



Det var inte bara Stockholmsarna som arrangerade bilracing på is. I östra Sverige fanns ett stort antal entusiaster som regelbundet både ordnade och deltog i olika tävlingar. Förarna hade dessutom fördelen av att vara nära kontinenten, och gjorde ofta besök på tävlingar i Danmark.

Här hörde bland annat Knud Lauridsen som här poserar i sin ombyggda T-Ford racer. Sommaren 1922 deltog han bl a i en tävling i Danska Fjord och kom femma. Bilden här är emellertid tagen efter Lauridsens seger på Skånska Lommaåskens is, vintern 1924.

Bilarna på motsärande sida är, överst till vänster, en Citroën medan den till höger är en EGO. Foto: Willy Ohm.

The people of Stockholm were not the only ones to organize car races on ice. In the south of Sweden there were a large number of enthusiasts who regularly organized and took part in different races. Furthermore these drivers had the advantage of being close to the continent and frequently visited races in Denmark.

Among them was Knud Lauridsen who is here seen posing in his rebuilt T-Ford racer. In the summer of 1922 he entered a race in Danish Fjord and came in fifth. This photo however was taken after Lauridsen's victory on the ice of Scania Lomma bay in the winter of 1924.

The cars on the opposite page are, top left a Citroën and top right an EGO. Photo: Willy Ohm.





De festa känner nog inte till att Scuderia Ferraris första Grand Prix-vinst utanför Italien kom på Skarpräckbanan i Stockholm, 1948. Här ses vår egen motorsporting Pirelli samtala med Ferrari-föraren Raymond Sommer strax före starten.

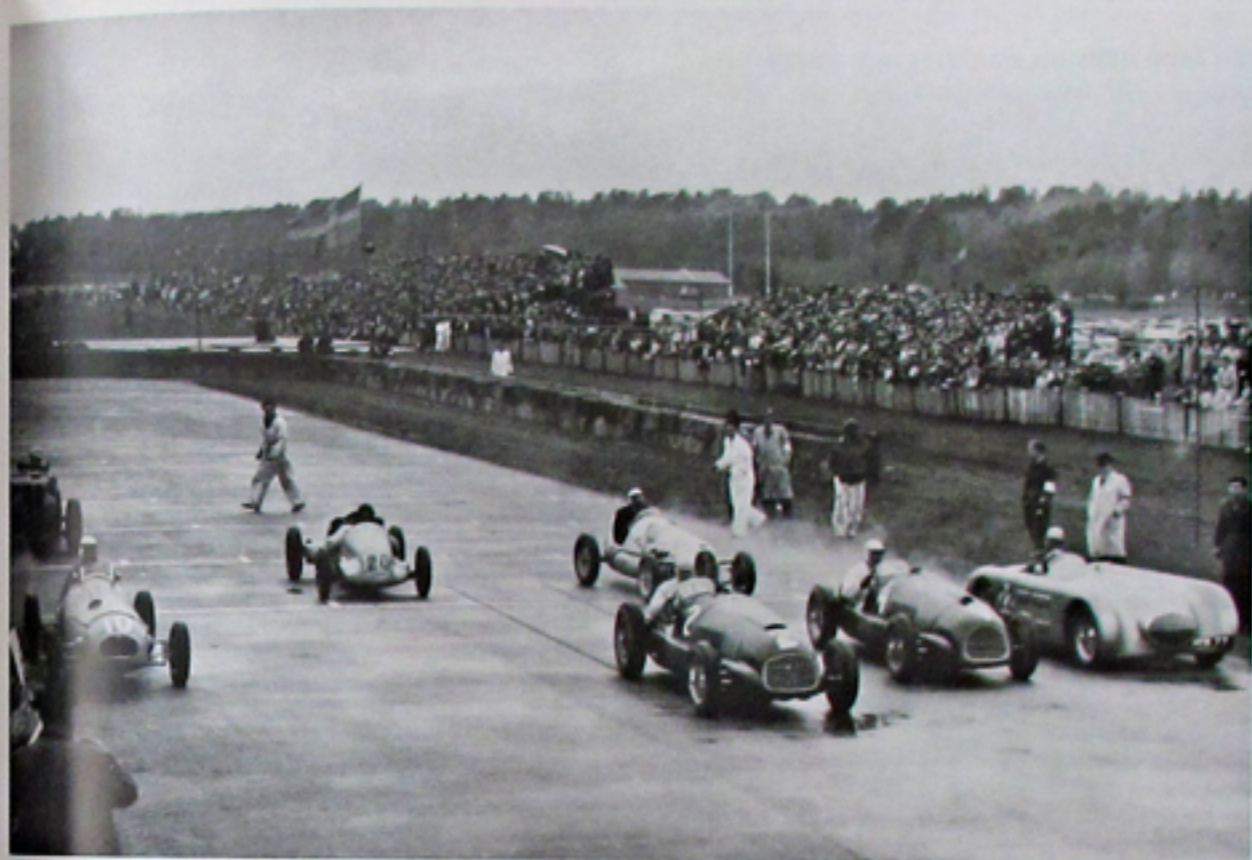
För många blev loppet en besvikelse genom en fädda i startögonblicket. Mekanikerna som jobbade för den samesiska prinsen Birabongse (eller Prince Bira som han kallades, på ren svenska) glömde först sätta på bensinraketen. Blundern upptäcktes snart men bilen, en Simca-Gordini, fick nu puttas igång. När motorn hostade igång satte Prinsen plattan i matten. Problemet var bara att det skadade aringen för tidigt. Tyvärr helt enkelt, Prince Bira lyckades sedan hålla undan medtävlarna och vann.

De festa brydde sig inte. Prinsen körde så otroligt bra att han hade vunnit om han så lågt starta långt bak, resonerade man. Men Ferrari, som kom tvåa klagade och tävlingsledningen såg sig tvungna att lämna över prissumman på 10 000 kronor till laget med den stegrande hästen. Sedan dess har det i Ferraris egen historiebokning stått att man vann sitt första Grand Prix-lopp 1948. Men det gjorde man alltså inte.

Most people are probably unaware that Scuderia Ferrari's first-ever Grand Prix victory in Italy came at Skarpräck in Stockholm in 1948. Sweden's own motorsporting prince, Prince Bira, here seen talking to the Ferrari driver Raymond Sommer just before the race.

Seconds before the start a mistake turned the event into a disappointment for many. The mechanics working for the Siamese Prince Birabongse (better known as Prince Bira) initially forgot to set the fuel valve. The blunder was soon discovered but the car, a Simca-Gordini, had to be push-started. As the engine coughed to life, the Prince put the pedal to the metal. Despite this, the Prince was a bit too eager and jumped the gun. Prince Bira then managed to keep the competition at bay and won the race.

Most of the other drivers did not care. They argued that the Prince had driven so well that he would have won even if he had started at the back of the grid. But Ferrari, who sat in second place, protested and the organisers saw no other alternative than to hand the prize check of SEK 10,000 to the team with the prancing horse. Since then, Ferrari officially always have claimed the victory at Skarpräck 1948. But as it turned out, they should not have.



Prince Bira överklagade tävlingsledningens beslut att godkänna Ferraris protest. Och efter att ha väntat ett tag bland olika instanser i motorsportvärlden tillkännades prinsen segern nästan ett helt år senare. Därför blev KAK också tvungna att betala ut prissumman ytterligare en gång, så någon god affär blev inte tävlingsmännen i Skarpräck.

Prince Bira medtävlare den aktuella dagen är i förre ledet från vänster Franco Rol i Simca-Gordini, Raymond Sommer i Ferrari, Biandetti i Ferrari, John Heath i Alfa. Bakre ledet från vänster Kenkänen i BMW 328, Sture Svensson i Lancia Special och slutligen Harry Schell i en Castella.

Prince Bira filed an appeal against the organisers' ruling on the Ferrari protest. And after being dragged through various governing bodies of the motor sport world for almost a whole year, the prince was eventually awarded the victory. KAK was thereby forced to pay the prize money one more time, this time to Prince Bira. From a business point of view this event made the Skarpräck races a bit less successful.

Prince Bira's competitors on the day was, front row from left: Franco Rol in Simca-Gordini, Raymond Sommer in Ferrari, Biandetti in Ferrari, John Heath in Alfa. Back row from left: Kenkänen in BMW 328, Sture Svensson in Lancia Special and lastly Harry Schell in a Castella.





Roberto Rossellini är väl mest känd som regissör och äkta man till filmstjärnan Ingrid Bergman. Men han körde racerbil också. Mest Ferraris. Här ses han under en matpaus vid Skarpräck i Stockholm 1953.

*Roberto Rossellini is mostly known as a director and husband of the film star Ingrid Bergman. But he also drove racing cars, Ferraris mostly. He is seen here during a meal break at Skarpräck in Stockholm, 1953.*



Vad skulle kunna vara lättare än att ta av sig på underkroppen om man vill göra sommarheten lättare att utstå i cockpit? Bara man är beredd på vad det kan medföra för en ens image. Platsen är Karlskoga banan, talsongmannen är John Kvarnström. Foto: Bo Bolsen, ca 1955.

*What could seem easier than to strip off your clothes if you want to make the summer heat in the cockpit easier to bear? As long as you are willing to accept what this could mean for your image. The location is the Karlskoga track, the underwear man is John Kvarnström. Photo: Bo Bolsen, c. 1955.*





Överst: Kontrolltornet.  
 Underst till vänster: Okänd skönhet i Gert Kaisers Porsche 550 Spyder.  
 Top: The control tower.  
 Bottom: Unknown beauty in Gert Kaiser's Porsche 550 Spyder.

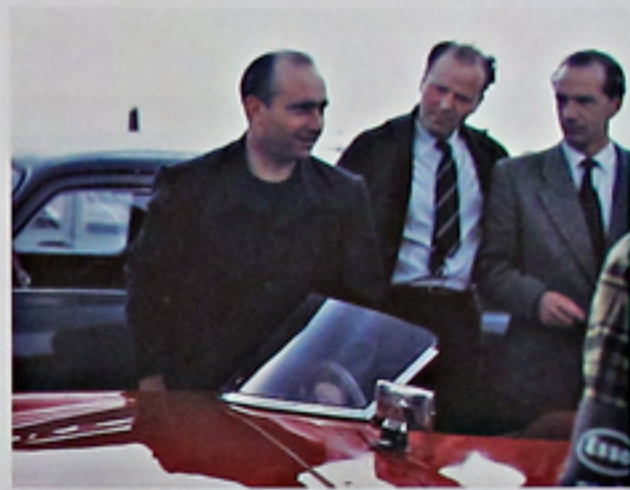


Överst: Hur ofta ser man en lastbil med samma vackra linjer som bilarna (den är avsedd att vara porterna)? Men så är det faktiskt med den så kallade Renntransporter Mercedes racing car transporter.  
 Underst: Jean Behras Maserati 300 S kontrolleras av mekanikerna före start. Lägga näkta till står med Porsche 356 i bakgrunden.  
 Top: How often would you see a transport vehicle with lines as beautiful as the cars it was built to carry? That is the case with the so-called Renntransporter Mercedes racing car transporter.  
 Bottom: Jean Behras's Maserati 300 S, being checked by the mechanics prior to the start. Note the Porsche 356's lined up in the background.

Samtliga bilder här är från 1955 års upplaga av Kristianstads Grand Prix.  
 The photos on this spread are all from the 1955 edition of the Kristianstad Grand Prix.



Överst: Mercedes tekniker i färd med att få Stirling Moss 300 SLR klar för start.  
 Underst: Många racers väntar på att rullas fram till start. I nummer 4 och 6 syns Ken Tyrill respektive Hutchy Hutchinson som olyckligt stötte ihop senare under tävlingen.  
 Top: Mercedes mechanics getting Stirling Moss' 300 SLR ready for the start.  
 Bottom: Many racers waiting to be rolled out to the grid. Set in cars number 4 and 6 are Ken Tyrill and Hutchy Hutchinson who collided later in the race.



Överst: Juan Manuel Fangio i samspråk med två herre vid en Alfa Romeo Disco Volante. Bilen kördes av John Kramström men hade tidigare tillhört Joakim Bonnier.  
 Underst: Sture Notzogs Alfa Romeo 1900 SSC Zagato.  
 Top: Juan Manuel Fangio chatting with two gentlemen by an Alfa Romeo Disco Volante. The car was driven by John Kramström but had previously belonged to Joakim Bonnier.  
 Bottom: Sture Notzog's Alfa Romeo 1900 SSC Zagato.





Sverige var en av få nationer som tidigt bekvädes med en av motorsportvärldens verkliga klassiker – en Ferrari 250 GTO. Fullblödet kördes under några säsonger med ägaren Ulf Norinder bakom ratten. Den översta bilden är tagen under Västkusloppet i Falkenberg 1963, där Norinder slutade tvåa. Hur det gick i loppet året efter, behöver man knappast vara någon professor i ämnet kroppspråk för att läsa av Vinst, förlust. Ulf Norinder är den stora mannen till höger i bild. Foto: Överst Bengt Ålsed, till höger okänd.

Sweden was one of a few nations blessed with one of the true classics of the motor sport world – a Ferrari 250 GTO. The thoroughbred raced a couple of seasons with its owner Ulf Norinder behind the wheel. The top photo was taken during the Västkusloppet in Falkenberg, 1963, where Norinder finished in second place. You do not need to be a professor of body language to venture a guess on how he did in the same race the following year. He won. Ulf Norinder is the proud man to the right in the photo. Photos: Above, Bengt Ålsed, right unknown.



En tånligen ordnär line-up inför en avslutande specialsträcka i Kiruna, Midsjöslanylet 1963. Men uppgiften som låg framför bilarna var allt annat än ordnär.

Specialsträckan började långt ned i gruvan. Därefter gällde det för varje ekipage att i komplett mörker köra så fort som möjligt upp till ytan. Färden gick genom en labyrint av gruvgångar som ringlade sig upp genom berget.

Som om det inte var jobbigt nog blev desauton gångarna fyllda av tjock blåttån från det stora antalet tvåtakts-Saabar som deltog. Sträckan avslutades med en 200 meter lång raksträcka där de kraftfullaste bilarna nådde uppemot 200 km/h. Något liknande har aldrig gjorts igen. Foto: Kalle Riggare.

A fairly ordinary line-up before the start of one of the last legs of the Rally to the Midnight Sun, Kiruna 1963. However the task ahead was extraordinary. The start was located deep down in the Kiruna mine. Each driver then had to race as fast as possible up to the surface in total darkness. A drive taking them through a maze of tunnels circling up through the mountain.

As if that was not enough, these tunnels were filled with thick blue smoke from all the two-stroke Saabs. The leg finished with a 200-metre long straight where the most powerful cars reached speeds of up to 200 kilometres an hour. Nothing similar has ever been done since. Photo: Kalle Riggare.





Glamour vid utredningen. I Kanonloppet 1967, ställde Joakim Bonnier och Jacky Ickx upp i varsin Ford GT 40 med Gulf-skrud. Ickx vann. Bonnier däremot, lyckades aldrig ta sig löftets Yngve Rosqvists Lola och slutade precis som han startat, trea. Vad gör man då? Köper en Lola själv, förstås. Jocke valde en i gult.

*Glamour by the loss. Joakim Bonnier and Jacky Ickx both took part in the 1967 Kanonloppet; each in a Ford GT 40 equipped with Gulf attire. Ickx won. Bonnier on the other hand, never managed to get passed Yngve Rosqvist's Lola and ended just as he had started, in third position. So how do you cope with that? You buy your own Lola, naturally. Jocke chose one in yellow.*



DeSoto Dingo i Karlskoga inför Kanonloppet 1967. Foto: Gerry Johansson.  
DeSoto Dingo at the Kanonloppet in Karlskoga, 1967. Photo: Gerry Johansson.





Motstående sida: En Lola görs startklar inför premiärloppet på  
 Scandinavian Raceway, Anderstorp 1968. Lola var en silverkare som  
 var mycket segernik vid den här tiden. Bland svenskarna kördes Lola  
 bland andra av Joakim Bonnier. Mannen i bilen ovan är Reine Weell.  
 Foto: Thomas Svemfors.

Opposite page: A Lola is prepared before the opening race at  
 Scandinavian Raceway, Anderstorp 1968. Lola was a highly  
 successful manufacturer at that time. Joakim Bonnier was one of  
 the Swedes driving Lola. The man in the car above is Reine Weell.  
 Photo: Thomas Svemfors.

