

Racertävling 1934

Den 18 februari detta år genomfördes en mycket välbesökt internationell bil- och motorcykeltävling på Vallentunasjöns is. Det torde utan tvekan vara det största evenemanget någonsin i Vallentuna. Varken förr eller senare har så stor publik samlats på sjön.

Motortävlingar hade blivit populära under det glada 20-talet. Fler och fler bilar syntes i trafiken och transportererna underlättades successivt. Eftersom det saknades större tävlingsbanor på landbacken anordnades ofta hastighetstävlingar vintertid på sjöis. Däcken måste förstas dubbas kraftigt.

Den mest välkända platsen för stortävlingar på is i Sverige var på sjön Råmen i Värmland. Där hade en stor tävling med internationellt deltagande måst ställas in detta år. Nu ville arrangörerna av denna tävling, Svenska Motorklubben SMK, passa på att få bättre ekonomi genom större publikvänlighet. Kortare bana, bara 4 km, och många heat skulle ge större betalande publik. Även heat med motorcyklar med och utan sidvagn skulle köras. Detta kunde bäst ske i Stockholmsområdet. Valet föll på Vallentunasjön. Bra kommunikationer till Stockholm med Roslagsbanan och bussar, stor sjö med omvitnat säker is var avgörande. Vallentunalletet Is-TT blev benämningen på tävlingen. Förhandlingar med markägare började i november året innan.

I tidningarna började redan i december spekulera om vilka som skulle delta. Hela sverigeeliten samt de bästa finländarna räknade man med. Dessutom som dragplåster den regerande mc-världsmästaren Stanley Woods från Irland.

Startlinjen för gemensam start var 70 m bred och lades utanför Gustavsudde. Banan kördes i vänstervarv. Stora kurvan längst upp i Kyrkviken hade en innerradie på 150 m och en banbredd på hela 40 m. Gott om plats där alltså. Sen brakade man iväg söderut på lite smalare bana 25 m bred och ca 1,4 km genom Bällstasundet och ut mot Storsjön. Farten kunde där beräknas uppgå till närmare 200 km/tim. I höjd med Ekhamra och Arkils Tingstad kom sen en ytterligare avsmalning till 15 m söm följdes av den fruktade hårnålskurvan! De som inte klarade kurvan kunde fortsätta ut på en "escape road" och sen trassla sig tillbaka i loppet igen. Se också kartskissen nedan.

10 mäskaper mot Böcks och Schäfers fyra. Ulrich Salchow under världsmästerskapet.

Hårt i tennis mot Tyskland säger Najuch. Dubblin blir avgörande för landsmatchen.

vinterns stora motorevenemang. 40 meter bred bana, 200 km/h hastighet?

Sven-Pelle till Danmark. Möter bästa danskan och engelsmannen i tvävers.

S.M. K:s motorlopp på Vallentuna. Vinterns stora motorevenemang.

Isen låg bra, den 11 januari uppmättes mellan 35 och drygt 50 cm. Den 12 februari kommer Stanley Woods till Sverige. Husqvarnafabriken har lyckats att värva honom att köra deras nya tvåcylindriga 350-kubikare. Tyvärr har han aldrig tidigare sett is än mindre kört på is men det verkar inte bekymra just då. Även norrmän kommer nu att delta.

10 dagar före loppet anmäler sig Tysklands främste isförare Paul Pietsch till billoppet. Han ska starta med en 2,6 l Alfa Romeo. Han var välkänd och hade sensationellt segrat i förra årets islopp på Hjälmarens. Han betonar att han kör på tyska däck och tyska dubbar. Han tar med både fru och mekaniker med sig till Sverige.

4 dagar före loppet visas banan för pressen som är klart imponerad. Hela banytan är slipad. 1200 st. höga stolpar har gjutits in i isen för att bära upp det stålstaket som ska skydda publiken. Isen fortfarande OK men det töar. Deltagare från 5 länder kommer att delta.

2 dagar före loppet körs träning för första gången. Henken Widengren, Paul Pietsch och norrmannen Biörnstad tippas som favoriter i billoppet medan Stanley Woods och Sunnqvist tippas segra i mc-loppen. Ett flygplan från F2 i Hägernäs med löjtnant Wentzer vid spakarna tävlar med Pietsch ett varv. Det blev dött lopp men det skulle komma att upprepas på tävlingsdagen. Ett orosmoment är dock tövädret som nu varat i en vecka.

Dan före loppet inträffar också ett allvarligt olyckstillbud. "Tjabben" Gustafsson och en medåkare Johansson råkar ut för ett kompressorhaveri i hög fart efter stora kurvan. Bilen blir helt övertänd men håller sig kvar på banan och minskar hastigheten. I farten ca 50 km/tim kastar sig de två förarna ur bilen som då kör av banan, genom staketet och ut i publiken. Förarna visade sig vara nästan oskadda och ingen publik skadades mirakulöst.

Så kom då tävlingsdagen. 10 extratåg på roslagsbanan till Vallentuna och 100 extrabussar från Jarlaplan fraktade ut åskådare under den tidiga morgonen. Vädet fortfarande lite slaskigt. Hur gick det då?

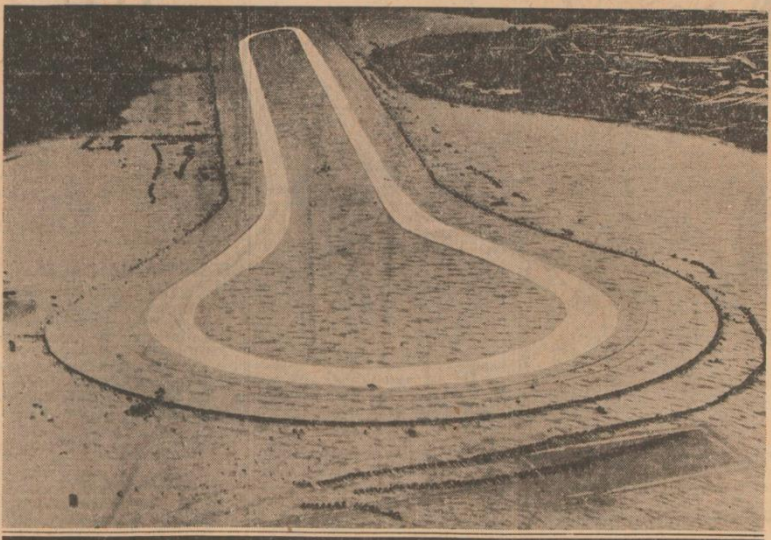
men Biörnstad hade segern inom räckhåll.

Woods kom aldrig över startlinjen.

"Maskinkrossning"

35 000 åskådare på Vallentunasjön. Ragnar Sunnqvist snabbast.

SMK:s stora internationella racertävlingar på Vallentunasjön ägde på söndagen rum inför ca 35 000 åskådare. Den ekonomiska succén torde sålunda ha överträffat alla förväntningar. Den sportliga framgången var icke lika stor av orsaker som framgå av referatet här medan. I bilklassen segrade tysken Paul Pietsch efter en hård strid med Biörnstad. Solomotorcyklar-as lopp blev en fullständig triumf för Husqvarna, och



Vallentunabananans imponerande utseende framgår med all tydlighet av denna bild, tagen för Svenska Dagbladet från löjtnant Wentzers flygmaskin.

Bernt
Be
vö
pö
Wa
HEEL
mäter
satte p
5 plus
gur på
sultate
1 509
dersen.
Stiepl.
musk

Det blev rena "maskinkrossningen" och Woods kom aldrig över startlinjen. Pietsch segrade helt överlägset med sin vita Alfa i bilklassen trots att han körde av en gång i hårnålskurvan. Tvåa i bilklassen blev Björnstad. Hela 23 ekipage fick motorhaverier eller punkteringar. Banan ansågs för krävande men arrangörerna kunde glädjas åt ett rekordnetto.

Efteråt skulle alla hem. Det blev total trafikstockning. Bussarna tog två timmar på sig genom Enebyberg och över den skraltiga smala Stocksundsbron. Polisen fick dirigera om trafiken över Upplands Väsby och Sollentuna. Läs nedan under rubriken "Varför motorn krånglade" för att förstå stämningen efter loppet. Det blev en riktig folkfest men rent sportsligt kanske inte helt lyckat!

Svenska Dagbladets historia x x x
<https://www.svd.se/arkiv/1934-02-19/13>

olen trädde nu Axel Jonsson och Finlands "SPJ", som icke hade större ansträngning att hålla sina positioner i mål. Pietschs medelhastighet blev 121,9 km/h.

Skulle Sunnquist leda och Kalén vinna.

Solomotorcyklarnas klass inleddes utan Gösta Piahn och Gunnar Barthelsson som båda hade monckemang med tändstift. Ragnar Sunnquist passerade redan vid ingången till första kurvan Uno Duzäll, som startade bäst, och släppte aldrig in ledning. Gunnar Kalén jagade honom dock på respektfullt avstånd hela loppet, och en och annan olycksakor traxade om en upprepning av Saxtorps historien, att Kalén skulle utnyttja en hans mot slutet. Sunnquists maskin flögade dock i och denna gång. Hans medelhastighet stannade vid 121,2 km/h, medan Kalén noterade 128 jämnt.

Sidovagnslopp utan Kalénkonkurrens och spänning.

Sidovagnsloppet blev en obetydlig episod. Favoriten Gunnar Kalén måste redan under första varvet stoppa upp för maskinfel, satte snart nog i gång igen men var då redan ur spelet. För en ångs skull fick Husqvists alltså se sin seger i protokollet. Både Curt Tyllén i 1 000 cc:ns klassen och Torsten Sjögren kropte en aning över 100-km-strecket.

Den kurriska tävlingen mellan flygmaskinen och segaren i billoppet inliggeras, då Pietsch icke hade några näbbar var i däck. Lika gott var det.

Wijk.

qvist och försäkrade, att han icke kunde ha ett bättre löven om han varit tränad i labaneförare.

Paul Pietsch och Curt Tyllén hissades vid prisutdelningen men kraftigaste applåder fick som vanligt Ragnar Sunn-

skone sinna runt banan. Svaringeterna voro visserligen stora, och det blir väl bättre nästa gång.

Tre timmar tog det för bilkaravanen att kränga sig fram till Stockholm efter tävlingarna. Rättfällan vid Stocksund

Varför motorn krånglade

Solomotorcyklarna.
 James Boland: kedjebrott.
 Dagmar Wedin: tändstiftsfel.
 Paul Sander: förgasarfel.
 Harry Larsson: kopplingsfel.
 Stanley Woods: tändstiftsfel.
 Hans Henriksson: punktering.
 Uno Duzäll: vevtakslager.
 Gösta Navin: topplockspackning.
 Herbert Lindkvist: tändstiftsfel.
 Martin Strömberg: motorfel.
 O. Lambert-Meuller: kopplingsfel.
 Emil George: motorfel.
 Börje Haag: tändstiftsfel.
 Gunnar Barthelsson: magafel.

Sidovagnar.
 Berthold Ericsson: kedjebrott.
 Gösta Wallin: tändstiftsfel.
 Harry Johansson: topplockspackning.
 John Engström: brusten vevtaks.

Bilar.
 P. W. Widengren: förgasarfel.
 Karl Ebb: vevtakslager.
 K. O. Sundstedt: tändstiftsfel.
 Henken Widengren: punktering.
 Eugen Bienenstedt: punktering.

Båda dessa GARGOYLE finnes hos jare landet bensinstation ledande städer och

Mobiloil

VACUUM OIL COMP

ENGLEBERT

SEGRAR på Vallerup

Paul Pietsch, Tyskland, vilar sin Alfa Romeo efter segern och diskuterar loppet med tävlingsledaren Verner Hansson.