



**Grejor till BILEN blir inte så
dyrt hos:**



HBILAS

OBS!
Vår nya adress
i Linköping
Engelbrektsgatan 15
intill Priso/Bonus

**LINKÖPING SVERIGE
VÄSTERÅS SVERIGE
RENA NORGE**

Specialisten när det gäller släpvagnar

- Egen tillverkning av skogssläpvagnar
- Reparationer och riktningar av släpvagnar
- Tillverkar och säljer TYDRAUL den hydrauliska lastförskjutaren
- Försäljningsavd. för släpvagnar och transportutrustningar

Törnebäcks Bil AB

LINKÖPING

Tel. växel 013-15 95 50

Motorsportåret 1975

Kommunens stöd förpliktar

Linköpings Motorsällskap firar i år sitt 50-årsjubileum. Som en hyllning åt gångna tiders motorsportentusiaster liksom ett memento för de nu och framdeles verksamma inom föreningen har jubileumsskriften fått ett innehåll, som speglar motorsportens utveckling under de gångna 50 åren med sikte på framtiden.

De ideella och oegennyttiga insatser som i alla tider utförts av ledare och aktiva inom LMS har lagt en god grund att bygga vidare på för föreningens och motorsportens framtida utveckling i Linköping.

En förening av det slag LMS representerar har vid sidan av den egentliga motorsporten många viktiga samhällsuppgifter att fylla med sin verk-

samhet. Här nämnes som exempel ungdomsverksamhet och trafiksäkerhetsarbete, två verksamhetsområden på vilka LMS satsat hårt under de senaste åren.

Denna policy går utmärkt att förena med motorsportens tävlingsverksamhet men är kostsam att genomföra och kräver därför stöd från samhällets sida. Här har LMS mött stor förståelse och positivt gensvar från kommunens sida.

Det är därför på sin plats att här rikta ett tack till Linköpings kommun för stöd av olika slag som lämnats föreningen i dess verksamhet.

Men detta stöd förpliktar!

Vår strävan är att LMS skall ge sitt bidrag till fromma för ungdomens fostran.

Det är vidare vår förhoppning att samarbetet mellan kommunens olika institutioner och LMS skall bestå och vidareutvecklas till gagn för motorsporten och dess utövare i Linköping.

Väl mött till LMS 50-årsjubileum!



Georg Juhlin
Ordförande LMS

Vem kunde drömma om...

När ingenjören Anton Svensson år 1904 körde sin tolvhästars Scania till seger i Sveriges första riktiga biltävling — den gick från Stockholm till Uppsala och tillbaka igen — kunde han väl knappast ana att man bara ett par årtionden senare, vid den tid då Linköpings MS grundades, hade börjat hålla mer än tre gånger hans genomsnittshastighet, 25 kilometer i timmen. Ändå mindre kunde han ha tänkt sig att allas vår Ronnie sjuttio år senare skulle klara snittfarter på åtta gånger hans egen.



När en skara motorsportentusiaster bildade Linköpings Motor Sällskap år 1925 var biltävlingarna fortfarande en slags sporternas sport för våghalsiga gentlemän. Det kostade föraren ganska stora summor pengar — i varje fall enligt dåtida penningvärde — att finnas med i den privilegierade skara som bildade den tidens startfält. Att de kommersiella inslagen av idag inte existerade, betydde nog i allmänhet inte särskilt mycket för rattvirtuoserna från tjugotalets svenska tävlingar. En seger i en automobiltävling stod istället väl så högt i kurs, mätt med den sportsliga måttstocken.

Genombrott

• Förarstandarden inom landet växte snabbt. Men ett riktigt internationellt genombrott för svensk racing lät vänta på sig. När det kom, var Joakim Bonnier den som stod för bedriften. Han blev som väl alla vet den förste svensk att vinna ett VM-fopp för Formel 1.

Vad formelracing på hög internationell nivå innebar, hade svensken i gemen ingen klar bild av. Med Jo Bonniers insatser började emellertid kunskaperna här hemma att växa. Samtidigt grep bilsportintresset omkring sig.

Detta ökade intresse fann god jordmån och det började projekteras och byggas banor här hemma. Racingen började faktiskt bli smått folkjär och publiken vallfärdade till de tävlingar som bjöds.

I världseliten

Det var ungefär vid denna tid våra stora rallyidoler började bana sig väg mot toppen. Alla minns väl Erik "På Taket" Carlssons numera legendariska framgångar i den lilla helsvenska Saaben.

Vad dessa tävlingsresultat betytt för Saabs försäljning ute i världen vågar man kanske inte ens spekulera i...

I Erik Carlssons rallyspår har sedan dess en hel rad förare följt och många av dem har nått så högt upp i världseliten att internationella rallykretsar numera nämner Sverige med den allra största respekt i stämman.

Ronnies och Reines publikfriande fighter på både svenska och utländska arenor gav bilsporten mer luft under vingarna. Trots att man kanske ibland kunde ha tyckt att TV i mycket större utsträckning borde utnyttjats för direktsändningar från biltävlingar, har detta medium betytt enormt mycket för att sprida intresset för bilsport över vårt land. När Ronnie Peterson 1971 så när vann Italiens Grand Prix på Monza, var nervtrådarna säkert spända till bristningsgränsen i många svenska hem. Det var bilsportpropaganda!

Tänk om...

Vi kan bara gissa vad som skulle ha hänt med racingintresset i Sverige om vi fått chansen att följa Jo Bonnier till segern i Hollands Grand Prix 1959 i färg-TV...

Med Ronnies och Reines entré i de stora sammanhangen i början av detta årtionde, växte Sverige upp till den höga internationella standard i racing, som vi tidigare nått i rally.

Vi fick också vårt första VM-arrangemang för Formel 1 till Anderstorp och Sverige. Det genomfördes till en klar succé.

En annan succé kom i rallycrossen. Det är tydligen en tävlingsform som passar bra i vårt klimat! Detta understyks av de stadiga publiksiffrorna, som förvånar många. De flesta andra "arenaidrotter" brottas ju med sviktande publikintresse. I Sverige kan vi för övrigt faktiskt skryta med att inget annat land har så många rallycrossbanor, så många aktiva rallycrossförare och — inte minst glädjande — så stor och trogen rallycrosspublik!



Färgsprakande

Det finns anledning att se på Dragracingen med samma tillförsikt inför framtiden. Trots att DR-sporten startade lite trevande har denna färgsprakande tävlingsform nu börjat få det riktiga fotfästet i vårt land. Och den kommer än mer...

Framtiden andas alltså optimism. Detta får naturligtvis inte förleda oss att blunda för de mörka moln som tornat upp sig i form av dels de allmänna bestämmelser för bilar som TSV

utfärdar till 1976, och som stoppar upp den liberala synen på trimning av landsvägsbilar, dels problemen med att lösa däckdubb-frågan på det långsiktigt lyckligaste sättet.

Men vi kan som sagt ändå se framtiden an med den allra största tillförsikt.



En mer målmedveten satsning på ungdomsverksamheten — främst naturligtvis Karting och Miniracing — än förr gör att "ålderspyramidens" utseende lovar gott för morgondagens bilsport. Det faktum att flera av våra sportgrenar är stadda i kraftig expansion, stärker ytterligare känslan av att man — med all respekt för andra idrotter — på 1980-talet kommer att betrakta bilsporten som en av de verkligt stora. Kanske har bilsportens profil i samhället då också fått den slutliga form, som man idag bara skönjer mycket vagt...

med Rall
lansva job
in det avsnitt



Bertil Lundberg

ORDFÖRANDE
SVENSKA BILSPORTFÖRB.



**Lennart
Håkansson**

ORDFÖRANDE
I LINKÖPINGS
KOMMUNS
TRAFIKSÄKER-
HETSKOM.

I samverkan med LMS

Trafiksäkerhetsarbete i ett samhälle ligger i många händer. På det lokala planet har vi många nämnder och myndigheter som på olika sätt verkar i trafiksäkerhetsarbetet. Ett bra arbete läggs ner här i kommunen och samverkan är god.

Linköping är en gammal stad med en ur trafiksäkerhetssynpunkt svårplanerad innerstad. Det är inte lätt att omvandla 1700-talets stadsplan till en trafiksäker stad av år 1975, utan att göra stora ingrepp i miljön. Avstängningar och restriktioner blir ofta följden. Trafiksäkerhetskommittén deltagar i detta arbete. Vi ser som vår uppgift att engagera oss på olika sätt. Vi följer noga upp olycksstatistiken. Vi ger förslag till förbättringar, initierar och stödjer utbildningsarbetet, i samverkan med olika organisationer.

Ett verkligt gott samarbete har etablerats med LMS. Jag hoppas att detta samarbete kommer att fördjupas, och att det kommer att bära frukt. Våra gemensamma kurser har kommit för att stanna, detta är jag säker på! TSV och NTF följer arbetet och begär fortlöpande in rapporter från vårt samarbete. Eldsjälar i arbetet är LMS instruktörer, Viking Pettersson, Affe Löfqvist, Dag Wasén, Ante Eriksson och Anders Eriksson.

Affe medverkade nu i vår för fjärde gången. Hans kunnande är stort och hans sätt att framföra sitt budskap har vi i trafiksäkerhetskommittén fått del av på våra arbets- och planeringsmöten. Verksamheten påbörjades för några år sedan, och vi i Linköping hade Sverigepremiär för denna typ av kurser.

Linköping har traditioner som motorcykelstad. LMS har varit banbrytare och pionjärer. Det finns många goda namn som entusiasmerat vår ungdom för motorcykelsporten. Vårt stora mål måste vara att få ett större antal deltagare på våra kurser, och därigenom motverka mc-döden på våra vägar. Andra kommuner har tagit efter, men de har inte haft så stort deltagande som Linköping. Viking Pettersson såg nog gärna att alla mc-åkare deltog i våra kurser.

Vi har goda instruktörer inom LMS, vi har Svie-stadbanan och de militära övningsfältet, vilka ställs till förfogande till trafiksäkerhetsarbetet inom kommunen. Kan vi sedan få grepp om mopedungdomen och skola dem i verksamheten. LMS har ställt Viking till förfogande i samarbete med skolornas gymnastiklärare. Men arbetet kräver pengar! Trafiksäkerhetskommittén har en liten budget att spändra. Vi har goda förhoppningar att övriga kommunala förvaltningar skall stödja verksamheten som LMS startat för våra unga. Att få fram säkra ungdomar i trafiken är en god investering för framtiden.

Thörnholms Mäklarfirma

Innehavare: L. O. Fr. THÖRNHOLM
Av Handelskammaren auktoriserad fastighetsmäklare

Hospitalstorget 1, 582 27 Linköping
Kontorstid kl. 9—17, juni—augusti 9—16

FASTIGHETSMÄKLERI — BOUPPTECKNINGAR
ARVSKIFTEN — BOKFÖRING — FÖRSÄKRINGAR

Tel. 013/11 50 50 - Växel

MÄKLARRÖRELSE

Förmedlar köp och försäljning av stadsfastigheter, lantegendomar,
villor och affärsrörelser m.m.

REPRESENTANT FÖR TRYGG-HANSA

BOSTADSTELEFONER:

Aukt. Fastighetsmäklare G. Lindgren	15 91 30
Aukt. Fastighetsmäklare G. Ekström	14 99 02
Aukt. Fastighetsmäklare J. Kaller	12 58 27
Aukt. Fastighetsmäklare L. O. Fr. Thörnholm	15 77 80



Varg-far:

LMS - ett föredöme!

LMS kommer alltid för mig att vara gamla LMK — Linköpings Motorklubb, som sedermera blev Linköpings Motorsällskap. SMK Örebro och LMS är svensk motorsports pionjärer. Redan i slutet på 1920-talet arrangerade LMS hastighetstävlingar för motorcyklar på Folkungavallen i Linköping.



Speedway har alltid varit en fest i Linköping. Tänk när det kom 14 700 personer till Motorstadion, minns Varg-far. På bilden Bosse Åstrand från 1974.

Själv kom jag i kontakt med LMS i början på 1930-talet. Klubben hade då flera av vårt lands skickligaste förare och ledare. För att nämna några av dem: "Vattenkylda" Svensson (Striby), Folke Hell, Carl W. Widmark, Kalle Nyström, Olle Torell, Tedde Svensson med många fler. Deras kunande och skicklighet blev till stor gagn för svensk motorsport när vår organisation tillkom år 1935 (SVEMO).

Efter krigsåren kom en ny generation män. LMS fruktade speedwaylag Filbyterna byggdes upp, när nya motorstadion blev en verklighet. Bland de mer framträdande då kan nämnas, Ragnar Engborg, K. E. Svensson, Linus Eriksson, Gösta Kugelberg, Gösta Zanderholm, Dick Weider, bröderna Boo, Hasse Engborg och många fler.

Jag glömmmer aldrig en allsvensk speedwaytävling på Linköpings Motorstadion, när Filbyterna mötte Vargarna, i mitten på 1950-talet. Från Norrköping avgick 44 abonnade bussar, fullastade med publik. Totalt var det 14.700 åskådare. Vilken fest!

Förutseende, framåtanda och ansvar har alltid varit genomgående karaktärsdrag hos LMS ledare. Den enorma verksamhet LMS bedriver, ställer stora krav på dess ledare. Den stora satsning som LMS gör på ungdomssidan är unik.

LMS är den enda svenska motorklubb som har en heltidsanställd motorungdomsinstruktör. Och vilken toppen-instruktör! Grattis LMS! Jag vill även här berömma Linköpings kommun för dess förutseende. LMS blir även på detta område pionjär. Sveriges Motorfederation följer LMS arbete med stort intresse.

Men jag hoppas att LMS inte blir ett tjänstemannavälde, och med den byråkrati som präglar stat och kommun.

Tänk styrelseledamöter vilket ansvar som åvilar Er, att förvalta och driva denna fina klubb vidare.

LYCKA TILL!

Arne Bergström
SVEMO



NÄR DET GÄLLER PLATSKADOR
VÄND ER MED FÖRTROENDE TILL

SÖLVE'S BILPLÅT

TORNBY GÅRD
Tel. 013/13 39 59

ROST OCH KROCKSKADOR SAMT
OMBYGGNADER
MODERN UTRUSTNING OCH HUMANA PRISER

Stort sortiment ekonomiplåt (Nettopriser)
Plåt och Plastskärmar till de flesta bilmärken

När det gäller . . .

- **Nybyggnad**
- **Ombyggnad**
- **Reparation**

kontakta oss.



KJELLERGREN & JONSSON
BYGGNADS AB
LINKÖPING

LMS och motorsporten i framtiden

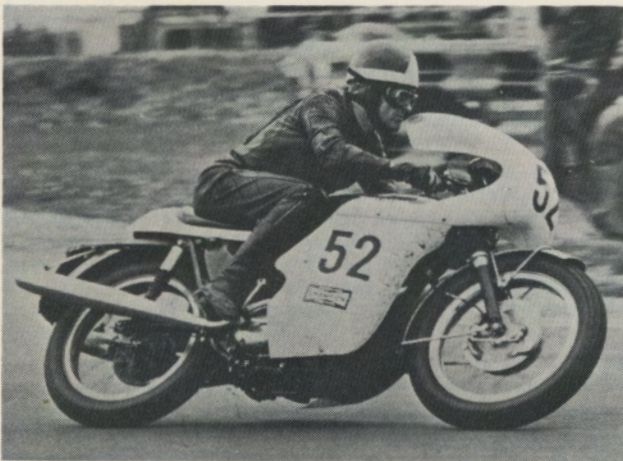
När allmänheten, som inte är direkt motorintresserad, talar om en motorklubb typ LMS, så tänker man ibland på raggare och knuttar, ibland på farddårar som kör vårdslöst på gator och vägar.

Det kan många gånger gå åt mycket tid att förklara, att LMS är en sammanslutning av vanliga enkla människor, både pojkar och flickor, som har ett brinnande motorsportintresse och utövar denna sport enligt gällande regler. Det är givet att den motorintresserade ungdomen attraheras till motorsporten, av fartens tjusning och spänningen i att tävla i en sportgren, där det individuella kunnandet står i högsätet.

Seriösa uppgifter

Men LMS har även andra, mera seriösa uppgifter att syssla med. Enligt stadgarna har LMS "att befrämja motortrafikens sunda utveckling en förbättrad väghållning, en tidsenlig motorlagstiftning etc." Ja! Vad är väl en tidsenlig motorlagstiftning idag annat än trafiksäkerhet, att ta större hänsyn i trafiken, lära sig att behärska sitt motorfordon, sänka bullernivån o.d. Här har LMS som motorklubb en stor samhällsuppgift att arbeta för.

Huvuduppgiften för en motorklubb är inte att skapa tävlingsförare av elitklass. Det kommer av sig själv, där individen har läggning och intresse att utvecklas inom motor-



Det bullrar om motorsport oavsett det gäller fyrhjuliga eller tvåhjuliga fordon. Vi måste sänka bullernivån i framtidens motorsport, skriver Georg Juhlin.



sporten, precis som i alla andra sporter. Nej, huvuduppgiften är att i en förening med gott kamratskap och god solidaritet fostra goda motortrafikanter, vilka kan behärska och handskas med sitt motorfordon i dagens trafik och där uppträda med gott omdöme och vara till föredöme för medtrafikanterna. Att åka i trafiken och samtidigt visa sig som LMS-medlem genom dekal eller på annat sätt, det förpliktar.

Hänsyn i trafiken

Att uppamma känslan för samarbete och hänsyn i trafiken mellan bilförare, mc-förare, cyklisterna och gående är mycket viktigt och måste förbättras. Det är måhända nödvändigare och effektivare från trafiksäkerhetssynpunkt än all polisövervakning i världen. Här ligger en mycket stor arbetsuppgift inom trafiksäkerhetsområdet för LMS i framtiden.

Följande uppmaning kan vara på sin plats: Vill Du köra fort — gör det inte på vägen eller gatan utan åk ut till Sviestad och använd motorövningsbanan med förstånd och på rätta tider. Annars är det risk för att Hackeforsborna sätter kaffet och bullarna i halsen på grund av motorbullret från Sviestad. Detta är givetvis ett problem, som skapar irritation och motsättningar mellan motorsportens utövare och "vanligt" folk. Men de sistnämnda skall då ha klart för sig, att vi utövar en legal sport, där buller uppstår helt naturligt både vid träning och tävling.

Men det är givet att motorsportens utövare måste ta hänsyn. Miljövårdsfrågorna och då speciellt trafikbullerproblemen ligger i tiden och måste lösas. Låt oss från motorsportsidan då klart säga ifrån, att motorsporten i framtiden måste tillgodose kraven på sänkt bullernivå.

Lockar motorbullret?

Det kan icke vara enbart farterna som gör motorsporten intressant för tävlande och publik. Det är väl inte motorbullret som lockar publiken, utan det måste väl vara spänningsmomentet i själva tävlingen som är den primära publikfaktorn. Motorsporten skulle inte förlora publikintresset genom sänkning av bullernivån med hjälp av ljuddämpare i större utsträckning. Framtidens tävlingsfordon kommer att förses med ljuddämpare. Detta är en förutsättning för att kunna fortsätta med tävlings- och träningsåkning i närheten av bebyggda områden.

Skall vi kunna hoppas på en fullständig utbyggnad av Sviestad till ett centrum för motorsporten, måste vi vara införstådda med att medverka till en dämpning av bullret. Och bullerdämpningen skall ske vid "källan" d.v.s. på fordonets avgasrör.

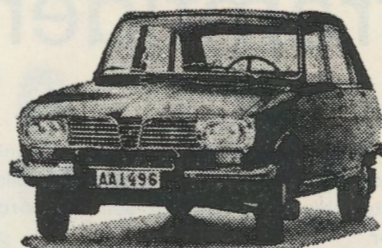
Positivt stöd

Om vi godtagit sådana anordningar, då tror jag vi får ett positivt stöd till utveckling av motorsporten från myndigheternas sida och den del av allmänheten som är intresserad av motorsport. Och de övriga som inte är direkt intresserade, de kommer att acceptera motorsporten och det sätt på vilken den utövas.

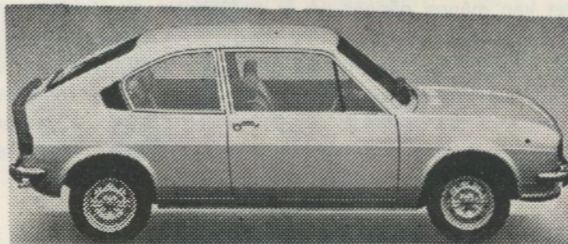
Georg Juhlin
KLUBBORDFÖRANDE

NY ELLER BEGAGNAD BIL?

Se **RENAULT** och



ALFA ROMEO



■ Kom och provkör någon av Renaults 11 modeller.

■ Söker Du en bra beg bil, vi har alltid ett 75-tal att välja bland.

■ Visste Du att det finns en Alfa Romeo familjebil för ca 23.000:— Alfa SUD heter den.

■ Vi säljer LÅGPRISBENSIN/OBS ej sedelautomat/God sortering av CASTROL oljor.



**ALMEVIKS
MOTOR AB**

INDUSTRIGATAN 46—48, Box 3035
LINKÖPING TEL. 013-11 10 30

**För tunga lyft
och
tung transporter**

**SELLBERGS
TUNG HANTERING AB**

Linköping
Stockholm

Norrköping
Motala



Adjö Motorstadion!

Nästa sommar åker Filbyterna på en spritt språngande ny Motorstadion på Sviestad motorsportfält. Det är dagens glada nyhet. Kommunfullmäktige tog så sent som i tisdags, 27 maj, beslutet att en ny motorstadion anläggs för en kostnad av 1 375 000 kr.

Efter nära ett decenniums ovisshet om gamla Motorstadions öde, blev allt klart på mindre än sex veckor. I februari presenterades från kommunalt håll en plan på en ny motorstadion. Kostnad: 2 060 000 kr. LMS gick snabbt in med ett brev till kommunen, klargjorde att man i egen regi kunde bygga banan och på så vis pressa anläggningskostnaderna med 700 000 kr! Ett fördelaktigt bud som också kommunen stöttade.

Det betyder att anläggningsarbetet börjar redan i höst på Sviestad. Motorstadion i Ryd får tjäna som hemmaarena för Filbyterna hösten ut, varefter stadion övergår i kommunal ägo samtidigt som LMS får dispositionsrätten för den nya speedwaybanan på Sviestad.

I maj nästa år skall det bli premiär på Sviestad för speedway. Genom den nya motorstadion är Sviestads motorsportfält färdigbyggt. Det enda som följer med från Ryd är de nuvarande spårrarna, allt annat blir helt nytt. Bl a är en sittplatsläktare på 1 000 platser kalkylerad.

Nytt blir också stora parkeringsutrymmen, trots att även hastighetsbanan kan användas som parkering. Nya omklädningslokaler och ny depå. Rinnande vatten och duschar, nytt domartorn och nytt staket. Speedwaybanan skall faktiskt få staketet så draget, att det avgränsar stadion från annan verksamhet på Sviestad, om så behövs.

Vad händer då med gamla Motorstadion, planerad 1945 och byggd 1946, i snart trettio år hemvist för röd-vita Filbyterna som under årens lopp har gungat upp och ner i seriesystemet. Från vinst i allsvenska via II:an till div III och så upp i div II igen.

Jo, kommunen vill ha Motorstadion som stadsdelsidrottsplats för vilken den lämpar sig utomordentligt med gräsplan och löparbanor. Läktaren skall rivas och helt nära kommer nya motorvägsinfarten att svepa förbi.

Redan 1965 gick hyreskontraktet ut för gamla Motorstadion. Sedan dess har banan levt på dispens och Filbyterna har bara kunnat planera för ett år i taget. Klagomålen från boende i Ryd har varit många. Bullret stör. Redan nu finns dock en viss opposition över flyttningen till Sviestad. Boende i Hackefors och Skonberga fruktar ljudnivåerna. Detta skall dock reduceras med invallning.

Motorstadion har till och med varit en fråga i valdebatten så sent som 1973, när både borgerliga och socialdemokratiska lägren försäkrade att Motorstadion inte skulle behöva sakna framtid.

Och så i tisdags blev allt klart. LMS tackar kommunen för förtroendet att få börja bygga direkt och schaktning startar snarast. Under vintern skall banan "sätta sig", och i vår blir det seriepremiär.

Sedan kan stadens speedwayentusiaster bara sända en tanke till sportens vagga i Linköping. Den gamla träborgen i Ryd där 12 000 människor en gång trängdes för att se kontinentfinalen den 21 juni 1954. Där det körts om SM och kval till VM, seriematcher både för hemmalaget Filbyterna och under många år också hemmaarena för Vargarna, där Linus Eriksson en gång i världen grundlade sitt rykte som en av landets toppförare, där Ove Fundin fostrades för att bli världsmästare, där man 1956 noterade över 50 000 besökare totalt, som var den bästa publiksiffran det året i Sverige.

I många år var det tunt framför vändkorsen på Motorstadion. Efter haussen i mitten och slutet på 1950-talet kom 1960-talets tröskande i lägre seriesystemet vilket betydde publikbortfall. Men 1975 är speedway än en gång en publiksport. Speedway är idag landets i storleksordning tredje publiksport efter fotboll och ishockey. Kanske är speedway på väg mot en ny guldålder?

Och då har Linköping en ny Motorstadion att inbjuda till.

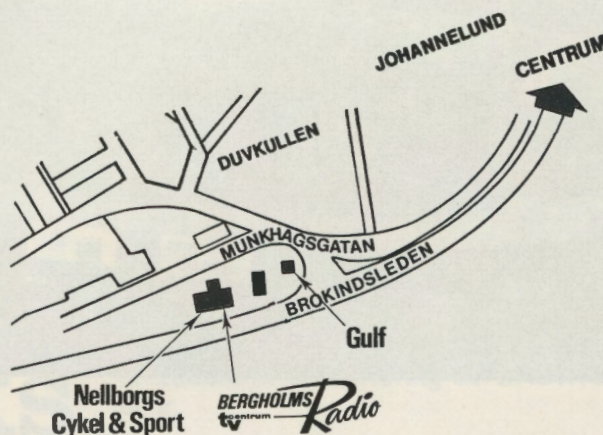
Men den gamla arenan förtjänar en sista tribut: Tack och adjö, motorstadion i Ryd!

Radio
Hi-Fi • TV
Foto • Skivor
Service

BERGHOLMS
tv centrum *Radio*

Tel. 15 82 10

OBS!
Ny adress



Suveränitet.
En äkta BMW-produkt!

BMW står för utomordentlig körkomfort, blixtrande acceleration och vägegenskaper i toppklass. Suveränitet som ger körglädje!

BMW 4-cylinder.
1602/1802 /
2002/2002 tii



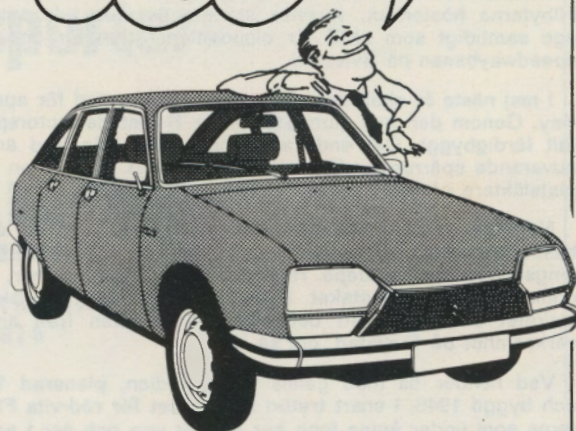
**Honda är vad
andra småbilar
skulle vilja vara.**



**Provkör själv.
Och känn skillnaden.**



Vi jämför oss gärna med vilken bil som helst. Men andra jämför sig inte med Citroën GS. Vad kan det bero på? Citroën GS, snål som dom små, rymlig som dom stora.



BIL *Center*
i Linköping AB

KLOSTERGATAN 24 Tel. 13 33 20, 13 47 10, 13 47 45
581 02 LINKÖPING

**Välsorterat lager av
bra begagnade bilar**

Klubbens förste heltidsanställda

Ett av många historiska datum i Linköpings Motorsällskaps protokoll från flydda tider ligger nära i tiden. Måndagen den 1 april 1974. Det var den dagen Viking Pettersson lade munslev på hyllan och blev ungdomsinstruktör och som sådan klubbens genom tiderna förste heltidsanställda tjänsteman.

— Det är roligt att jobba som ungdomsinstruktör men det blir mer och mer att göra. Faktiskt börjar inte tiden räcka till längre, säger Viking, efter att snabbt ha summerat sitt första år.

— Problemet är material. Det är inte som en vanlig fotbollsförening där man köper en boll och börjar lira. Nej, här handlar det om dyra grejor som behövs för ungdomsverksamheten.

Viking sänder en tanke till sitt nuvarande "stall" av undervisningsmaterial: Två kartbilar, fyra motorcyklar, tre 50-cc-maskiner och en 250 cc-maskin, vidare en portabel miniracingbana, 20 meter lång med fyra spår. Plus tre inlånade motorcyklar som skall användas i knattecrossen.

Explosion

Vikings inträde som heltidsanställd ungdomsinstruktör, med huvuduppgift att ta hand om motorintresserade juniorer i åldern 7—12 år har givit rena explosionen på medlemssidan. För några år sedan bar 350 personer omkring med LMS medlemskort varje år.

— Idag har vi cirka 800 medlemmar, varav hälften mellan 7 och 25 år, säger Viking och tillägger: och det ökar fortfarande.

Det stora antalet medlemmar har givit ny vidd på verksamheten. LMS håller för gott på att växa ur alla nuvarande lokaler.

— Man kan inte aktivera folk i våra nuvarande lokaler. Dessutom är verkstäder, förråd, bordtennislokaler m m spridda över hela sta'n. Jag strävar efter att få in hela verksamheten under ett tak. Målsättningen är en lokal på 700—800 kvadratmeter. Och just en sådan lokal har jag hittat, säger Viking med aningen av ett lyckligt leende.

"Drömhuset"

Klubben har genom Viking lagt in om "drömhuset". En tre-våningskåk ute på Kallersta-området, bakom nya ishallen. Där finns tre hus som egentligen skulle rivas. Det största och bästa är dock i sådant skick att det vore idealiskt för LMS klubbverksamhet och ungdomsverksamhet.

— Där finns plats för allting. Verkstad, förråd, samlings-salar, kommittérum och högst upp en fast anläggning för klubbens miniracingentusiaster.

Idag är Vikings arbetsdag ett ständigt flängande inom och utom Linköpings stadsgräns. Det kan gälla sammanträden med kommunen, besök på Sviestad, en tur till Motorstadion, en sväng till verkstaden på Nya Tanneforsvägen, till LISA på Danmarksgatan, till klubblokaler i Majelden, till Sviestad igen. Det är svårt att få tag i Viking, utom den gyllene tiden på dagarna när han är klubbens telefonsvarare. I allmänhet mellan 11 och 12 på vardagarna.



Vanlig vecka

En helt vanlig vecka kan Vikings arbetstid fördelas enligt följande:

Söndag: Brevväxling med trafiksäkerhetsverket.

Måndag: Besök på Östergötlands idrottsförbund, telefonsamtal, besök S:t Lars skola inför cykeldag på Sviestad, ut till motorsportfältet, sammanträde på Domus ang. lotteriverksamhet, klubblokaler för telefonsamtal, iordningsställa handlingar för årsmötet, till Ungdomsrådet i Ryd.

Tisdag: Tillverkning av grejor till cykeldagen, besök på tryckeri, till Sviestad för att lägga kalk i vatten för att måla streck, förberedelse för styrelsemötet, Sviestad igen för att bygga körgård, samtal från skolstyrelsen angående moped och mc-förare, information om trafiksäkerhet.

"Tigga grejor"

Onsdag: Till Östgöta-Byggens förråd för att "tigga grejor" för körgård på Sviestad, tillverkning av körgården, förberedelse för styrelsemöte, tillverkning av körgård igen. Kvällens styrelsemöte slutade 01.30 (styrelsemötet ej bokförd arbetstid).

Torsdag: Till Linghem för morgonsamling, information om föreningen, Sviestad för iordningställande av de sista förberedelserna inför cykeldagen. På kvällen städade klubblokaler.

Tack för det!

Fredag: Förslag till Domus angående lotteriverksamheten, förberedelser för LMS-tidningen, sammanträffande med Håkansson i kommunens trafiksäkerhetskommitté, inspekterat Sviestads Cross-bana, lagat en go-kart.

Det var en mycket normal vecka detta för Viking Pettersson, ungdomsinstruktör.

— Viking betyder oerhört mycket för bredden på hela klubbens verksamhet, säger Georg Juhlin om ungdomsinstruktören.

En åsikt som ju också delas av Linköpings kommun som stöttar Viking och hans dagliga verksamhet.

Vilket klubben tackar för.

Sunt förnuft
säger att Du skall
köra på grejor
Du kan lita på!

Husqvarna



Motorfirma Jan Samuelsson

VRETA KLOSTER - tel. 013/610 39

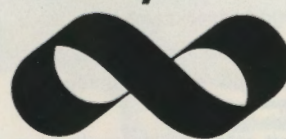


**DOMUS
SPORT**

**Domus har bra
prylar för motion
och fritid . . .**

Träningsoveraller, klubb-dressar,
T-shirt, väskor, skor, handskar
m. m.

Vi ombesörjer även klubb och
reklamtryck.



Domus City

Linköping tel. 102280

Tisdag 18 juni 1925

Tisdagen den 18 juni 1925 infann sig en skara intresserade i Arbetarföreningens lokaler i Linköping efter en blygsam annonskampanj där man efterhörde intresset att bilda en motorklubb. Under kvällens trevande förhandlingar beslutades att en klubb skulle bildas, vars huvudinriktning också speglades i namnet: Linköpings Motorcykelklubb. Efter en kort tid ändrades namnet till Linköpings Motorklubb. Föregångaren till dagens LMS var bildat.

Efter knappa två veckor valdes den första interimsstyrelsen och Sigurd Carlsson blev den förste i den långa raden av företrädare på ordförandestolen. LMK började med en rivstart och körde sin första tävling redan i september samma år. 1926 började klubben på allvar fungera som tävlingsarrangör och genomförde fem tävlingar under det medlemsantalet bokfördes till 120 personer.

Signe dyker upp

Två år senare var LMK:s medlemmar 203 till antalet och hade då också en grupp som sysslade med vad man kallade jordbanetävlingar, dåtidens speedway. 1930 kördes en av landets första elljustävlingar på Folkungavallen med jordbanecykler.

1931 dök Signe Malmberg för första gången upp i LMK:s prisprotokoll. Då var hon värd sin vikt i silver genom en andraplats i en tolkningstävling som vanns av CV Widmark. Idag 44 år senare är Signe och Elis Malmberg båda värda sin vikt i guld för klubben.

Kolstybben på Folkungavallen blev hemvist för en rad legendariska åkare: "Kumla-Frasse" körde där, Ivar "Skepparn" Skeppstedt och Arne "Vargfar" Bergström var några.

Några år följde där LMK så småningom anslöt sig till Sveriges Motorfederation, sedan Svenska Motorcykelklubben råkat i onåd hos nästan samtliga klubbar.

Ju värre väglag . . .

Elis Malmberg hade ett stort år 1938, och vann en rad segrar på motorcykel. Ju värre väglag, ju bättre gick det för Elis.

Kriget närmade sig och 1939 ordnades bara en tävling medan däremot 1940 uppvisade tre genomförda arrangemang: En vanlig biltävling på Roxens is och sedan en helt ovanlig tävling på Roxens is kördes söndagen den 11 februari 1940. Bland tävlande ekipage ingick trav, samt tolkning efter motorcykel och bil. Det var minus 25 grader. Ivan Blom var förare åt segrande biltolkare Evert Andersson. I början av december 1940 genomfördes så Östergötlands första gengastävling med både personbilar och lastbilar på startlinjen.

I drivmedelsbristens dagar under kriget, när landets tävlingsverksamhet låg nere, ordnade LMK tävlingar utan motorer. En lådbilstävling där pojkar från fyra städer deltog. I Rosengatans utförsbacke vid St. Larsbron tävlade 37 ekipage.

1945 började klubben planera för en Motorstadion vid Kärnavägen samtidigt som klubbens 20-åriga verksamhet firades. 126 medlemmar fanns i föreningen.

LMK blir LMS

1948 byggdes läktaren på Motorstadion och den första svenska speedwayserien drog igång. LMK:s lag som döpts till Filbyterna lyckades vinna premiäråret med bl a Linus Eriksson och Dick Weider i laget.

Två år senare kom namnändringen. Linköpings Motorklubb slogs ihop med SMK Linköping. Det nya namnet blev Linköpings Motorsällskap, som sedan hängt med ytterligare 25 år.



Signe t.v. och Elis Malmberg t.h. började tjäna klubben på 1930-talet och är lika aktiva idag. Här handlar det om insats vid en sentida tävling, EM i trial 1972, och starten på Folkungaskolans gård.

SM i speedway instiftades 1950 och Filbyterna vann igen. Samtidigt startades en motorcrossserie där linköpingslaget blev tre i sin grupp. 1951 var också ett framgångsrikt år för klubbens rallyförare som med fem ekipage ställde upp i Midnattsolsrallyt.

Fundin debuterar

Början av 1950-talet var aktiva år för motorsporten i Sverige. Tävllandet med bil hade inte tagit fart utan motorcyklarna drog publiken. Speedway var den tidens publiksport och i Linköping kördes tolv tävlingar 1952. Ove Fundin debuterade bl a och blev klubbens bäste poängplockare det året. Bertil Götherström, som 1952 tog en guldmedalj i Italiens sexdagarslopp, bidrog det året att dra mycket folk till klubben. Vid årets slut noterades 325 medlemmar.



är märket

-maten görs av



**Svenskt kött i särklass — För Er som önskar
mört och saftigt kött**



Rejmes
**-ett företag
med resurser**

Världsmästare!

Ove Fundin blev också klubbens första världsmästare. 1956 vann han finalen på Wembley i London. Dessutom körde Filbyternas PeO Söderman in på en femteplats i finalen. Två Filbyterförare bland världens fem bästa! Över 50 000 åskådare passerade det året vändkorsen på Motorstadion, landets högsta siffra.

Klubbens förnämsta tävling fram till det datumet, 21 juni 1954, blev Kontinentfinalen i speedway. 12 000 människor strömmade ut till Motorstadion som då låg "lite på landet". Ove Fundin vann före Rune Sörmander. Samma år vann Filbyternas motorcrosslag sin serie. Fundin var i VM-final men misslyckades, liksom 1955 då det gick bättre och han blev femma.

Stock-car fanns med i bilden på den tiden. Lika publikdragande som rally-crossen idag. Samma fart och fläkt och samma krockande. 1956 åkte man också tillförlitlighet i stigande grad. Roxenrundan, klubbens anrika biltävling, samlade 60 ekipage. 1956 ordnades också SM i hundkapplöpning på flitigt använda Motorstadion.



Sören Björck, klubbens genom tiderna bäste crossåkare, enligt Viking Pettersson. Sören har också gjort goda insatser i Novembarkåsan och blev 1964 vinnare av B-klassen i SM i T.

SM-vinst i cross

1957 var Fundin åter i VM-final men förlorade omkörningen mot Barry Briggs. Året efter försvann Ove till Kaparna samtidigt som LMS crosslag vann serien och det första officiella SM-tecknet för lag. 1958 var dock ett sorgens år för speedwaysektionen som efter glansåren i SM-toppen åkte ur allsvenskan samtidigt som publikintresset minskade överlag.



Bersbo, ett namn som förpliktar och blivit tradition för landets trial-elit. Så här kan det se ut ibland.

1960 började trialen i klubbens regi få luft under vingarna. Bosse Sjösvärd vann International Six days, och året efter vann han både i Polska Tatra Trial och tyska mästerskapen Onkel Toms hytte. 1961 debuterade en ny tävlingsform, gräs-TT för bilar som genomfördes på regementets övningsområde.

Sören Björck lyckades 1964 vinna B-juniorklassen i SM i T samtidigt som klubben började förhandla med Linköpings stad om ett motorsportfält på Sviestad.

Sviestad-premiär

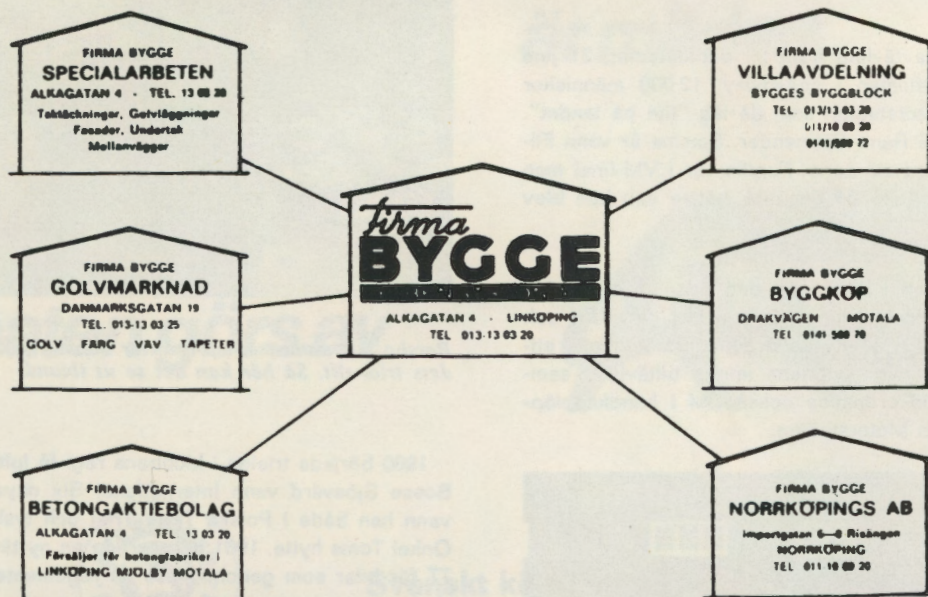
För tio år sedan, 1965 var det premiär för motorsport på Sviestad. En cross-tävling kunde genomföras den 5 september med drygt 2 000 åskådare runt banan.

Samma år vann Sören Björck sin klass i Novembarkåsan lagom till klubbens 40-årsjubileum. Sörens insats får ses mot bakgrunden att 126 startande blev bara ett 30-tal i mål. Nära 300 personer fanns i klubbens register år 1965.



Tre veteraner i Filbytervästen, fr.v. Torsten Karlsson, Linus Eriksson och Per-Tage Svensson. Bilden tagen på Motorstadion år 1971.

Er leverantör med fullsortiment



BETONG - TRÄ - BYGGVAROR GOLVLÄGGNINGAR - TAKTÄCKNINGAR

Med ett sommarvänligt välkommen till alla Linköpingsbor och tillresande . . .

FOLKETS PARK

. . . . för fritid, förlustelse och förströelse, öppen varje dag.

CUPOLEN

. . . . trivsamt kongress- och danshall för 1.500 personer — även festvåning för 150 personer.

PUB LYKTAN

. . . . mysig Pub & Stekhus.

SOMMARROTUNDAN

. . . . träffpunkten för alla Mogen-Dansare.

DISKOTEK DILIGENSEN

. . . . jättepulärt sommarkotek med "tryck".

SOMMARTEATERN

. . . . påkostnad med infravärme samt vindskyddsdraperi. 1.000 sittplatser.

Ett EM 1972 ger ett VM 1975

Vad har då hänt inom Linköpings Motorsällskap de senaste tio åren? Några kilo protokoll speglar verksamheten som varit aktivare än någonsin. 1965 hade klubben knappa 300 medlemmar. Idag är siffran nästan 800 och med en trend till fortsatt ökning.

För tio år sedan satt Ivan Blom i ordförandestolen och han följdes av Jocke Johansson 1966 och 1967, av Toivo Mielonen 1968—1970 och av Georg Juhlin 1971—1975.

Mantorp Park kom också till under den här tioårsperioden fram till 1975 och många var de LMS:are som började frukta för den fortsatta verksamheten. Rallysektionen inom LMS växte ut till den idag största sektionen inom klubben, crossbanan kom till, kartbanan byggdes och Sviestad blev allt stadigare förankrad i road racing-åkarnas tävlingsprogram. Endast för Motorstadion var framtiden mörk under dessa tio år.

LMS riksbekanta

Göran Sjösvärd började efter sin aktiva tid som lagledare för landslaget i trial och Linköpingsklubben LMS blev riksbekanta genom den ditills nästan okända grenen av motorcykelsporten: trial. Åratals arbete och tävlingar i Bersbo lade grunden för klubbens hittills största evenemang internationellt: EM i trial 1972. Med Affe Löfquist, (förstås), som tävlingsledare och sammanhållande. EM-tävlingen genomfördes så bra att LMS jubileumsåret 1975 får arrangera Sveriges första världsmästerskapstävling i trial.

120 förare väntas till Linköping i augusti, därav ett 50-tal utländska balanskonstruörer i världsklass. Och precis som vid EM blir det en banslinga som bland annat går i parkerna i centrum, i Tinnerbäcken och i området söder om stan! Totalt är banan 55 kilometer lång. Affe har själv lagt banan och får därmed sitt absoluta eldprov som klubbens förste VM-arrangör sedan han dokumenterat sig som landets mest kvalificerade tävlingsbas på trialsidan.

Två SM-tävlingar

Motorcrossen har hamnat i en vågdal men kommer igen. Banan på Sviestad påbörjades 1964 och invigdes med tävling 1965. I ett protokoll från den tiden står de relativt blygsamma summor det rörde sig om för bara tio år sedan: "Anslås för iordningställande av crossbana, kronor 8 200. Idag har LMS bara ett lag som åker 500 cc men till nästa hoppas motocrossfolket även kunna ställa ett 250 cc-lag på hjulen. En rad unga förare väntar på sin chans att få debutera för den klubb som under tioårsperioden hunnit arrangera två SM-tävlingar i vad som i tidernas begynnelse kallades scramble. JSM 1968 och SM för 250 cc 1969. Bengt-Arne Bonn, Sösdala, vann för övrigt.

— Klubbens genom tiderna bäste crossåkare var Sören Björck. Synd bara att han aldrig åkte SM ordentligt, säger Viking Pettersson som i många år höll i crossfanan inom LMS.



— Du förstår det här med EM var bara en förövning, säger Affe Löfquist och går igenom Linköpingsklubbens största arrangemang 1975, VM i trial, med ordningsmakten.

Ragge i SM-final

Även speedwaysektionen inledde decenniet med några mörka år. Filbyterna åkte ur div II och så gott som samtliga förare försvann till Västervik. Klubben fick helt enkelt låna ihop folk för att få fullt lag. Inte förrän 1969 kom en ljusning. Det året debuterade Benny Ekberg och Ragnar Holm. Benny tog fyra hela tio poäng i sin debutmatch på våren mot Gamarna och Ragge tog elva när han debuterade på hösten. 1969 flyttade Vargarna hem till Norrköping igen efter åren med Motorstadion som hemmabana. 1970 debuterade Lasse Larsson och Filbyterna fick hux flux ett slagkraftigt gäng som gick upp till div. II. 1970 var också året när Ragnar Holm åkte SM-final för första gången. Det var då tolv år sedan Filbyterna senast hade en förare i final: PeO Söderman 1958. I början av 1970-talet började publiken återvända till Motorstadion. Torbjörn Harrysson blev tränare för Filbyterna och en speedwayskola introducerades under sommaren. Ragge åkte än en gång SM-final på Ullevi och i Linköping kördes par-SM-finalen. 1974 noterade klubben 25 licensierade förare, tio mer än guldåren i slutet av 1940-talet då Filbyterna vann allsvenskan.



TEXACO

Den mänskliga
macken

Den mänskliga
macken

Den mänskliga
macken

Den mänskliga
macken

TEXACO

Reparationer — Däckservice — Snabbtvätt

**För yrkesbilisten! Dieselbränsle genom nyckeltank
ger lägre bränslekostnad.**

TEXACO, NORRKÖPINGSVÄGEN

STIG ADOLFSSON

Tel. 013-1277 11

"Jag är nöjd"

— Jag kan inte annat än vara nöjd, summerade kart-basen Christer Nilsson en regnig måndagseftermiddag i oktober 1973. Den nya kart-banan på Sviestad stod inför sin fullbordning, invigning och premiärtävling. En milstolpe passerades av kart-folket som i många år kämpat för en egen bana och därmed kunde överge den provisoriska anläggningen på Sviestad som tjänat ut. Den nya banan blev en injektion för en rad duktiga hemmaförare som också fick landslagsuppdrag. Redan 1974 fick LMS förtroendet att ordna SM-finalen och samma förtroende får man i år. Den 13 och 14 september skall klass A—B avgöras på Sviestad. Med, förhoppningsvis, ett par hemmaförare på startlinjen.



Rallysektionen har i många år varit den medlemsmässigt största sektionen inom LMS, en aktiv grupp motorentusiaster som har en stilla dröm: Att Roxenrundan skall få SM-värdighet.

Aldén vinner hemma

Road racing för motorcyklar har alltid haft en trogen arrangörsklubb i LMS. Ett tag var Sviestadsbanan landets enda egentliga motorcykelbana. En rad hemmaförare dök upp i skuggan av VM-arrangemang i Anderstorp. SM blev en tradition i Linköping där också en av rr-sektionens största triumfer firades 1972 när hemmaföraren Göran Aldén vann sista SM-tävlingen på Sviestadbanan och blev totalt tvåa i 125 cc i SM. Närmare 40 förare var licensierade 1972 och även om resultaten inte legat i svensk toppklass de senaste åren har klubben fortfarande sina aktiva och sin utmärkta bana.

Banåkarna på fyra hjul fick en svensk mästare i LMS färger under tioårsperioden. Björn Steenberg, f d Lidingö MK, bytte klubb säsongen 1973 och tog sitt andra SM i rad i lilla specialstandardklassen. Men redan 1966 började banracing ta fart inom klubben. Krister Eliasson, Roland Hedmo, Tommy Jagerwall och något senare Christer Hjerstedt, Arne Allard, och ytterligare tio förare började åka SM. I standardbilar, i formel 4, formel 3, formel Vee.

1971 blev Krister Eliasson fyra i SM i sin Hundkoja medan åtskilliga av de aktiva förarna tröttnade på att skruva hela vintrarna. Bilarna såldes och den siste aktive som lade av var egentligen Christer Hjerstedt, säsongen 1973. Sedan dess har det inte kommit några nya förare med undantag enstaka ekipage i Volvocupen.

Dröm om SM-tävling

Desto mer fart har det varit på rallysektionen som med uppskattningsvis 250 medlemmar, har mellan 70 och 80 som är aktiva. Ett trettiotal tävlingar står varje år uppsatt i sektionens interna tävlingskalender. Med femton klubbar i distriktet som i snitt ordnar två tävlingar per år, blir det mycket åka av.

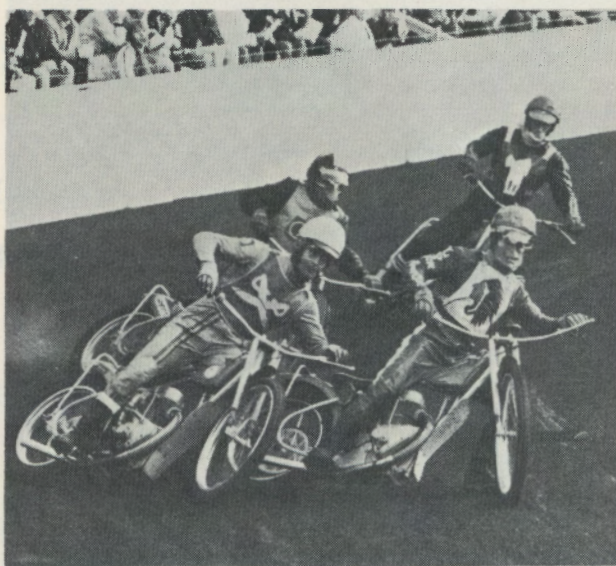
Tyvärr blev klubbens tyngsta rallyarrangemang, Roxenrundan, inställd i år när den skulle körts för 18:e gången. Även förra året uteblev Roxenrundan sedan bensinransoneringen ställt till problem.

— Rally fick en ordentlig knuff framåt genom de stora svenska framgångarna internationellt på 1960-talet säger sektionsbossen Roger Danielsson. Sedan dess har vi haft tur och hängtt med. I bakgrunden finns bara en enda egentlig önskan från klubbens aktiva rallysektion: Att få arrangera Roxenrunda som SM. I många år har klubben ansökt men hittills har det blivit "nej".

Okänd mästare!

Klubbens kanske minst kände svenske mästare, eller riksmästare om man så vill, är Hans Johansson, regerande champion i miniracing när det handlar om radiostyrning. Linköping Slot Racing Association, LISA, blev 1973 en viktig del i LMS klubbverksamhet. Ett 80-tal entusiaster, blev en tung post bland de yngre åldrarna. Idag har visserligen de aktiva miniracingentusiasterna minskat något i antal, men å andra sidan har LMS team LISA klivit fram som en av landets bästa klubbar resultatmässigt. Helt nyligen tog Bilsportförbundet ut ett landslag som körde mot Norge i Göteborg. Tre man från LMS deltog och de blev 1:a, 2:a och 3:a. Strongt! Inom radiostyrda delen av miniracingsporten är LMS team LISA störst i landet med ett 20-tal bilar igång.

— En mycket viktig del i verksamheten, som många klubbar tyvärr saknar, är att vi har en instruktör i Viking Pettersson, säger miniracingsektionens ordförande Jan-Erik Olofsson, som tillsammans med Viking byggt en portabel miniracingbana med fyra spår och 20 meters längd, just för demonstration i skolor och bland ungdomar. Ett av många sätt att stimulera ungdomsverksamheten inom Linköpings Motor-sällskap, jubilerande femtioåring!



Ragnar Holm i SM-final på Stadion 1970, den förste LMS:are på 12 år som nått finalen. Bernt Persson på inner-spår framför Ragge, längst bak, Fundin utanför Bernt Persson.

Programkommitté: Georg Juhlin, Esser Möjegård, Anders Wendelberg.

Foto: Gunnar Höglund, Anders Wendelberg och Östgöta Correspondenten.

LMS tävlingsarrangemang under jubileumsåret 1975

JANUARI:

- 26 Miniracing. LISA-trofén.

FEBRUARI:

- 1 Trial. MC-Nytt's Special-trial i Bersbo.
8 Rally. Roxenrundan för bilar.
28 Rally. Östgötarallyt för bilar. Samarrangemang.

MARS:

- 23 Miniracing. Minicars grupp 20.

MAJ:

- 1 Rally. Special A för bilar, Sviestad.
4 Mc-kurs i trafiksäkerhet på Sviestad.
8 Karting. Öppen tävling, Sviestad.
11 Speedway. Haukat, Lahtis mot Filbyterna.
15 Speedway. Valsarna, Hagfors mot Filbyterna.



Årets största evenemang för LMS blir världsmästerskapen i Trial i Linköping 30 augusti. På bilden Nalle Bergström i Bersbo.

- 18 } Miniracing. Frille Cup.
19 }

- 22 Speedway. Njudungarna, Vetlanda mot Filbyterna.

- 24 } Road Racing. Hastighetstävlingar för motor-
25 } cykel på Sviestad.

- 31 Jubileumsfest med veteranrally.

JUNI:

- 3 Speedway. Kaparna, Göteborg mot Filbyterna.

- 7 Rally. Folkungaloppet för bilar.

- 10 Speedway. Individuell tävling, Motorstadion.

- 17 Speedway. Reservlagsserien, Motorstadion.

JULI:

- 31 Speedway. Piraterna, Motala mot Filbyterna.

AUGUSTI:

- 14 Speedway. JSM-kval, Motorstadion.

- 16 } Road Racing. Sviestadsloppet för motorcyk-
17 } lar.

- 23 } Miniracing. Lisa Race. Riksmästerskap.
24 }

- 28 Speedway. Masarna, Avesta mot Filbyterna.

- 30 Trial. Världsmästerskapen i Linköping.

SEPTEMBER:

- 7 Tillförlitlighet. Widmarks minne för motorcyklar.

- 10 Speedway. Skepparna. Västervik mot Filbyterna.

- 13 } Karting. Svenska Mästerskapen på Sviestad
14 }

- 21 Speedway. Östgötafinalen. Motorstadion.

- 28 Speedway. Individuell tävling, Motorstadion.

NOVEMBER:

- 30 Miniracing. Filbyter-cupen.

DECEMBER:

- 13 Julfest. Med sång av Esser Möjegård.

ROXEN HOTEL

SKÄGGETORP CENTRUM



10 x 100 = 3000

MED SPARLÅN FÅR DU EFTER 10 MÅNADER

LÅNA DUBBELT SÅ MYCKET

SOM DU SPARAT.

GARDERA DIG FÖR ATT LÅNA GENOM ATT TECKNA
ETT SPARLÅN REDAN NU.

VÄLKOMMEN IN OCH TALA MED OSS.





BYGGER PÅ
FÖRTROENDE

Byggnadsfirma

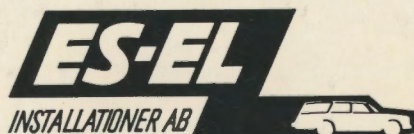
Erling Sandberg AB

— behövs för bygget —

Repslagaregatan 1 - 582 21 Linköping - Telefon 013/1112 50

Erling Sandbergs Snickeri

Gillbergagatan 9, Box 270 581 02 Linköping Tel. 013-13 82 77, 12 17 01



Repslagaregatan 3 Tel: 013-120029 - 11250
Box 287, 581 02 Linköping



**ESsmide
service ab**

Gillbergagatan 9, Box 287 581 02 Linköping
Tel. 013-10 10 31



ANLÄGGNINGSFIRMA AB

"för arbete på hög nivå"

Repslagaregatan 1,
Box 270 582 02 Linköping
Tel. 013-11 12 50

