverades the och smörgåsar. 1951 valdes Lars Fransson till ordförande och i december planerade man den första klubbävlingen i trial utan licens. 1952 blev Sigvard Johansson ny ordförande med Rune Johansson som sekreterare. 1953 återkom Fransson som ordförande och vid möte den 19 mars valdes Carl-Axel Adolfsson som lagledare med Eskil Lönnäs som biträdande. 22 mars skulle en gemensam mc-utfärd äga rum. 1954 var det dags för Carl-Gunnar Lindström att leda ungdomarna. Vid möte den 12 september diskuterades motocrossbanan där meningarna var delade om banans lämplighet för tävlingsbruk. "Det var dock svårt att skaffa en ny p.g.a. dåligt intresse från markägarnas sida".

Roland Jonsson blev ny ordförande 1955 och denne blev en färgstark figur på posten. Nu uppgick medlemsantalet till 80. Den 13 september gav ordföranden en utförlig berättelse från Motocross des Nations i Danmark där han varit närvarande. Bengt Svensson utsågs som lagledare för hockeybockeylaget. 1956 valdes Bengt Landgren till ny ordförande för att till avdelningens avslutande verksamhetsår avlösas av Roland Jonsson.

1958 uppgick JMKU i stora klubben och en s.k. Ungdomssektion bildades.

Det var ett lyckokast när JMKU bildades. Ur detta cyklande gäng formades med tiden en hel rad skickliga motorgrabbar. Rolf Stagman, Ryno Johansson, Per Olof Nodbrandt var dom namnkunnigaste men många blev verkamma inom motorsporten på olika uppdrag.

GSm



Bilder från utfärd med JMK:s ungdomsavdelning 1953. Övre bilden visar ett glatt gäng där Roland Jonsson, t.v. har problem med knäppningen. Sittande på Rolands Ariel Rolf Stagman, bakom ses Ryno Johansson. Därefter Bengt Landgren, Carl-Gunnar Lindström samt längst t.h. Lennart Ström.

Bilden under från tankningsuppehåll vid Norrahanmar. Carl-Axel Adolfsson t.v. var ledare för utfärden där merparten körde 125-kubikare av Husqvarna-fabrikat. JMKU höll formen under vintern med hockeybockey. JMKU hade ett framgångsrikt lag. Här gör Lars "Kaifas" Ljunggren mål efter pass från Lars Fransson.

TRIAL

Stor bredd – Nodbrandt mästaren

Trial för motorcyklar blev snabbt en populär gren av mc-sport.

Första tävlingarna i Vätterbygden kördes 1952 och JMK var en av de första klubbarna att ta upp trial på programmet. Intresset ökade lavinartat med tävlingar varje helg i den södra landsändan.

JMK:s första trial kördes med start och mål vid Västersjön med ett stort antal deltagare, till och med göteborgare hade anlänt för att visa upp sina influenser från engelsk trial.

Från början tog man den vanliga brukshojen och tävlade med, HVA, Monark NV, osv. Nu visade grabbarna "från lilla London" att det skulle vara maskiner som James, Francis Barnett, osv med segdragande Villers-motorer. Sen skulle man se ut som en engelsman också med sixpencer på huvudet.

Dåtidens banor var ganska snälla men efter hand ökade svårighetsgraden där steniga bäcksektioner satte förarna på prov.

Efter gästspel på olika platser runt

staden fann man till slut den fina terrängen vid Hökamosse ovanför Järbacken. Här blev det en utmärkt tummelplats för klubbens trialutövare med många fina tävlingar. "MC-Bengt" Svensson var en av entusiasterna för trial och satte upp det fina vandringspriset "The Big Trophy". Priset togs sedermera av göteborgaren Gösta "Bad-Luck" Andersson.

JMK hade ett stort gäng förare som for runt på tävlingar varje helg under höst- och vårsäsong. Vanligt var att man lånade en lastbil och lastade cyklarna på. Ett stort gäng trängde ihop sig i hytten i den tidiga morgonstunden och så blev det en lång dag med mycket trial och skiftande framgång. Många segrar och fina placeringar togs hem både individuellt och i lag.

Klubbens stora stjärna var Per-Olof Nodbrandt som behärskade trial till fulländning. Han var en naturbegåvning med bländande teknik och ett härligt balanssinne. PeO tog hem det första inofficiella SM-tecknet genom att



Per-Olof Nodbrandt på stora bilden kör DMW 197 cc. En specialmaskin för trial som passade Pelle perfekt. Tidigare körde han crosshojar som Triumph Trophy och AJS men alltid med fin teknik och toppresultat.

vinna IMIS-pokalen 1956. 1957 fick Pelle tillfälle att bekanta sig med Scottish Six Days Trial. Tillsammans med Nils Pettersson och Gust Johansson från SMK Göteborg blev han uttagen att representera Sverige. Det blev en tuff uppgift som höll på att ta slut förta dan med maskinkrängel. Men från 160:e plats körde han upp sig till slutlig 92:a – plockade 68 man på 5 dagar.

JMK hade flera åkare som höll sig fint framme i prislistorna. Rolf Stagman och Rolf Jonsson var framstående även här, även om de gasade bäst i T- och crosstävlingar. Lars Fransson, Bengt Svensson, Sture Hedin skall också omnämnas i det gäng som klarade många besvärliga sektioner utan att fota eller få stopp. Tyvärr dalade intres-

set för trial då banorna blev allt svårare vilket kom att kräva dyrbara specialmaskiner. Det blev hårt värre och inte tillåtet med sixpencer längre. Hjälme skulle man ha och denna nymodighet föranledde att den som introducerat sporten från öriket – Karl Oskarsson, Göteborg

– blev suspenderad av SVEMO som tack för hjälpen.

En hel generation av mc-grabbar kan dock intyga att man haft mycket roligt ute i trialspåret trots hala stenar, vådliga stup och leriga sektioner.

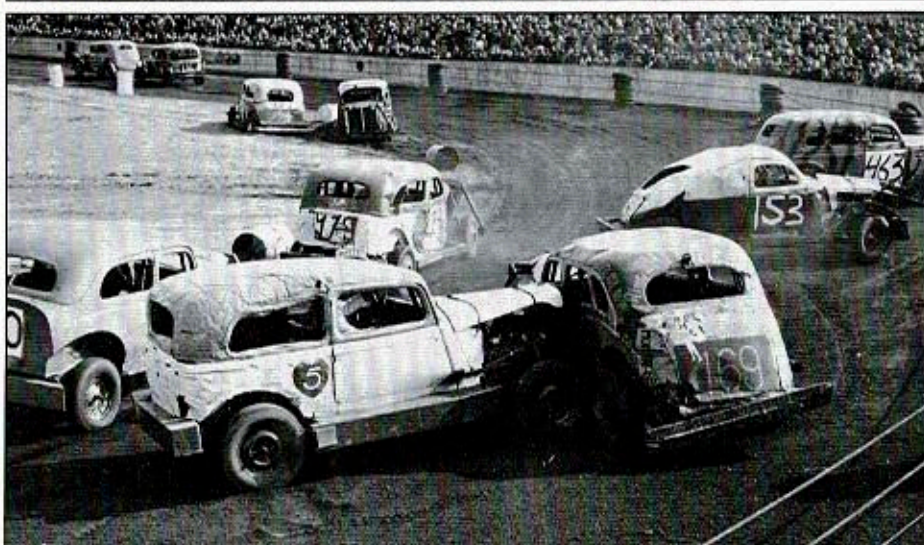
GSm



Övre bilden från England 1955 där Rolf Stagman provade på trial. Bilden under från Gränna 1955 där ett gäng JMK just lastat sina maskiner efter väl förrättat värv. Andre man fr. v. Fredrik von Essen, Sture Hedin, Stig Ernst, Lars Fransson, Sören Wetterström, Rolf Jonsson, Sten-Åke Almqvist samt entusiasten och chauffören Kurt Spaak.



JUNESTADION - STOCKCAR



Övre bilden: Arne Gustafsson med sin segerrika Ford V-8. Bra trim på motorn och smart körning gav SM-titel 1958. Därunder friska takter vid tävlingar på Junestadion den 1 maj 1956.

1955 tog det fart med stockcar på Junestadion. Den nya sporten spreds som en löpeld över landet – det kördes tävlingar överallt inför stor publik.

Massorna trängdes runt Junestadion med publiksiffror runt 5.000–6.000 personer. Dråpliga dueller i massor och hög stämning bland publiken inte minst när hemmaåkarna motsvarade förväntningarna med påpassliga finter och fina resultat.

Arne Gustafsson var JMK:s stora stjärna med bra fart på Forden. Med hjälp av kompisen Georg Sköld trimmade man motorn och lade in Arduntopplock som ökade hästkraftantalet. Arne körde med finess och tog hem SM-titeln 1958 efter att ha toppat den poängliga som låg till grund för mästerskapet. Andra fina åkare för JMK var Lennart Nilsson och Gustav Johansson.

5 maj 1957 kördes ett perfekt arrangemang där Arne Gustafsson vann finalen efter en fantastisk körning och jublet visste inga gränser när han skar mållinjen. Han vräkte konkurrenterna över ända och gav dom s.k. snurningar.

9 september samma år var det strålande sol men då fick favoriten Arne lämna in efter en alltför hård satsning i inledningen.

Finalen denna gång vann Karl-Inge Karlsson, Vimmerby efter dagens prestation då bilen slog helt runt men han fortsatte som inget hänt och vann! Bäste JMK:are säkert körande Gustav Johansson på fjärdeplats.

4 juni 1958 kördes i strilande regn men trots det kom hela 4.000 personer till Junestadion. "Trä-Erik" Salomonsson från Rödeby vann helt tipsenligt denna dag då inte JMK-Arne ställde upp. Erik Ljus var ute för det ordentligt – i andra försöket slog han runt flera varv och hamnade över staketet. Åter fick tävlingen ampa lovor av pressen så JMK var en prisad arrangör av stockcar.

Klubben kom med en nyhet 1956 då man körde landets första elbelysta stockcartävling. Alla arrangemangen var välordnade och JMK fick gott betyg men till slut ebbade intresset men framförallt började bilarna ta slut. Dessutom kom stora säkerhetskrav på bananläggningarna.

JUNESTADION - SPEEDWAY

Junestadion skapades i början av 50-talet med Thorsten Gustafsson som pådrivare. Banan byggdes upp i södra ändan av dåvarande gamla flygfältet på Fridhemsområdet. Här går nu motorvägen fram och läget kan bestämmas till nuvarande Lundbergs Plåt. Här i sanden tog en perfekt speedwaybana form efter engelska mått. Många frivilliga krafter ställde upp och tack vare ideellt arbete och stor entusiasm blev det till slut en speedwaybana.

Intresset för speedway var stort och särskilt runt om i Småland. När de uppåtgående stjärnorna Rune Sörmander, Nässjö och Dan Forsberg, Vaggeryd provkörde banan inför den första tävlingen var många lyckliga.

Den första tävlingen kördes 1952 med Dan Forsberg som segrare efter en hård fjät med Varg-Olle Nygren. Olle fick följande fina betyg i en av lokaltidningarna: "Varg-Olle var också något av en gefundenes fressen för publiken. Han sadlar bägen elegant som en ranchägare, en silverbeslagen skimmel. Det är elegans över hans körning även om den just inte räckte mot Vaggeryds-Dan".

Den officiella invigningen av Junestadion ägde rum den 3 maj 1953 i närmast tropiskt sommarväder. Hela 6.000 åskådare hade sökt sig till Fridhem för en högklassig tävling. Till tonerna av Munksjöns musikcorps intågade förare och funktionärer företrädda av två rödhättade kvinnliga tamburmajorer – ett inslag efter engelska mönster – och de taktfast promenerande "kalaspinglorna" var ett uppskattat inslag. Så förrättades invigningen av JMK-ordföranden Olle Skånberg som tackade dom som genomfört banbygget främst då Thorsten Gustafsson.

Rune Sörmander visade från början sin snabbhet och säkerhet. Han slog banrekord i första heatet och tog sedan full pott. Dan Forsberg fin tvåa i poäng efter medan norrmannen Basse Hveem blev femte förare.

Tävlingarna följde så slag i slag och några måste omnämnas.

SM-semifinal kördes 13 augusti 1954 och där var det åter Rune Sörmander som segrade. Rune körde för Dackarna under hela karriären med en otrolig säkerhet. Tack vare god ordning på sina maskiner var han flera år Allsvenskans bästa poängplockare.

16 oktober 1958 kördes en verklig toptävling med fyra världsmästare på startlinjen: Barry Briggs, Peter Craven, Ove Fundin och Ronnie Moore. Stor publikfavorit blev lille Peter Craven som dock fick stryka på foten mot tranässonen Ove Fundin.

Ett flertal JMK:are prövade lyckan som vänsterbenssläppare. Den svåra konsten prövades av Göran Gustafsson, "Bigge" Miller, Bengt Ljungberg, Hokarn Gustafsson, m.fl. Det hade nog behövts en egen stjärna och kanske ett lag med Junestadion som hemmabana för att det skulle blivit riktigt god sving på verksamheten. Intresset för speedwayen var i avtagande och den sista tävlingen var ett kval till junior-SM. De avslutande arrangemangen var stockcar men det var en sport som tog slut när bilarna tog slut.

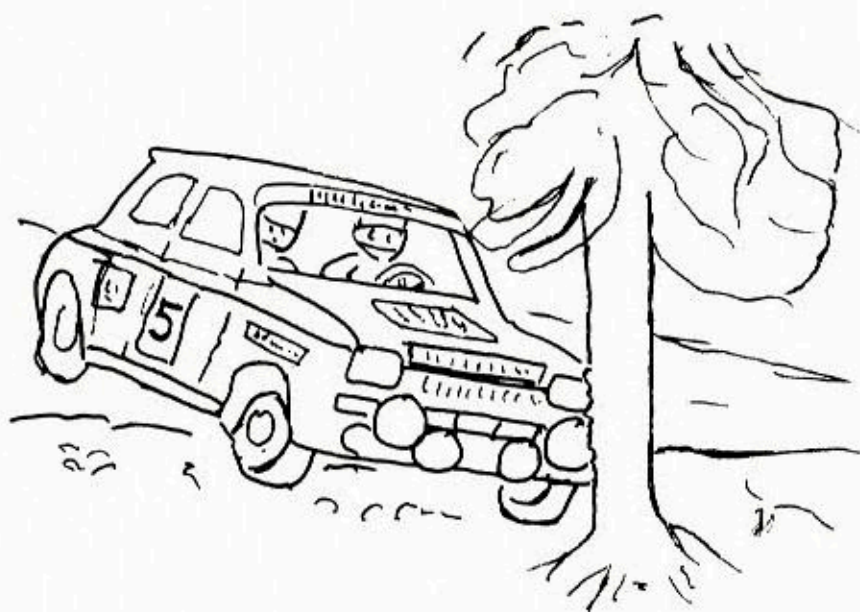
I september 1962 var Junestadion rivet och området avstädat – nu skulle vägar dra fram över markområdet.

GSm



Övre bilden: Fyra världsmästare på Junestadion den 16 oktober 1958. Fr.v. Ove Fundin, Ronnie Moore, Barry Briggs och Peter Craven. Mittbilden: Rune Sörmander vid SM-semifinal den 13 augusti 1954 i ledning före Göran Norlén, Kaparna. Nedre bilden: Från 16 oktober 1958. Femfaldige världsmästaren Ove Fundin före Aage Hansen och Peter Craven.

Om bilen tar fel riktning



åk till

HARALDS bilriktning ab
för rätt riktning.

KÄMPEVÄGEN 23 • BOX 3021 • 550 03 JÖNKÖPING

TEL 036-71 19 49 • FAX 036-71 05 06

BILTEL. 010-36 41 19, 070-03 11 50

HARALD GÖRSBERG

Vi "fixar" det mesta i krockskador.

SMÅLANDSRALLYT

Rally Götaland-High Chaparall Rally

Vår stora tävling hade sin första årgång 1954 med Carl-Axel Adolfsson som tävlingsledare och pågick fram till 1976 med några uppehåll.

Många minnen för oss JMK:are har passerat och inräknat också då alla dom – som mest – medhjälpare 18 klubbarna. Utvecklingen inom rallysporten har genomgått massor av förändringar, många gånger har JMK varit först att presentera dessa.

Övergången från kartor till Road Book var en nyhet, träning på fartsträckorna och tillhandahållna noter var en annan. Till en början var transportsträckorna rena orienteringssträckor med passerkontroller och ankomst tidskontroll på idealtid. Start och mål på SS – "fartsträckorna" kördes med tidtagning på kontrollantens armbandsur – så småningom kom stämpelur, senare specialklockor med intervalltidtagning vid start och mål.

Från ingen kontakt alls mellan start och mål och tävlingsledning till komradio och senare telefon för att sluta med biltelefoner. Bilarna och förarnas utrustning har haft en enorm förändring liksom svårighetsgraden på specialsträckorna.

Första rallyna fram till 1962 var ofta specialsträckorna på s.k. röda vägar (allmän väg) endast enkelriktade och ej alltid pilade. Det var kartläsaren, senare kallad andreförarens sak att visa rätt väg. Till och med passerkontroll (PK)

där man stämplade eller skrev av kodtavla kunde finnas på SS. Tid på SS var från början idealtid plus använd tid i minuter. Så småningom kvartsdelad minut till bästa tid i klassen plus tid för de övriga. Detta var ej bra för totalsegrarberäkning – den som körde i en lättare klass segrade då över den som körde i klass med hårdare motstånd. Skadeprickarna försvann dessbättre med åren.

JMK:s funktionärer var otroligt bra, alla rosor som tilldelats oss av pressen under åren skulle lätt ha fyllt en blomsterhandel. Åtskilliga genomgångar och kurser på gamla Brandstationen med nestor Landgren i aktion gav samhörighet. Damklubbens arbete i sekretariatet var en dröm och våra relationer till pressen var otroligt bra! Nästan allt vi företog oss fick beröm – men så satsade vi på full insyn och snabba rapporter innan, under och efter tävlingarna.

Våra minnen är otaliga varför en nerteckning av alla, egna och medhjälpare skulle bli spaltmil.

Ett eget minne: 1958 efter jag varit kontrollant i Rökullabacken och vi skulle resa hem hade mina medhjälpare försvunnit (vart tog Ni vägen Assar). En kapten som skött radioförbindelsen lät mig följa med till Svinhultasträckan, nytt jobb vid starten – en stor amerikanare med lika stor förare var klar för start. Men bilen bara slirade då snökedjorna hängde på hjulaxeln utslitna –



föraren sticker ut huvudet och skriker till ett tiotal åskådare från byn: "Skjut på bondjävlar" (vilket dom gjorde). Förmodligen var dom bara drängar och kände sig hedrade?

Idag inga somnardäck på vintertävlingar och inga hårda ord?

Gösta "Frisören" Johansson



Bröderna Nilsson i full framfart under vinterrally. Gunnar rattar Fiat 1100 med bravur och Sven "hängar" i taksökaren – ett obligatoriskt instrument för tävlingsåkare på 50-talet.

Smålandsrallyt

1954

20-21 februari

Premiärupplagan av Smålandsrallyt blev en knallhård tävling över 90 mil på röda vägar. Vintervägarna var hala och kylan sträng när 30 förväntansfulla ekipage samlades vid Philipsons på Barnarpsgatan där start och mål var förlagt. Tävlingsledare var rallyts initiativtagare Carl-Axel Adolfsson som strängat en utslagsgivande bana där vinnarna Elving Bonving/Torbjörn Ström presterade en utmärkt körning med endast 3 prickar. Fiat 1100 var märket på vinnarbilen som verkligen var på modet just då. Tvåa var Gustaf Larsson, Huskvarna med VW på 9 prickar. Trea och bäste JMK-förare Gunnar Nilsson med brodern Sven som bisittare på 17 därefter Yngve Johansson, Saab 19, Gerhard Sjöström, 28 körande Volvo och Åke Falck, Hillman med 35.

Enda tävlande damen Kerstin Sjöström klarade elfte plats i denna klass upp till 1,5 liter.

I stora klassen segrade Ingvar Johansson med Ford Zephyr på 17 prickar. Här delade Bengt Andersson med Vanguard och Ingemar Karlsson, Plymouth på andraplatsen med 22 prick vardera.

1955

19-20 februari

Gunnar och Sven Nilsson med Fiat 1100 vann andra Smålandsrallyt som även nu blev en strapatsrik tävling i ett snörikt Småland. Tävlingen gick österut över Nässjö-Eksjö-Hult och till matuppehåll på det vackra Helgerums slott vid Västervik. Tända marschaller kantade vägen upp mot slottet där deltagarna stärkte sig till den krävande återfärden. De vinnande "Fiat-Nissarna" visade sin klass i det snöiga spåret och vann på 13 prick före Lennart Gustafsson/Torbjörn Ström, Nässjö, Fiat på 24. Näst bäste JMK:are var Gerhard Sjöström tillsammans med Tore Svanberg i Volvo med 37.

Klass III vann Nils Erik Lundberg/N.K. Nord i en Vauxhall på 75 prick sedan värste opponenten, dåvarande Philipson-basen, Sixten Herentz med sin Mercedes fick besöka diket. Roligt inslag var de fyra små Citroën 425 som tävlade i klass I och där Kerstin Sjöström vann på 91 prick.

1956

18-19 februari

Tredje rallyt lockade 28 startande till

ännu en ishal och vintrig rallyslinga. Denna gång över Tranås-Eksjö-Svinhult till Helgerum. Snö och blåst på återvägen över Solstadsström-Dufekulla-Snararp-Svinhult gjorde körningen mycket krävande. Det blev knivskarpa strider över lag varför det avslutande broms- och accelerationsprovet på Rocksjön fick särskilja de tävlande.

Vid uppehållet ledde Folke Berndtsson men sedan kom bröderna Andersson i sin Fiat 1100. Bengt vid ratten och Sten i kartläsarstolen hemförde segern på 43 prickar före John Vogel, Vimmerby med Saab 92 på 52. Gunnar Östlund och Gerhard Sjöström hamnade båda på 60 prickar med skiljeprövet gick i Östlunds favör. Klass III blev en tuff uppgörelse mellan Ingemar Karlsson på Plymouth och Stig Svensson från Nässjö i Mercedes 180 Diesel hade båda 77 prickar i mål men Ingemar tog segern efter Rocksjöprovet. Arne Rånge gick in som trea med Chevrolet.

1958

15-16 februari

Efter ett års uppehåll - 1957 kördes inget rally p.g.a. bensinransonering - presenterades en nyhet när man denna gång startade från fyra platser: Jönköping, Växjö, Kalmar, Linköping. Från dessa orter var det stjärnfärd till den gemensamma startplatsen i Vimmerby. Därefter gick banan över Rökulla-Vena-Tuna till uppehåll i Helgerum. Hemfärd över Mommehål-Törnsfall-Havet-Svinhult till målet vid Atteviks Bil AB i Jönköping.

Bröderna Bengt och Sten Andersson hade en lyckonatt där allt klaffade och hemförde segern i Smålandsrallyt för andra gången. De körde nu Volkswagen och detta på ett utmärkt sätt i det isiga spåret. Även Rune Lundström med kartläsaren Agne Johansson körde VW och slutade tvåa medan den stora överraskningen Yngve "Fimpen" Johansson med Saab höll på att rädda trippeln till Jönköping, men Bringe, Växjö blev för svår och Yngve fyra.

1959

23-24 maj

Rally på sommarväg med startplats Jönköping. Banan gick över A6 till Klevaliden för backprov sedan över Lekeryd-Aneby till östra Småland och Vimmerby med Rökullabacken och Svinultasträckan som vanligt ett rattvridarprov av bästa sort.

30 startande gav sig ut men endast 4 måste utgå. Totalvinnare denna gång

blev Åke Larsson från Tidaholm i en VW med kartläsaren Lennart Axelsson. Tvåa Arne Wernersson/T. Nilsson, SMK Östgöta med Saab. Bäste JMK:are Stig Ekström i Ford med Torbjörn Ström som bisittare. Vinnare av klass II blev Gerhard Sjöström med Tore Svanberg och dom körde Volvo med femteplats i totallistan.

Noteras kan att Arne Rånge/Jerker Florin körde VW och slutade femma i klassen medan Carl Gunnar Lindström/B Nilsson med sitt ovanliga rallymärke Sunbeam Rapier var fyra i klass II.

Stig Gunnarsson med Allan Roman rattade en Studebaker och lotsade det stora åket till klasstvåa med 20 totalt.

JMK vann klubbtaget-tävlingen medan VW var bästa märke.

1960

14 maj

Start och mål vid Nyströms Bil AB. Första SP - specialprov och andra SS på A6 militärområde där Bosse Ljungfelt, Ford Anglia och Saab-esset Olle Bromark åkte prickfritt. Banan - 50 mil - sträckte sig över Eksjö, Svinhult till Ankarsrum där tankning och vila var inlagt. Därefter över Vena, Eksjö via A6 och till mål. Striden stod hård mellan "Kungens Kurir" och Bromark men Bosse vann till slut.

Resultat: 1) Bo Ljungfelt, Ford Anglia 9 7/15, 2) Olle Bromark, Saab 11 9/15, 6) Rune Lundström, VW och JMK 19 12/15, 7) Ingvar Magnusson, Volvo och JMK, prickar okänt.

Klubbtag tog JMK medan märkeslagstriden vanns av VW med Rune Lundström, Arne Rånge och Assar Gustavsson samtliga JMK.

1961

13-14 maj

60-talet startande körde den 70 mil långa banan. Sträckningen gick över Gisebo, Hakarp, Solberga, Eksjö ner till Gamleby. Vidare över Västervik, Ankarsrum, Vimmerby, Nässjö och åter till den återkommande A6-sträckan. Erik Berger tog hem totalsegern och klass I före Ingemar Johansson, Värnamo. Rune Larsson väntades länge vinna men fick nöja sig med seger i klass II och andra plats totalt. Rallyt var strapatsrikt med regn och dåligt väder men bara ett fåtal avåkningar inträffade trots detta.

Resultat: 1) Erik Berger, Bengtsfors, MS Saab 4,50, 2) Rune Larsson, MSK Hammaren, VW 4,75. Av JMK:arna

belade Kjell "Skinnet" Gilbertsson andra plats i klass 3 på 8,75. I klass 1 kom Kjell Gustavsson femma med sin Saab 9.00. N.E. Lundberg, Dodge kom i klass 4 1:a med 17,0. JMK segrade bland klubbblagen före Stockholms BK medan Ford tog märkeslagsegern.

1962

12-13 maj

Över 100 förare kom till start denna årgång som hade en längd på 80 mil. Tjust motell var plats för uppehållet och åtskilliga fina sträckor drog fram i Vimmerbytrakten. Den återkommande Rökullabacken kördes detta år nedför (utan motor), det gällde att rulla fortast. Tyvärr inträffade detta år olycka på transportsträckan genom Vena, Åke Thambert och Ragge Eklund i en Ford Anglia krockade med en ortsbo.

Ett tidigare tidsfel på körkortet (feltryck) kom av storstadspresen att anges som arrangörsfel. Så småningom vid kontroll av berörda myndigheter och SVEMA friades JMK och jag själv från detta ansvar. Orsaken till krocken bestod av för hög fart och att skyddsplåten på Anglian hakat i stötdämparen så bilen i vissa lägen blev manöveroduglig.

Resultat, klass 1: 1) Tom Trana/M Pavoni, AMCK, BMC Cooper 3,38, 2) Ove Palm/B Johansson, MK Skandia, Volvo 4,09. Klass 1: 1) Erik Berger/L Andersson, Bengtsfors, MC, Saab 4,96.

1963

kördes inget rally

1964

7-8 mars

Så var det åter dax - nu är rallyt upphöjt till RM - Riksmästerskap. Vi kör åter alla klasser inklusive Dam, Mix, Klubbtag och Märkeslag. Start och mål Portalen mitt i stan - gamla vanliga visan med A6 först sedan östra Småland för att avsluta i Norra Unnarödsskogarna.

Favoriter var Ove "Påven" Andersson och Harry "Sputnik" Källström men vid uppehållet på Portalen visade det sig att en nybörjare (?) inom bilåkandet gav dom stora en match.

Rolf "Tibban" Tibblin som sadlat om från MC till Saab hade topptäkningsmen om han inte åkt av - tidsförlost och skadeprickar - kunde det sett annorlunda ut i prislistan. En annan motocrosskille blev nu 5:a, Sten "Storcken" Lundin, rattande en VW.

Resultat: 1) Gunnar Blomqvist, Bot-

kyrka, VW 2 pr, 2) Harry Källström, Botkyrka MK, BMC Cooper 7 pr, 3) Ove Andersson, SMK Uppsala, Saab 32 pr, 4) Lasse Krall, Ljungby, BMC. Damklass: 1) Henny Britt Ehringe, MK Skandia, VW, 2) Mari Louise Pehrsson, Hyllinge, MS Saab.

Mixedklass: 1) Birgit Ranch/Stig Lester, Göteborg, Triumph Herald, 2) Eitel Haldin/Sten Gustavsson, MK Speed. Klubbtag: 1) Botkyrka MK, 2) JMK, 3) Nässjö MK.

1965

20-21 februari

Lite över 60 startande körde ett mycket halt vinterrally med 19 SS och 2 SP. Många namnkunniga förare men flera avåknningar gjorde att en inte så känd smålänning fick chansen, tog den och totalsegrade. Start, mål och uppehåll förlagt till Portalen.

Som vanligt hjälpte många klubbar till med specialsträckor. Tranås MS, Vimmerby MS, SMK Eksjö, Nässjö MK, KAK/U, Norrahammars MK, Sävsjö MK, Värnamo MK, Första SS kördes på Gamla Flygfältet så över A6 sedan Hallarsrum, Ränneslätt, Forserum till uppehållet. Därefter andraslingan över Stigamo, Jära, Taberg, N Unnaryd, Hok, Vrigstad, Skillingaryd, Tofteryd och åter till mål. Ett dussintal storåkare gav sig iväg, storfavoriten Bengt Söderström försvann illa kvickt, Ove Eriksson tog då täten men när styrsnäckan pajade var det Lasse Krall som vid uppehållet tagit ledningen före Kurt Johansson. Dessa skuggades av Göran Larson från SMK Värnamo som på andra etappen segade sig närmare och närmare. När han så kom på mammas gata i Värnamoskogarna tog han hand om kommandot. När Bengt Söderström kom bort tog storebror Bertil över och räddade familjeäran med en femte plats.

Resultat: 1) Göran Larson, SMK Värnamo, Saab 917 pr, 2) Kjell Hedström, SMK Uppsala, Volvo 946 pr, 3) Kurt Johansson, SMK Uppsala, VW, 970 pr. Klubbtag: 1) SMK Uppsala, 2) JMK. Märkeslag: 1) Opel, 3,491, 2) Volvo 3.796, 3) VW 3.967.

1966

kördes inget Smålandsrally

Tävlingen var sökt som SM den 15-16 januari men SVEMA ansåg det kom för nära Monte Carlo-rallyt och Svenska Rallyt - ny dag i april söktes men då vi inte fick SM avstod vi.

Smålandsrallyt, forts.

1965

24-25 september

SYDRALLYT

Vi hann även med att ordna start och mål samt svara för sekretariatet och en del sträckor plus tävlingsledning för det första Sydrallyt - SM detta år. Tävlingsledare var Alle Lönneberg, Gislaved. 110 startande körde över Växjö-Kalmar-Ronneby med uppehåll i Malmö. Därefter via Knutstorp-Ljungby-Värnamo och åter till Jönköping. 18 klubbar var medarrangörer. Slutsegraren Tom Trana hade så när tappat segern redan på SS 5 i Växjötrakten där Lützendimman lagt sig tät för de tidigt startande (Trana nr 8) som fick leta sig fram. Däremot tog Lasse Krall med startnr 86 hela 55 sekunder på Tom. För SM-vinnaren Bengt Söderström blev denna sträcka hans Waterloo då han i dimman rammade en stenmur. Tävlingen blev omtyckt av de tävlande trots långa tråkiga transportsträckor.

Resultat: 1) Tom Trana, KAK, Volvo 1505, 2) Lars Krall, Ljungby MK, BMC Cooper 1538, 3) Harry Källström, Botkyrka MK, BMC Cooper 1557. Damklass: 1) Sylvia Österberg, KAK, Volvo 221, 2) Kerstin Berg, BMC Cooper 2918.

1966

2:a SYDRALLYT

2:a Sydrallyt kördes med start och mål i Ljungby och sträckor mestadels på skånevägar. Harry Källström, Botkyrka MK vann med BMC Cooper i grupp II före Tom Trana, KAK, Volvo. Grupp I vann Lars Ingvar Ytterbring, BMC Cooper, SMK Köping före Jerry Larsson, Christinehamns MK.

1967

5-6 maj

Rallyt fick hela 120 startande och kom att bli avgörande SM-tävling då Sydrallyt detta år måste ställas in - för höga startavgifter och krångel med tillstånd var orsaker. Inte mindre än 45 förare måste bryta på våra kluriga vägar - mycket plåt skrynklades i detta rally. Kampen i grupp II stod hård mellan Porsche-förarna Björn Waldegård och Åke "Bryggarn" Andersson där Björns säkra körning till slut gav utslag.

Smålandsrallyt, forts.

Bryggarns fräna satsning renderade honom en och annan vid sidan om kontakt som till slut rensat bilen på allt körbart undertill. Tom Trana åkte som den mästare han var men den motorsvagare Volvo Amazonen räckte inte till men det blev andraplats före Bus-Ove i grupp II. "Janne Satan", dvs Jan Henriksson vann grupp I före årets blivande SM-segrare Lillebror "Nasse" Nasenius båda Opel.

Resultat, grupp II: 1) Björn Waldegård, MK Rimo, Porsche 911, 7052 pr, 2) Tom Trana, KAK, Volvo 7250 pr, 3) Ove Eriksson, SMK Köping, Opel Rekord 7263 pr. Grupp I: 1) Jan Henriksson, Solna MS, Opel Rekord 7434, 2) Lille-Bror Nasenius, SMK Köping, Opel Rekord 7484 pr, 3) Anders Gullberg, Solna MS, Opel Rekord 7517.

Klubblag: 1) Botkyrka MK, 2) SMK Värnamo. Märkeslag: 1) Porsche, 2) Opel lag 1, 3) Opel lag 2.

1968

25-26 oktober

Det tolfte rallyt fick mest PR och text av alla. Vi körde rallyt "efter noter ingen vals" som en tidning skrev och vi använde oss av Roadbook på transportsträckorna. 75 mil långt med 33 SS och 2 SP. Tävligen gick som final i rally-SM och hela eliten var med i startfältet. Björn Waldegård och Åke "Bryggarn" Anderson slogs länge om segern men Åke punkterade Porschen och efter rejäl markkänning fick han ge upp – en upprepning av året innan. Stig Blomqvist klarade en andraplats före Tom Trana som blev SM-vinnare totalt med sin tredje plats. Märkeskollegan Håkan Lindberg gick in på sjunde och klarade med den bravaden att bli SM-tvåa. Båda drogs med kopplingsfel på Saabarna. Grupp I:orna hängde inte med på det snabba underlag – detta år kördes helt på s.k. svarta vägar mycket Domänverkets skogsbilvägar.

Resultat, grupp II: 1) Björn Waldegård, MK Rimo, Porsche 911, 12739, 2) Stig Blomqvist, SMK Örebro, Saab V4 13225, 3) Tom Trana, KAK, Saab V4 13298. Grupp I: 1) Gunnar Blomqvist, Stockholms BK, Opel Kadett 13450, 2) Jan Henriksson, Solna MS 13620. Klubblag: 1) Stockholms BK. Märkeslag: 1) Saab, 2) Opel.

1969

24-26 oktober

Som vanligt hela eliten på plats – 99 förare till start. 95 mil med 35 mil SS denna årgång. Vi körde ett varv halva tävligen medsols och efter upphållt

vände vi och körde motsols – därmed varje SS två gånger. Vägarna höll jättebra med elva smålandsklubbar som behjälpliga. Hjärntrusten detta år bestod av "Frisse", PG Dahlström, Gunilla Häggqvist, Sven Blick och Gunnar Fridén.

Portalen som vanligt start och mål med en bana som gick över Ljunga-Bottnaryd-Bondstorp-N Unnaryd-Skillingaryd-Svenarum-Malmbäck-Eksjö via Smålands Anneberg. Specialprov kördes på A-ringen i Anderstorp. Tävligen var åter den sista i SM-serien med SM-tecknen klara både i grupp I och II. Trots detta var vårt rally tuftt in till sista SS där en viktig faktor var det fina vandringspriset – Silverservisen – som börjat få allt flera toppnamn med många poäng. Vandringspriset kom till vid Junerundan 1954-1956 och hade inskription "OT-intresserade i JMK Vandringspris". Bus-Ove som vunnit Rally Bore och Värmland runt etablerade en jättestrid med Björn Waldegård. Oves seger var inte klar förrän sista SS körts och kontrollräkning skett – 11 sekunder var segermarginalen.

Resultat, grupp II: 1) Ove Eriksson, SMK Köping, Opel Kadett 10168, 2) Björn Waldegård, MK Rimo, Porsche 911 10179, 3) Stig Blomqvist, SMK Örebro, Saab V4 10362. Grupp I: 1) Jan Henriksson, Stockholms BK, Opel Kadett 10703, 2) Jan Erik Tonebrand, SMK Vingåker, Opel Kadett 11021.

1970

9-10 september

Sista deltävlingen för SM även detta år, tyvärr endast 75 startande, säsongen hade varit dyr för många. Efter starten vid Portalen hade de tävlande 150 mil att åka med inte mindre än 50 SS. 18 klubbar hjälpte till och nattuppehållet var denna gång förlagt till Ronnebybrunn. Av tilläggsnamnet Götalandsrallyt framgår att vi förutom alla små-



landslänen även åkte i Skåne och Blekinge. Massmedia och förarna var jättenöjda. Tävlingsmässigt var det även detta år en hård kamp. Stig Blomqvists

tur att med sin Saab förvisa årets SM-segrare Ove Eriksson och Janne Henriksson till andra och tredje plats i grupp II. Gunnar Blomqvist i grupp I lyckades med BMW 2002 knipa en andraplats efter omöjliga Lillebror Nasenius, Opel. Gunnar passerade därmed Anders Kulläng som åkte av i kamp om SM-poängen.

Resultat, grupp II: 1) Stig Blomqvist, SMK Örebro, Saab V4 18409, 2) Ove Eriksson, SMK Köping, Opel Kadett Rallye 18581, 3) Jan Henriksson, Stockholms BK, Opel Kadett Rallye 18807. Grupp I: 1) Lillebror Nasenius, SMK Köping, Opel Kadett Rallye 18906, 2) Gunnar Blomqvist, Stockholms BK, BMW 2002 Ti 19156, 3) Olle Syrén, Nässjö MK, BMW 2002 Ti 19250.

1971

17-18 september

Start vid gamla Folkets park i Jönköping. 75 mil och 32 SS kördes inom en radie av 7 mil i form av en åtta (konsummärket). Från Folkparken där SP var inlagt vid start och målgång kördes över Gränna-Tranås-Eksjö-Vetlanda-Sävsjö - Skillingaryd - N Unnaryd-Bottnaryd. Vem skulle ta hem vandringspriset: "Stikkan" Blomqvist, Waldegård eller "Bus-Ove"? Hela 90 startande med hela eliten av rallyåkare gav sig ut på regniga och svåråta vägar – de krokigaste vi kunnat hitta i Småland. Inte mindre än 44 ekipage kastade in handduken och det var de flesta avåkningarna under rallyts historia. Startnummer 1 hade denna gång Sylvia Österberg som deltog i åtta Smålandsrallyn där hon varje gång vann damklassen.

Dramatik från början med Ove-Bus stående på andra sträckan hela 8 minuter efter ljusreläpaj – dan förstörd. Omöjliga Stig Blomqvist med Saab segrade totalt och i grupp II där nya stjärnskottet Per Eklund också Saab gick in som tvåa, Per-Inge Walfridsson, Volvo trea. Efter misslyckanden mer eller mindre i sex tidigare Smålandsrallyn, satte nu "Prästens pojk" Anders Kulläng alla i grupp I på plats. Med bara två grupp II-bilar före sig satte han färg på tävligen med som alltid från och våldsam framfart. JMK hade detta år många startande, bäst och därtill bästa privatbil – icke seedad blev vår "Spettet" Einarsson med Saab. En sjundeplats i det starka startfältet lovade mer och så blev det ju. Bill Söderberg på fin 13:e plats.

Stig Blomqvist tog vandringspriset för alltid genom sin seger. Folkets park var i detta läge tänkt och planerad som

motorgård – samlingspunkt för alla motorklubbar. Så blev det nu inte tack vare den JMK:are som vid senare Fritidsutställning felinformerade pressen. Det gjorde att Jönköpings kommun inklusive undertecknad som drog sig ur dessa planer.

Resultat, grupp II: 1) Stig Blomqvist, SMK Örebro, Saab 11416, 2) Per Eklund, Arvika MK, Saab 11573, 3) Per Inge Walfridsson, MK Ratten, Volvo 11976. Grupp I: 1) Anders Kulläng, Forshaga MK, Opel 11848, 2) Ingvar Karlsson, MK Nyköping, BMW 11868, 3) Anders Gullberg, MK Rimo, Opel 11884. Märkes-lag: 1) Saab, 2) Opel.

1972

21–22 januari

Det 16:e rallyt startade fredagskvällen med målgång lördag eftermiddag vid Portalen. Specialprov på Elmia vid start och mål inför 3.000 betalande åskådare som betalade 3:- i entrépeng. 15 klubbar hjälpte till däribland tre västgötaklubbar då vi inledde med SS 2 på Agnes marker och körde tre svåra långsträckor på Hökensås.

Vintern hade varit kall så våra snö- röjda och öppnade vägar var "kanon"- bra med lössnövallar. 30 cm nysnö strax före start gjorde inte de första sträckorna lättare. Polisen räknade med 70.000 åskådare i skogarna och första transportsträckan upp till SS 2 var så igenkordad av bilar att vi fick stryka transporttiden. Det tog en timme för polisen att rensa upp publikbilar så vi kunde komma igång. Som vanligt kom hela eliten till start, man såg fram emot kampen mellan Opel- och Saab-stallen. Frågan var om Stig Blomqvist kunde hålla undan för Bus-Ove.

I grupp I var Opel favoriter. Avgörandet kom dock att ske före start – för de som var insatta i fördramatiken var utgången klar. Opel hade årskontrakt med Pirelli som körde med en nyhet; lösa slitbanor på däcken. Dessa breda ej mönsterdjupa däck fick inget fäste utan nu blev det privatförarna på Opel som fick ta upp kampen. Saab monterade samla Goodyear med hårt mönster som bet bra på underlaget men kampen blev inte den vi väntat på ändå. Blomqvist tog täten före Calle "Kapsyl" Orrenius sedan Bus-Oves topplock gått på SS 9.

Per Inge Walfridssons motor exploderade på SS 4, Anders Kullängs växel-låda på SS 17, Åke "Bryggarn" lämnade vägbanan och fällde en tall med Saaben och alltfler försvann. En sensation så länge den varade stod Gävle-föraren PO Flogner för då han låg tvåa fram till SS 19 där han åkte av. Stig

Blomqvist fick en sten att gnaga hål på bränsleslangen på långa SS 18 vid Vimmerby (3,4 mil), det tog över respittiden att suga bensin ur en kompisbil och komma i mål. Där tog Calle "Kapsyl" över och försvarade ledningen in i mål, ingen har som Calle kunnat åka fort på hög växel. 89 startade men över hälften föll bort med diverse haverier och rejäla avåkningar. Efter 1972 gick det till 1976 innan arbetsnamnet Smålandsrallyt åter användes.

Resultat, grupp II: 1) Carl Orrenius, AMCK, Saab 14327, 2) Kjell Ivarsson, Älvbygdens MK, Saab 14808, 3) Håkan Lindeberg, Ljusdals MK, Saab 14918, 11) Bill Söderberg, JMK, Volvo 16137. Grupp I: 1) Leif Asterhag, Huddinge MK, BMW 14440, 2) Lillebror Nasenius, SMK Köping, Opel Ascona 14537, 3) Arne Allansson, Ludvika MS 14540.

1976

15–16 maj

Vi citerar inledningsvis Rolf Alk-hagen på tidningen Expressen: "Smålandsrallyt ska bli en folkfest, Rally High Chaparall blir Sveriges tredje SM-tävling i år. Bengt Erlandsson öppnar fortet och släpper in 240 SM-förare, första sträckan blir Diligensvägen inne i fortet. En perfekt publik bana..."

Med Smålandsrallyt som arbetsnamn fick vi SM – ingen nykomling släpps nämligen in. 12 klubbar som i många år stått för en gemensam serie i T- och minirally svarade för arrangemanget. Start och mål Gnosjö sedan Bengt Erlandsson stått för en BRA summa sponsorpengar – allt hade ju blivit dyrare. Sträckning över A-ringen-Norra-hammar-Jönköping-Tranås-Vetlanda-Värnamo via Anderstorpsbanan till mål.

Klasser hade liksom bilar och bil-

Smålandsrallyt, forts.

märken förändrats – nu gällde Standard B och A samt Special. 75-milabanan fick 240 startande (400 var anmälda) vilket var för mycket. Vissa vägar höll inte. Totalsegrare och segrare i klass standard A blev Bror Danielsson med Kadett GTE sedan överlägsne ledaren Ingvar Karlsson, BMW i klass Special dels fått 40 transportprick och dels gas-wirebrott. Andreföraren fick på stora delar av sista sträckan sitta halvt ner i motorrummet och gasa med wiren i handen.

Resultat, Standard B: 1) P-I Walfridsson, MK Ratten, Volvo 10515, 2) Ola Strömberg, Nora MK, Saab V4 10546, 3) Gert Blomqvist, MK Sävsjö, DAF 66, 10743. Standard A: 1) Bror Danielsson, Årjängs MK, Opel Kadett GTE 10095, 2) Ruben Börjesson, SMK Nyköping, BMW 2002, 10190. Special: 1) Ingvar Karlsson, SMK Nyköping, BMW 2002 10129, 2) Dag Pettersson, MK Skandia, Saab V4 10135.

1984

22 september

Den 22 september kördes rally-SM i Jönköping under namnet 3-klubbars. Dvs KAK/UJ, Norrahammars MK, Jönköpings MK under tävlingsledaren Kalle Stenholms ansvar. De tre kamrat-klubbarerna anordnade ett mycket bra rally.

Vidare rallyäventyr av större klass får vi nog vänta på ett bra tag. På grund av vad då? Jo, det stora problemet heter PENGAR, det kostar att låna vägar idag. Men den som lever får se.

Rallysammanställning:

Inledning och åren 1960–1984

Gösta "Frisören" Johansson

Åren 1954–1959

Gunnar "Gurra" Sjöström



Björn Waldegård far igenom en kotunnel under motorvägen söder om Jönköping. Andra raka segern i Smålandsrallyt för Björn i Porsche 911.



ISBANETÄVLINGAR PÅ AXAMOSJÖN

Vi började söka lämplig plats och sjö 1959 för att tävla och tjäna lite pengar till klubben. 1961 var ansökningarna klara och Axamosjön blev platsen då godsägare Broman gått med på att ge sitt tillstånd.

Men vintern gick och tjockleken på isen steg aldrig över 20 cm – inställt.

1962 den 11 mars var det dags för premiärtävlingen med en otrolig massa förberedelsearbeten, massor av vägskyltar, banmarkeringsmaterial, m.m. Kommuntorrdass som stod fastfrusna på Framnäs – en man med traktor skulle lasta dem åt oss – han lyckades bryta sönder 15 st så vi fick 3 st (tre) till depå och publik – men det var bara att skita i! Det går inte att räkna upp alla fantastiska frivilliga insatser men utan Agne Johanssons banritningar och inte minst alla timmar han hyvlade banorna under de fem år vi var på Axamo hade vi stått oss slätt.

Först lite samlade minnen. "Tumba" vårt då snabbaste ess på både bana och is lyckades ett år (då han glömt sätta fast stolen) åka på taket utmed rakan – blankis – lika fort som dom tävlande på banan. "Sippa" som fått strömbrytare monterad och inte fick igång bilen förrän alla lämnat startplattan. Vinterfiskaren som borrar 50 hål en morgon mitt i banan, tur att Arne Landgrens brandpojkar kunde täta med kolsyresläckare.

Värre var det när en onykter yngling kört förbi alla avspärningar och fastnat i en snövall. Polisen kom när han ringde efter hjälp vid Badrestaurangen. Beställd bärgare som åkte ut på isen flera ton tung sjönk i depån. När vi kom så bärgade en annan bärgare den första – vilket jobb att göra ny nedfart och flytta depån. Bilen knuffade vi loss och åkte i land med.

Vädret och isen varierade från metertjock snö till ren blank is. Ett år lånade vi upp alla halmbalar i Vätterdalen. Ett annat år banmarkerade vi med kimrök, bilar och vi själva blev svartare än sotare. Det "skitigaste"

minnet var när några ynglingar skulle lasta depådassets tunna – välfylld – och inte ville lorta ner sig. Då tappade dom tunnan över sig och ut på isen, fy bubblan. En lycklig man dessa fyra år och vem var inte det – det var vår kassör Nils Erik Löfqvist räknande nätterna långa. Inte under 5.000 men upp till 8.000 åskådare beskådade våra tävlingar. Portalen som ordnade "AX-IS-galor" var jättenöjda dom med.

1962

Den 18 februari var det meningen att första Is-SM skulle körts, men 60 cm snö och stöpis satte stopp. Men vi kom igen. 11 mars hade ca 5.000 letat sig upp till Axamo och fick se härliga tuffa körningar. Vi körde två kvalheat och final i varje klass i stället för acc-prov. Detta vårt system visade sig mera rättvist.

Sven Lundberg med BMW 700 hade en egen uppvisning i första heatet tills Jan Fisk kom ifatt. Jan Lindeberg på Ford Anglia klarade även han en finalplats. I finalen Klass I fick Sven punktering men kom i mål. Bengt Gustafsson, Halmstad vann före Anders Sigurdsson, Ulricehamn, Sven Lundberg sju.

Klass II blev en uppvisning av Tom Trana, AMCK, i en BMC Cooper. Tom vann överlägset före Inge "Fort" i en Morris, KAK. Sven Ola Gustafsson, JMK slutade fyra med sin Cooper.

I klass III stora bilar tog Kjell Nordström, Volvo, Borås MK snabbt kommandot och slog klubbkompisen Bengt Conradsson, Volvo med 14 sekunder. Duellen bakom mellan Jan Krüger och Elleman-Jacobsen var dråplig där Elleman åkte på två hjul men kom ner rätt vilket inte K Salander med sin Anglia klarade. Han rullade varvet, fortsatte men hela karossen var sned så det var bara att gå i depå.

1963

Vi trummade ihop ett OT-dubbat stort startfält samt tre långdubbade klasser. Ludvig Tradefeldt vann OT-klassen, Saab-klassen vann Sigvard Johansson, Trollhättan före Lasse Taung och vår BMW-åkare "Tumba" fastnade i första snövalLEN. Ingemar "Sippa" Rosell tog starten i mellanklassen men fick punktering på sin hundkoja och

fick Ture Nilsson före sig i prislistan – Sven Lundberg tappade ett hjul och så var hans dag förstörd. Volvoklassen vann Elleman-Jacobsen ohotad. Samma segrare i rövarheatet före Krüger men här kom "Sippa" sexa – starkt kört.

1964

Detta år arrangerades SM och även RM – riksmästerskapet för kortdubbar – kördes. Lilla klassen upp till 850 cc hade samlat så många deltagare att vi tillgrepp två kvalheat. I finalen var Sigvard Johansson ohotad och vann före Bo Johansson (Brastad) och Anders Sigurdsson, Ulricehamn även dom på Saab. Vår Erkki kom bort och Olle Johansson, Värnamo hamnade upp och ner efter att ha besökt snövalLEN.

RM:et i lilla klassen vann Per Tjerneld, Opel Kadett och stora klassen tog Eije Widén, BMC hand om.

1965

Då väntade nästan 6.000 åskådare spånt på starten i hundkojeklassen där Picko Troberg och Jonny Lundberger hade en otrolig fajt som Picko till slut vann före Jonny och Lennart Lystad på tredjeplats. Efter detta lopp var det specialtransport till Axamo flygfält där ett plan väntade på Picko för flyg till Bengtsfors där han samma dag skulle åka grupp 4 på Harsjön – även detta SM. Oväder och ingen landning före start vilket Picko ansåg vara JMK:s fel (?).

1966

Den 20 februar i hade vi fått SM i samtliga klasser. Vilka fina annonsnamn och tävlingen blev det årets "bästa". I klassen grupp 2 högst 1000 cc fanns Saab, BMW, BMC, Fiat, m.m., m.m. Bo Johansson som körde Fiat Abarth vann knappt före Olle Loggert, BMC Cooper med Sigvard Johansson, Saab som trea. Grupp 2 1001–1600 cc vann Picko före Svante Vorrjö på Cortina Lotus, trea var Anders Josephson, Cortina Lotus.

Grupp 2 över 1600 cc vann av den inte helt obekante Bo Ljungfeldt, Ford Mustang före Freddy Kottulinsky, BMW 1800 TISA. Grupp 3 tog Staffan Wahlström före Anders Josephson båda körande Lotus Elan.

Grupp 5 var stenhård där det skiljde en sekund mellan vinnaren Harry Sköld och Erik Berger båda Cortina Lotus, fyra var Reine Wisell. Inga JMK:are? Med så välfyllda startfält av landets bästa så fick våra förare inte plats. Tyvärr.

Gösta "r"

Från is-SM på Axamosjön 1966: Övre bilden visar hur tufft det var mellan Svante Vorrjö och Anders Josephsson. Båda körde Cortina Lotus.

Mellersta bilden med Bosse Johansson, numera Brastad, i Fiat Abarth som vann före Olle Loggert i BMC Cooper och Sigvard Johansson på tredje plats med Saab.

Underst från 1965: Picko Troberg i ledning före Jonny Lundberger – båda i BMC Cooper. Picko vann grupp 2 mellan 1001–1600 cc.

SM i Bil-orientering 1965

För att få bästa översikt av denna toppentävling kunde man skriva av Idrottsbladets referat. Men de bästa minnena tillhör förarbetet och det jättejobb som följde efter det prislistan spikats den 31 oktober på Hotel Portalen där start och mål var förlagt.

Bilorientering fick fart under mitten av 50-talet och fick störst spridning från Gävle i norr till Skåne i söder. De flesta Svenska mästararna i denna gren kom från stockholmstrakten och de flesta SM gick i dessa trakter.

1964 arrangerade Nässjö MK en bra tävling där jag och Rune "Radar" trodde att SM-tecknet skulle bli vårt. Men de sista tre sträckorna på Ränneslätt fixade banläggare Sjöberg en specialfälla och vi fick nöja oss med fjärde plats.

Men tanken på SM-arrangemang i Jönköping tog fart och i februari kom en signal: Ni får köra...

Hemligt

Allt var ju hemligt till tre dagar före start. Att hemlighålla var inte svårt då vi arrangerade många tävlingar detta år. Så mina medhjälpare vid ratten visste inte om det var O-serien – då sju klubbar i Småland – Smålandsrallyt eller något annat. Att plocka fram 23 mil "svarta vägar" på totalt 27 mil med 31

bemannade kontroller tog tid. Till slut fick vi en sträckning över A6-Taberg-Västra Jära-Habo-Mullsjö-Gustav Adolf och åter till Jönköping. Mycket på "jungfrulig mark", bland annat utnyttjades Agnes ägor i Västergötland.

Blöt natt

"Gurra" Sjöströmoch jag hade en blöt natt då vi åkte över en bro med lösa slanor över två granstockar. Jag ropade: "Gasa intel!". Men för sent. Fram- och bakhjulen åkte ner mellan stockarna och vi satt fast. Innan vi lyckats att med rep och taggråd få fast slanorna och rullat av bilen var det morgon och fruar och jobbkompisar undrade vad...

En natt hamnade vi på ett gårde med fem hästar och när vi försökte komma ut ville dom ut också. Till slut hoppade kompisen ut vid en grind i farten – jag åkte till nästa med hela kopplet efter – så full rulle mot första grindhålet, grinden upp, jag ut, snabbt slogs grinden igen. Hästarna satt på bakbenen och bromsade men dom var inne och vi ute.

Tävlingsdag – efter en fin höst öppnade sig himmelens portar denna lördag och det slutade inte regna förrän sista man var i mål. Erik "Jerka" Pettersson, SVEMAs kontrollant som åkte banan trodde på täta strider med få

prickbelastningar. Vi visste!

Spridningen blev stor och många snurrade både länge och väl. En som chansade friskt och fick det att hålla hela vägen var Leif Nordin/Hans "Pöte" Carlsson från Taxi MK – DM-vinnare i stockholmsregionen. Dom var 30 prickar före Freddy Blomberg/Ingolf Elmhammar, Götene MK 330 prickar. En "cykelscout" (?) ringde Västergötlands Länsstyrelse någon dag före start och hade tänkt ut att han och 30 ungdomar skulle cykla kors och tvärs över den troliga SM-sträckningen. Men den fula gubben gick inte. Trots alla hemlighetsmakerier dök en s.k. servicebil upp baklänges in i en kontroll i Agnes mörka skog. Tur eller vem vet?

Så till måndagen och två månader framöver. Många vägar var turligt nog förskottsbetalda. Andra var plog- och grusningskostnader uppgjorda. Men mycket långt in i skogen fick vi laga själva. Ett verkligt JMK-kamratgäng skapades. Ett 35 man stort gäng ställde upp med lastbilar, spadar, m.m. Tildelningen var – stor matsäck till alla plus lite arbetsstärkande "medicin" till en del. Alla slet och betalade ur egen kassa. Jobbet började klockan 18 och var ofta inte slut förrän på morgontimmarna. När sov man?

Älgstudsare i handen

En natt vid ett-tiden kom vi med Janne Lindbergs bil o släp till en gård där 15 bilar åkt fel och vänt på gårdsplanen. Cirka 4 kubik av det sista lasset tömdes ut, krattorna fram och när det såg bättre ut än nytt stod ägaren i dörren med nattskjorta, långkalsonger och träskor:

– Ni har inte lagt något grus vid köksingången, sa han. Vi svarade att där har ingen bil åkt och inget grus någonsin funnits. "Gubben" sträckte in handen och när den kom ut höll han en älgstudsare i densamma. Lille Janne hoppade snabbt fram:

– Skjut gubbe, men du träffar inte alla och resten av oss kommer att strimla dig.

Gubben lämnade oss snabbt.

Dagen efter ringer Tage Lindstam:

– Du, gubben i natt, han har suttit på Ryhov för han jagat blåbärsplockare med studsaren.

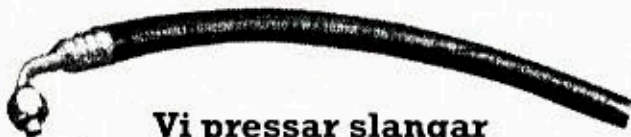
Ibland var det nära...

Inte blev JMK rika på detta SM, men vilken kamratanda och vilka goda lovord från alla, tävlande, press, förbund, m.fl.

Gösta "P"

KLIMATSLANG

Godkänd slang för
Freon 12 eller grön freon.



Vi pressar slangar
komplett med kopplingar.
Snabba leveranser.

Öppet hela sommaren
Månd.- fred. kl. 7.30-16.00

INDOMA

Fridhemsv. 25. Box 319, 551 15 Jönköping
Tel. 036-30 64 00. Fax. 036-16 46 97

T-TÄVVLINGAR FÖR MC

Tillförlitlighetstävlingar – numera Enduro

Tillförlitlighetstävlingar för motorcyklar hör till dom allra tuffaste grenarna av motorsport. Att ta sig fram på två hjul på slingrande skogsvägar på halt underlag i kyla och mörker har fascinerat många grabbar. Att stå på efter en pilad bana så snabbt det går har ju också givit sporten epitetet "skogs-TT".

Klubbens stora stjärna Rolf Stagman blev ju tidigt fabriksförare hos Husqvarna och fick prova på hetluften ordentligt. Rolfs tävlingsinstinkt bådade för framgångsrika år i T-spåren.

Eit flertal av kompisarna i JMK försökte haka på bland andra Lars Fransson och Lars "Kaifas" Ljunggren. Vid DM-tävling i Nässjö 1955 vann Rolf Stagman seniorklassen och Lars Fransson klassen för A-juniörer. Men det dröjde till 1959 för den stora insatsen från JMK:s sida. Då arrangerade klubben sluttävlingen i SM som blev en dramatisk historia. Tävlingsledare var

Carl-Axel Adolfsson som hade ett brinnande intresse för alla motorsporter. Calle hade strängt en bana på totalt 35 mil med start och mål vid Atteviks.

Banan gick via Strömsberg ner mot Hok, vidare över Rävaskans-Skoga-Rommenås-Gummenås samt åter Rommenås. Tillbaka över Tenhult genom skogen till Hökamosse. Vid starten regnade det och regnet fortsatte mest hela natten så förarna hade två jobbiga nattetapper att klara av. Halt och svårkört på de smala kostigar som stundtals drog fram i svår terräng.

Torsten Hallman tog ledningen i stora klassen över 175 cc före Ove Lundell och Rolf Tibblin medan Rolf Stagman var omöjlig i lilla klassen. Sune Skogsmo och Bengt "Spicky" Svensson var klart på efterkälken.

Dagsetappen gynnades av fint väder. Torsten Hallman var tvungen att vinna för att ta SM-tecknet. När Tibb-

lin gått upp i ledning blev det spännande värre – men Rolf vurpade och Torsten ryckte åt sig ledningen och vann. Men nu kom det sig att både Hallman och Lundell hamnade på 46 totalpoäng efter tillgripande av alla särskiljningsregler beslutades att ge båda SM-guldet.

I lilla klassen var Rolf Stagman suverän och vann tävlingen men fick detta år nöja sig med brons i SM. Bengt "Spicky" Svensson tog guldet på sin 30-årsdag!

Stagmans tre SM-tecken plus alla andra framgångar i T-tävlingar som Novemberkåsan och medaljer i Six-days och Sexdagars gör honom till klubbens mest meriterade förare. En fighter som visste var gashandtaget satt.

GSm

Svenska nationslaget i Tatra Trial i Polen 1957 där dom vann. Från vänster: Sune Skogsmo, Tage Magnusson, Lars-Olof Hagman, Torsten Hallman samt Rolf Stagman, JMK. Alla kända namn från prislästorna i T-tävlingar under en lång tidsperiod.



PROFFS PÅ FÄRG

Industrifärger, Bilfärger, Målerifärger, Sprayfärger

Vi tillverkar sprayfärg i önskad kulör

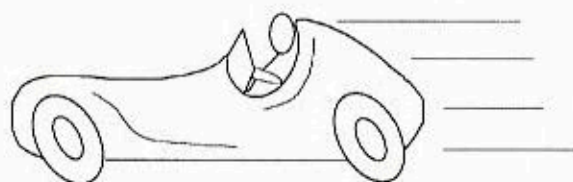
ÖSTERÄNGENS FÄRGCENTER

Österängsvägen 14, 554 63 Jönköping (bredvid Holmgrens Bil)

Telefon 036-11 24 40. Telefax 036-11 28 84.

Om vi skulle bygga en riktig kärra....

då skulle vi skära ut delarna med laserskärning
pressa detaljer i vår kantpress
slipa och polera den i vår slipavdelning
dra kablarna i vår elavdelning
och lacka den i vår pulverlack



Tyvänn, tyvänn, vi tillverkar inte bilar, men kan mycket annat. Prova oss!



Lundbergs Plåt AB
036 - 30 13 50

LEFFES BILSERVICE

- SERVICE
- REPARATIONER

- BILREKONDITIONERING
- DÄCK o FÄLGAR

Fabriksgatan 7, TABERG. 036-633 80.

 **Electrolux**
Wascator

OBS!

Nytt telefonnummer:

036-609 00

Akutnummer:

010-286 05 30



- * Försäljning
- * Service
- * Garantiåtaganden

ALLT INOM HUSHÅLLSSERVICE

ELIT
SERVICE AB

POSTGATAN 8, NORRAHAMMAR

Blandade minnen

Minns Du våra Varvlopp, Familjerallyn, Miniracing och hoppet om en motorbana på Elmia? Minns Du att JMK var Sveriges mesta SM-arrangör 1964? Åtskilliga varvlopp kördes på Elmia och A6 under 60-talet.

Det var vi som "uppfann" det mest kända som gick upp på Rosenlundsfältet med kändisar som Calle "Kapsyl" Orrenius, Åke "Bryggarn" Andersson, Tom Trana, Per Tjerneld och 4.000 åskådare.

Programmet startade med vattenskidåkning på Vättern, sen kom fallskärmshoppare med eld i baken från 3.000 meters höjd neddimpande, varvloppet omfattade utslagsheat om 8 varv plus final. Bryggarn missade finalen då Saaben lade av, segrade gjorde Orrenius före vetlandasonen Sven Simonsson, Tjerneld trea. Valdemar Hultberg, SMK Vämamo gick in som fyra före Tom Trana.

Kommer Du ihåg att det var JMK som fick in Miniracing, spårstyrda skalenliga småbilar under dåvarande SVEMAs kapp.

Intresset var enormt på 60-talet. Vi körde två gånger per år stora familjerallyn med ca 150 startande ekipage. Dom rallyna ordnades tillsammans med Jönköpings-Posten och priserna var fina som Englands-resor, osv.

1964 körde vi massor av SM-tävlingar: Sydrallyt med massor av Smålands-, Blekinge- och Skåne-klubbar som medarrangörer. Smålandsrallyt gick också som SM, Isbane-SM ordnades på Axamosjön och på detta SM i bilorientering. Andra år blev det bara två SM om året men det fanns år då vi bara körde ett enda.

Till detta kan läggas att det arrangerades ett par OT-special och några O-tävlingar per år. Hur hann vi med – när jobbade vi???

Före Anderstorps-epoken kom vi på idén att använda Elmias asfalterade vägar plus JMK-kostade slingor – då kunde vi börja med racing. Intresset från förarna och publiken fanns.

Förslag skissades, kommunen kontaktades och en dag fick jag en stadsarkitekt i knät (inga namn). Han ritade en "häftig" sak i en åtta med passage i tre plan på mitten. Varken kommunen, Elmia eller klubben hade ett par, tre miljoner liggande så det hela sprack. Den dyrbara idén hindrade troligen Elmia och motorsporten att ha en racingbana i Jönköping.

Minns Ni också att hösten -74 utspelades rena Dackefejden när Smålandsklubbarna efter tio års kamp lyckades gå ur Södra Bilsporförbundet och nybildade Smålands Bilsporförbundet? Grattis!

Gösta "P"

RYTANDE MOTORER

– fartfest på gamla flygfältet



Rolf Frohlund, en av vinnarna vid Gräs-TT på gamla flygfältet.

Gräs-TT för bilar arrangerades på gamla flygfältet den 1 september 1963. Det var inte svårt att hitta tävlingsformer på 60-talet, men att få både fartfest och pengar till klubben var en ständig fråga för JMK. Diverse varvlopp, m.m. var avklarade när vi kom på att gamla flygfältet var under avveckling och skulle bli industri-
mark.

Tillstånd fixades snabbt och banan ritades – 2.000 meter lång och mycket bred med kluriga kurvor. Otroligt bra publikplatser på bullervallarna och dessutom näthinägnat. Om inte himlen öppnat sig tävlingsdagen hade JMK säkert fått 10.000 åskådare – men varför gnälla när det kom 3.000 personer som gav oss ett bra tillskott i kassan. Torbjörn Ström – min kartläsare – fick agera tävlingsledare – här fanns chans att visa framfötterna på hemmaplan.

Damernas stora dag

Damernas stora dag blev detta med Barbara Johansson, Botkyrka MK som vinnare i klassen 1300 cc grupp II före Lasse Krall, Ljungby och Ingemar "Sippa" Rosell då för KAK/Uj samt över 1300 cc gr I segrade Sylvia Österberg, Nacka MS i Volvo hårfint före Erik Berger,

Cortina.

Klassen under 1300 cc gr I såg Bo Elmhorn, BMC som vinnare efter en hård match med Anders Sigurdsson, tvåa och Olle Bromark, trea.

850 cc grupp I drog iväg med Olle Bromark i ledning och undertecknad tätt bakom. För tätt bakom – då ett varv återstod var Saabens öppna Lanciaförgasare fyllda med gräs, grus och vatten. Nu vann Olle överlägset före L Å Rhodin denna klass.

Debutanter!

Så var det dags för JMK stora glädjeämnet denna våta dag – debutanter!

Klassen omfattade bilar upp till 3000 cc och ett stort startfält brakade iväg och det togs och gavs riktiga pärlor. JMK:s egen Rolf Frohlund med BMW gick vinnande ur striden efter en smart körning där Arne Naess, BMC och KAK/Uj blev tvåa före ytterligare en JMK-åkare, Bengt Åke Bylefors också i en BMC – liktydligt med "hundkoja". Tyvärr fick vi inte fler tillfällen att åka gräs-TT på denna perfekta plats. Grävskoporna kom snabbt och förvandlade marken till industritomter.

Gösta "P"

BÅTRACING

Inte bara på is – utan också på vatten

Sverker Benson, Idrottsbladets motorskrubent, ringde en vårdag 1974 och undrade om speakerjobbet vid Sveras SM för utbördare runt Visingsö kunde vara något för mig. Så blev det och i strålande väder kördes alla klasser med stor publik.

1975 och 1976 utnyttjades JMK:s funktionärer. Men dessa år visade sig Vättern från sin grymma sida. De båda mindre klasserna kom runt norra delen på ön – där havererade samtliga med ett svårt bärgningsarbete som följd.

1977 stod JMK som värd med start och mål i Huskvarna-hamnen. Banan var bojad över Vätterleden-Domsand-Kanotklubben-Sandbankarna. Tre varv för de mindre klasserna och fyra för de stora. Tävlingsdagen var åter Vättern på dåligt humör men sydväst vinden kom inte åt inne i viken, så vi kortade banan och tävlingen blev bejublad av deltagare och den stora publik som kantade stränderna.

Tänk om vi kunnat få 1 krona i entré av varje. Minnen...

Bojvakten vid Kanotklubben, som hade till uppgift att notera vilka nummer som passerade, kom med en lista där man kunde läsa: Stor båt, liten båt, blå båt, liten båt, osv. Tur att ingen protesterade mot felkörning, eller åkte alla rätt? Totalsegrarna, stora klassen tillika (Z) blev Björn Myrbrink och inte okände Leif "Honken" Holmqvist, känd från fruset underlag. SVERA tröttnade på blåsiga Vättern och därmed var båtspoken över för vår del.

Gösta "P"



Bild från 1975 års Vättern Race.

Tävlingar på bana, i backar och på travbanor

JMK har i avsaknad av egen motorbana endast periodiskt haft förare i dessa grenar. Först ut och länge ensam var Sven Lundberg som åkte Europa runt på backtävlingar med olika bilmärken och dessutom med goda placeringar. När Sven varit i Norge några gånger och vunnit blev det lite fart i JMK-pojkarna.

Agne, Lindeberg, Frisse, m.fl. prövade lyckan där. Erkki, "Sippa", Morgan Freed syntes också lite varstans med bra resultat.

SM på bana körde "gamle" JMK:aren Kjell Gustavson, Ingemar "Sippa" Rosell, Erkki Salminen, Gösta "Frisse" Johansson, Morgan Freed och Rolf Frohlund. Helt lysande var Karl-Roger "Tumba" Gustavsson som med sin lilla BMW plockade många SM-poäng, allt från delsegrar till bra placeringar runt våra motorbanor.

Erkki körde några år formel 3 med en Brabham BT 28. Med en andraplats bakom Torsten Palm på Ring Knutstorp visade han sin förmåga men det blev

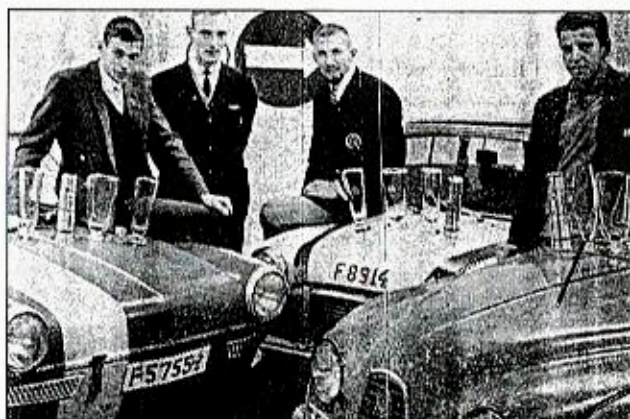
ytterligare bra placeringar under F 3-karriären.

Den som givit JMK och sig själv de största rubrikerna och bästa resultaten är Lennart Hall. Det började med Cortina Lotus i Team Dextrosol där även Erkki Salminen ingick. Fortsatte så med Team Banco Racing där Lennart körde både Escort Twin Cam och en Escort med BDA Cosworth Motor. Lennart blev Nordisk Mästare två år – och var endast en "rejäl tryckare" från att bli Svensk Mästare.

Flera 1:a och framskjutna placeringar noterades och flera kunde det blivit – men Lennart var hård mot materialet – bryta växelspak och kröka rattar klarar inte alla av – en och annan våldsamt naturvisit fanns även med.

JMK hade fler förare på gång efter diverse förarkurser på våra motorbanor – men det var billigare att tillhöra Anderstorp Racing Club med egen bana – så en och en försvann från klubben på detta vis.

Gösta "P"



Ett framgångsrikt gäng bilåkare. Från vänster ses Karl-Roger "Tumba" Gustavsson, Rolf Frohlund, Arne Naess och Erkki Saminen.

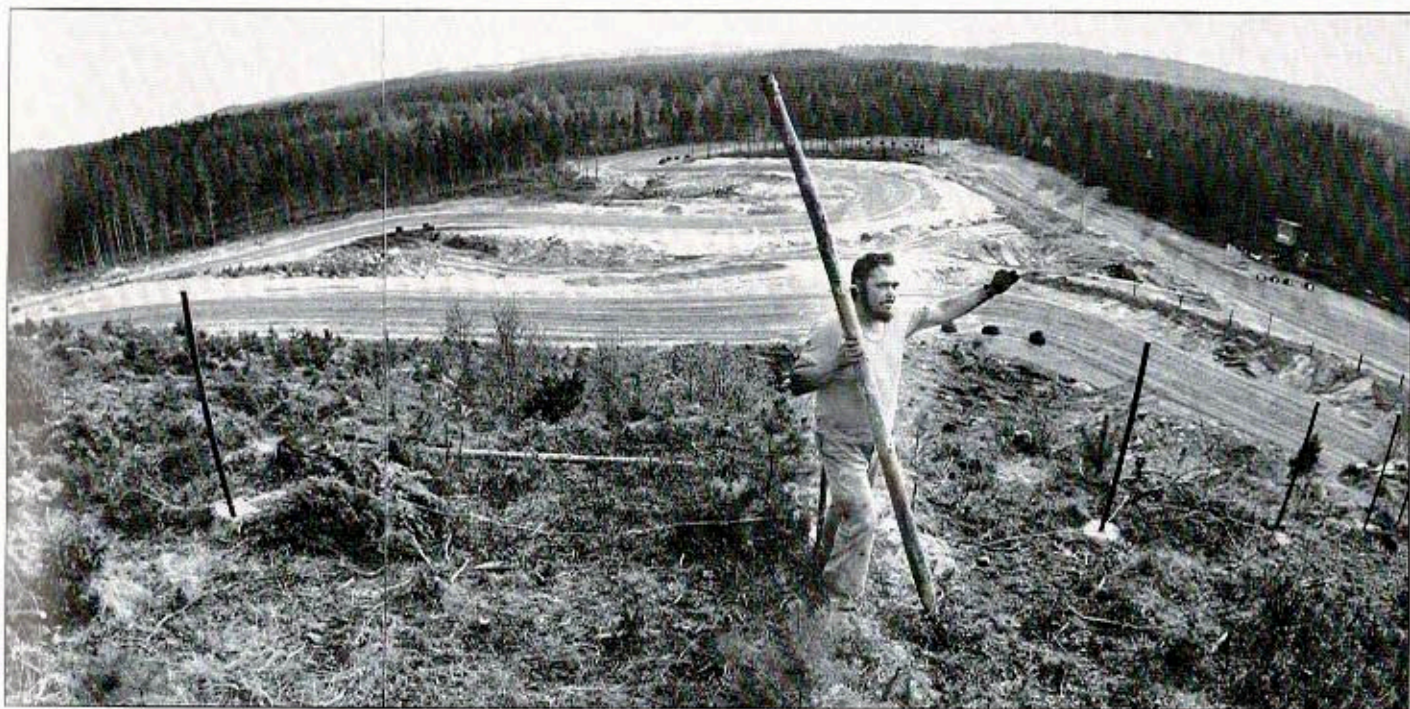


JMK:s satsning på en rally-crossbana vid Taberg tog fart under 1973, då klubben hittade det lämpliga området som arrenderades av kommunen.

Banbygget med tillhörande anläggningar blev en arbetsam uppgift för medlemmarna där många svarade för berömvärda insatser.

Här intill en bild av en trio som offrat mycket tid och visat stort intresse.

Solveigh Einarsson var sekreterare i JMK under åren 1975–1976. Hon jobbade med mycket pappersarbete när det hela drog igång. Åke Gustafsson i mitten hade sekreterarjobbet 1973–1974, men massor av andra uppgifter som tävlingsledare, m.m. klarades av denne flitige man. Anders Hillerström, t.h. har under senare år lagt ner mycket jobb i klubbledningen, under åren 1987–1988 var han klubbens ordförande men fortfarande idéspruta och en av initiativtagarna till Mopedskolan på Tabergsbanan.



Alvar Johansson demonstrerar den nya Tabergsbanan för pressen den 20 maj 1976 och drömmer om 10.000-tals åskådare. Underst några bilder från installationen av klubbhuset vid Tabergsbanan.



RALLYCROSS

Det började i Hedemora, fortsatte i Tranås med 13.713 betalande åskådare och året var 1973. SMK Eksjö kom tvåa 1974 och SMK Värnamo samma år medan vi i Jönköping febrilt letade efter lämplig plats för en rallycrossbana.

De tidigare banorna var lagda på motocrossbanor med diverse förändringar. Vi ville ha ett permanent område vilket senare visade sig vara rätt och de förutnämnda är nu ett minne blott.

1973 på våren ringde Hagelin:

– Jag och "Spettet" har hittat en bit mark som kommunen äger, söder grustaget, väster Taberg. PERFEKT!!!

Moestedt uppvaktar kommunen och ärendet är i hamn.

Den tid som följer är helt otrolig, så mycket frivilligt arbete av så många med så många "fixade" och utlånade maskiner skulle idag vara en omöjlighet.

820 meter lång och internationell bredd och standard. Speakertorn, sekretariat, liten klubbstuga, besiktningsramp, m.m. för 50.000:- PLUS allt frivilligt arbete, grus, makadam, asfalt. Var kom allt ifrån.

Att komma ihåg alla som slet är svårt. Familjevis Hagelin, "Spettet", "Liffen", Åke Gustafsson, "Anik", Alvar, "Mexiko", "Lappen", "Svarten" och sist men inte minst

Stellan "S" Johansson.

Det sprängdes i berget för att komma upp mot krönet, det dränerades, det fälldes, nej det fick vi inte göra. Vi fick ihop en rishög på 30 meters omkrets, 4-5 meter hög och en lördag var det dags att elda: Däck, medhavd diesel, lite bensin (troligen för mycket) då "Anik" på toppen tömmer sista dieseln, på väg ner då någon tänder en tändsticka och kastar fram. VOM!!! Högen formligen exploderar och lyfter från marken – lyfter gör även "Anik" med änglavingars hjälp men det slutar bra och brinner hela dagen.

Banbesiktningen 28 november 1975 klarades med glans, samlad press var mycket imponerad. Vi påstod med fog att Sveriges publikvänligaste bana var JMK:s. Söndag 23 maj 1976 var det dags för invigningstävling med kanonfint väder (förmodligen för fint) men nästan 5.000 kom för att se rasande fina dueller – det togs och gavs och framför allt – först ut var sällan först i mål.

Första segraren blev Stigh Dahlman, Stockholm i en Porsche, tvåa blev Johnny Lindahl, Eksjö i Porsche och tredjeplatsen även den till Eksjö med Leif Hagström rattande en VW. JMK:s stora glädjeämne denna dag, Stellan Johansson, slet till sig en överraskande 4:e plats i sin Volvo Amazon.

Den andra tävlingen kördes 26 september 1976 med Börje Carlsson från Falköping som segrare.

Sedan har det rullat på under åren

med i början två tävlingar per år som i mitten på 80-talet utökades till fyra stycken per år. 5 SM-tävlingar har också genomförts och ett stort antal DM-tävlingar då Tabergsbanan ett tag var distriktets enda rallycrossbana. I och med att mästerskapstävlingar har körts så har också antalet startande ökat för att vid många tävlingar ligga en bit omkring 100-talet.

Även JMK:are har tagit hem segrar på Tabergsbanan. Först blev Björn Rosell med en seger i en RC-B-tävling 1988. Även Benny Lydén och Hans Wärnbring har vunnit varsin RC-B-tävling.

Från början var det inte så många förare i klubben men en av de färgstarkaste var Stellan Johansson med bland annat en seger i en av deltävlingarna i Volvo-Cupen 1978.

I dag, 18 år efter Tabergsbanans tillkomst, har antalet aktiva rallycrossåkare ökat till ett 15-tal. Under de senaste åren har JMK dominerat Smålands-DM med flest deltagare och Janne Classon som abonnent på andraplatsen. Det hann bli 4 silvermedaljer innan Hans Wärnbring tog över och även 1993 lyckades knipa guldmedaljen.

Sedan DM infördes för förare med licensklass B och med något mindre bilar har det näst intill varit storslam för JMK, med både guld och silver två gånger och ett brons. Tomas Sköld är den som tagit de båda gulden. Givetvis



Från premiärtävlingen 23 maj 1976 på Tabergsbanan. 5.000 personer såg stockholmaren Stigh Dahlman i Porsche vinna före Johnny Lindahl, Eksjö, Porsche medan tredjeplatsen gick till klubbkompisen Leif Hagström (bilden t.h.) i VW.

TABERGS-EPOKEN

har också ett klubbmästerskap körts sedan JMK fick tillräckligt många egna förare.

När SBF efter två provtävlingar beslöt att införa folktrace som en sportgren från halvårsskiftet 1981, var inte Jönköpings MK sen att haka på.

Redan i september 1981 körde vi vår första folktrace-tävling då på en med "sandhögar" modifierad rallycross-bana för att passa den hastighetsbegränsning som finns inom folktrace. Antalet tävlingar ökade snabbt för att i år bestå av 4 nationella tävlingar och 5 klubbävlingar. Redan det andra året byggdes en separat folktracebana som bara har en liten del gemensam med

rallycrossbanan.

Klubbmästare har korats alla år utom det första.

Folkracen blev inte bara ett ekonomiskt uppsving för klubben utan framför allt ökade medlemsantalet kraftigt då det nu fanns en motorsportgren som gick att utöva till en rimlig kostnad. I dag har JMK ca 200 licenserade förare och flertalet av dessa är folktrace-åkare. Det finns tävlingar på Tabergsbanan då startfältet består av 40-50 JMK:are.

Under en period på slutet av 80-talet försökte vi få igång en tredagarstävling (Pingstpokalen) men då det visade sig var en svår helg att locka förare lades det hela ned efter att även försök att

köra en annan helg gjorts.

Sedan Smålands Cupen infördes har det alltid funnits JMK:are med framskjutna placeringar men det dröjde ända till 1993 innan det blev en jönköpingsåkare som vann Cupen.

Magnus Anderson var namnet, ett namn med anor i klubben då både pappa och farfar är eller har varit aktiva i JMK.

Det finns givetvis många fler JMK:are som gjort fina insatser på folktracebanorna runt om i landet – främst i Småland.

Gösta "P" och Sven Åke G

JMK:s garage på A6

Klubben förfogar över en förtämlig verkstadslokal på A6-området. Lokalen omfattar hela 13 platser med nära nog komplett verkstadsutrustning där medlemmarna kan meka med sina tävlingsbilar.

Den här populära verksamheten är förstas fullbokad, men det går att ställa sig i kö. Varje måndag är det gemensam mekarkväll och första måndagkväll i varje jämn månad har man stormöte.

Garagegänget har även en gemensam fadderbil – en vitblå Volvo folktrace-bil med klubbemblem.

Företags-race

JMK erbjuder företag och organisationer Företagsrace. Detta innebär att man hyr Tabergsbanan ett antal timmar och ordnar tävlingar med klubbens tio bilar.

Stallet med bilar håller dessutom på att utökas. Detta är en mycket populär verksamhet som klubben fått uttryckliga lovord för. Kontaktman för företagsrace är Åke Kindbom, tel. 036-461 97 eller 036-18 50 35.





ambjörnsons

FIRAR 90 ÅR I SVERIGE FIRAR 72 ÅR

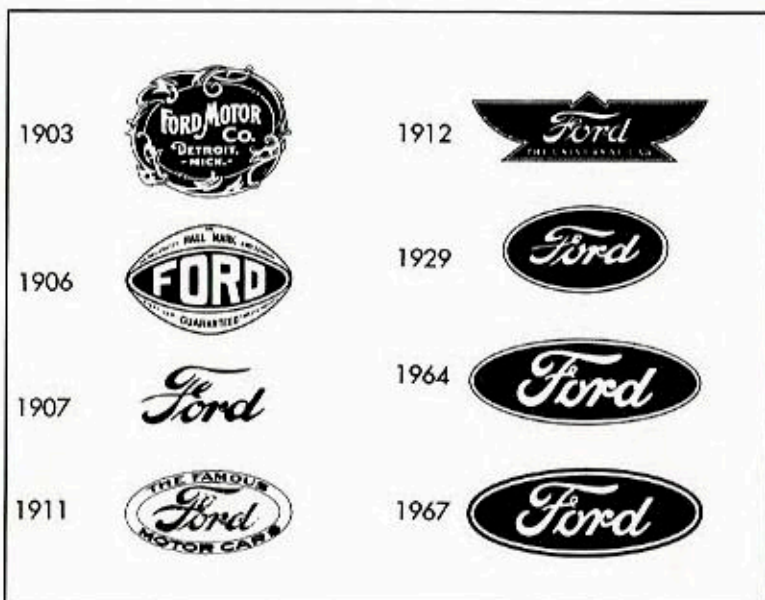
Det är 90 år sedan den första T-Forden rullade in i Sverige. Under dessa 90 år har Ford haft över en miljon nöjda kunder i Sverige. Vem minns inte de härliga bilarna från 50-talet, t.ex. Monterey, Lincoln och framför allt Thunderbirden! Dagens bilar klingar under helt andra namn såsom Escort, Scorpio och Mondeo.

Mondeo har för övrigt valts till årets bil 1994 i Europa, Norden o Sverige av en enig journalistkår.

Vi har mycket att fira på Ambjörnsons! Ambjörnsons har över 70 års erfarenhet av bilar och vi finns både i Jönköping och Gislaved.

Titta in till oss för att ta del av vårt jubileumsfirande.

VÄLKOMMEN!



Ford Mondeo.
Årets Bil 1994.



TOYOTA



IVECO



ambjörnsons

GISLAVED

Hagagatan 6

Tel 0371-844 00

- Sedan 1922 -

JÖNKÖPING

Bangårdsgatan 23

Tel 036 11 98 50

JMK:s Mästare

ARNE GUSTAFSSON

Svensk Mästare i Stockcar 1958

Hemförde SM-titeln efter en strålande säsong 1958. Stor favorit bland den månghövdade publiken på hemmabanan Junestadion. Smarta körningar och en väl fungerande bil med snabb och trimmad motor var viktiga komponenter i framfarten.



GUNNAR och SVEN NILSSON

Svenska Mästare i T för bilar 1954

"Fiat-Nissarna" vann SM i Tillförlitlighet efter vinst i den avslutande Rikspokalen. Gunnar ägnade sig åt motorsport sedan 1933, började med mc, övergick till utbordare. Militärflygare under kriget och från 1949 bilhandlare tillsammans med brodern Sven, som alltid ställt uppmed benäget bistånd – mäterligt sådant i tävlingsammanhang.



ROLF STAGMAN

Svensk Mästare i T för mc 1956, 1957, 1958

Tre år i rad tog Rolf hem titeln i klassen upp till 175 cc. Dessutom stora internationella framgångar med guldmedalj i sixdays och guld i svenska sexdagars. Debuterade 16 år gammal med åtta vinster i T och cross. Blev firmaförare 1954 för Husqvarna men har också kört Monark. Motocross och trial har också givit framgångar.



LENNART HALL

Nordisk Mästare i bilracing 1971 och 1972

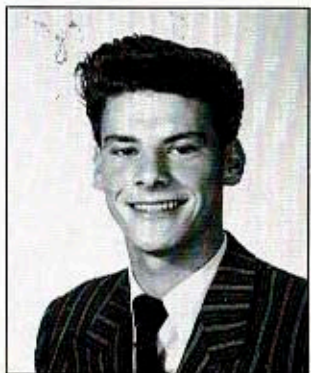
Lennart tävlade flitigt under flera år och tog NM i klass 4 special-standard grupp 2 över 1600 cc med Ford Escort. Tvåa i SM 1972 klass 3 och SM-9:a i klass 2 både -70 och -71. Satsningarna från Lennarts sida var seriösa med vältrimmat team mot den dåtida stenfuffa konkurrensen.



PER OLOF NODBRANDT

Vinnare av IMIS-pokalen i trial 1956

"Pelle" var landets första stora trialstjärna som med elegans tog sig igenom sektionerna. Vann många segrar och IMIS-pokalen var det finaste man kunde vinna innan SM var instiftat. Prövade också på trial i sportens hemland England, men var också framgångsrik motocrossförare innan specialgebitet tog överhand.



JMK 1994

Årets JMK är en klubb helt inriktad på bilsport och då speciellt rallycross och folktrace. Klubbens tävlingsbana för dessa grenar inom biltävlande är Tabergsbanan där ett stort antal tävlingar arrangeras varje år.

Dit är också träningskörningar och annan verksamhet förlagd och från hösten 1994 bedrivs mopedskola för alla 8:e klassare i Jönköpings kommun.

Rallycrossen håller fortfarande som en mycket fartfylld och intressant gren inom bilracing, medan folktrace är den breda klassen med massor av tävlande framför allt ungdomar, som här har en stor chans att tävla med bil.

JMK:s Jubileumsrace den 4 juni blev en underhållande och kul tävling med klubbens egna i topp i alla klasser. Här har JMK ett ungdomligt förargång på gång. Nämnas kan också den DM-tävling i rallycross som kördes den 13 augusti med 100-talet startande bilar. Klubbmästerskapet under året omfattar fem race.

Den nystartade mopedskolan som provkördes under våren och som startades efter initiativ från JMK kan bli en stor möjlighet för klubben att knyta nya kontakter. Skolan bedrivs i samarbete med kommunen och Skolförvaltningen där alla 8:e klassare får insikt och kunskap om vad som krävs av fordonsförare. Det ingår såväl körövningar och praktiskt handhavande samt trafikkunskaper, lagar, förordningar och trafikmoral.

Projektet löper på tre år och kanske kommer JMK genom detta att så småningom återkomma med tävlingar på två hjul.

Vid Tabergsbanan har klubben också klubblokaler som under säsongen håller jouröppet. Det pågår sökande efter en lämplig klubblokal centralt i staden för att hålla klubbkänslan vid liv speciellt vintertid. I skrivande stund har styrelsen ett lämpligt projekt på lut.



Seniorsektionen



Bild från bildandet av JMK:s seniorsektion den 31 mars 1987.

I mitten av 80-talet hade JMK problem att ordna tävlingar på rallycrossbanan i Taberg. Ordförande för JMK var på den tiden Anders Hillerström. Hösten 1986 blev Anders kallad av Länsstyrelsen till Tabergsbanan för en s.k. medling mellan berörda grannar. Då Anders inte ville inställa sig själv, bad han ett par bastanta killar – "medlemmar" – att följa med, nämligen Åke, "Polis" Karlsson samt Stolla Stellan Johansson. Efter diverse diskussioner med den mest kritiska grannen Ragnar Sandberg, kunde Länsstyrelsens representant ena parterna om ett förlikningsavtal för banans fortsatta tävlingsverksamhet.

Anders och Åke Polis började då att prata om var alla gamla JMK:are tar vägen efter "aktiv" tjänst. Tiden gick och efter diverse diskussioner enades man att kalla 16 gamla medlemmar till ett möte och delge dem förslaget att bilda en s.k. "Pantersektion".

En av de 16 var Gunnar Nilsson, som var delägare i John Bauers Hotel och lovade fixa billig förtäring och lokal. Den 31 mars 1987 var mötet utsatt och samtliga 16 kallade kom. Många glada minnen återberättades av de församlade. Mötet leddes av JMK:s dåvarande ordförande Anders Hillerström och man beslutade att bilda en JMK Seniorsektion. En interimstyrelse valdes med Åke "Polis" som ordförande, Arne Landgren, kassör och Sten "Byggarn" Andersson, sekreterare. Anders Hillerström

stod fadder som ordförande i JMK:s huvudförening och han hade av sin styrelse utverkat ett startbidrag på 1.000:- som överlämnades till interimstyrelsen. De tre gentlemän som ingick i interimstyrelsen började genast ett detektivarbete att jaga upp gamla medlemmar i JMK. När det första årsmötet skulle hållas den 12 oktober 1987 hade seniorsektionen fått ett 30-tal gamla medlemmar som gått in i sektionen och som styrelse valdes den sittande interimstyrelsen. Åke ordf., Arne, kassör, Sten, sekr.

Delar av denna finns fortfarande kvar med Arne Landgren som kassör. I samband med årsmötet 1991 avgick Åke som ordf på grund av hälsoskäl och ersattes av undertecknad. Gunnar Sjöström ersatte Sten som sekreterare vid dennes bortgång. Seniorsektionen har fortfarande samma målsättning som vid bildandet i oktober 1987 – nämligen att ta tillvara på de äldres motorintresse. Sektionen anordnar resor till aktuella och intressanta mål som har anknytning till motorismen och andra kommunikationssystem.

Som avslutning vill seniorsektionen sända de hjärtligaste lyckönskningar till JMK:s jubileum och hoppas på många fler.

Med vänliga hälsningar

JMK Seniorsektion
Styrelsen gn
Per O Asserdal
ordf.

Vi som skrev...

Gunnar Sjöström, Gösta Johansson och Lars Eric Svensson tackar alla som bidragit med uppgifter, bilder, m.m. till 50-årskriften. Den livliga och mångskiftande verksamhet som passerat revy under den expansiva tiden efter krigsslutet har vi försökt spegla. Många har bidragit till klubbens framgångar på olika sätt men bara ett fåtal har nämnts i text och bild. Hoppas Ni alla känner delaktighet i verksamheten där fartens tjuvning fångat oss.



VI HAR DOM RÄTTA GOKARTPRYLARNA
FÖR NYBÖRJARE SOM PROFFS
GÖR SOM VÄRLDSMÄSTAREN PETER RYDELL
ANLITA KEJS RACING!

TOP kart

Comer

RAKJET



PELTOR[®] INTEGRAL BILSPORTHJÄLM

VÅR BUTIK FYLLD AV GOKARTPRYLAR
FRÅN KOMPLETTA BILAR TILL MINSTA SKRUV



Telefon 036 - 732 50
Telefax 036 - 732 51
Mobiltel 0708 - 17 32 50

GOKARTSTADION AXAMORING, BOX 2029, 550 02 JÖNKÖPING

**Gör som de flesta
BIL- & MOTOR-
intresserade!**

**Köp verktyg och
biltillbehör hos oss!**

a *allt för bilen* **utotillbehör**
036-16 9170 JÖNKÖPING

Skiffervägen 8 (Gamla flygfältet) JÖNKÖPING fax 036-16 57 80



Kamasa-TOOLS®

kvalitetsverktyg

