

SM i Tillförlitlighet hängde i luften ett tag på grund av strejken. Varken Karlskoga MK eller SMK Sundsvall lyckades ordna några påskrivna tillstånd till sina planerade SM-arrangemang i mars månad. När det såg som hopplösast ut trädde Umeå AK in i bilden och erbjöd sig att ta hand om Karlskogas arrangemang. Bilsportförbundet tvekade inte och därmed kom andra deltävlingen att köras i Umeå den 20 mars. Anledningen till att Umeå AK kunde skaka fram alla papper berodde på att klubben tänkt köra sin tävling redan i februari, men då måst ställa in på grund av snöstorm. Nu tog man hand om SM-tävlingen med mycket kort varsel, men rodde det hela iland genom att slå sig ihop med MS Umeå och Vänäs

sträcka blev inte så där helpoppis, men det berodde förstas på vad man åkte för bilmärke. Saab och Opel verkade klara sig bra, medan BMW och VW verkade helt under isen. (Förlåt vitsen).

Största sensationen var att Calle Orrenius motor lade av redan efter en knapp mil, så han bröt omgående. Istället åkte Per Eklund snabbast genom alla hårnålskurvorna, vilka det fanns gott om. Ove Eriksson var honom dock hack i häl och förlorade inte mer än 5 sekunder. Kaj Munther var trea, 4 sekunder bättre än Lasse Jönsson. I grupp 1 var det tre Oplar i topp genom Anders Kulläng, Lars Skoglund och Lille-Bror Nasenius. Den annars så pålitliga Anders Gullberg, Gunnar Blomqvist, Sylvia Ös-

Lika suverän som Eklund var Kulläng i grupp 1, men det nya stjärnskottet Curt Göransson från Ljusdal på BMW 2002 TI var honom tätt i hälar och gav bara bort 7 sekunder. Närmast följdes de av Gullberg, som nu vaknat till liv.

SS2:

Grupp 2: Eklund 722, Lars Nyström 729, Eriksson 734, Henriksson 742, Jönsson 745, Tjerneld 746, Brändström 748, Leif Sjöberg 750, Munther 754, Ottosson 755.

Grupp 1: Kulläng 743, Curt Göransson 750, Gullberg 754, Skoglund 756, Nasenius 760, Bergstedt 761, Carlsson 768, Holmberg 769, Bomqvist 770, Ytterbring 778.

Specialsträcka 3 var lång och krokig med ett kort snabbt parti mittpå.

T-SM i Umeå

MK, UAK fick dock behålla namnet på sin uppskjutna tävling "Umeåsvängen"

Eftersom endast en deltävling förts var alla allvarliga SM-aspiranter så gott som tvungna att företaga den långa resan upp till Umeå och det var påfallande många som gjorde så. Hela 76 ekipage stod uppradade på startlinjen och av dessa första varvets sju sträckor. Banan kördes nämligen 1,5 gång dvs man körde de första fyra sträckorna ytterligare en gång efter att ha kört det första varvet. Samtliga sträckor kördes åt samma håll för att inte krängla till spåren och trassla till pilningen. Totalt mätte banan 30 mil varav hälften utgjordes av specialsträckor.

Opelstallet kom manstarkt, men Saab hade måst skicka iväg Stig Blomqvist och Tom Trana till Afrika för att träna Safarirallyt, så enbart en ren fabriksvagn kom, Calle Orrenius. Men såväl Lasse Jönsson som Per Eklund hade företagit den långa resan och därtill fanns ju det nya fyndet, norrlänningen Kay Munther från Lycksele givetvis med, plus comebackande Bengt Ottosson, Ljusdal.

Bert Gustavsson saknades, men både Per Tjerneld och Ingemar Frohm var på plats med sina silverfärgade Escortar och även BMW var starkt representerat. Håkan Lindberg kör ju inte T-SM så Fiat fick denna gång förlita sig till Ove Olsson och Åke Nilsson, medan VW endast hade PeO Svanström på plats.

Direkt efter starten i Umeå bar det iväg ut till en plats kallad Villanäs, där man plogat upp en 25 km lång isbana. Helgen innan hade man avverkat SM på isbana här och den rundbanan fick också vara med på ett hörn. Denna

terberg och Arne Allansson hade mycket dåliga tider.

SPI:

Grupp 2: Per Eklund 1433, Ove Eriksson 1438, Kay Munther 1451, Lars Jönsson 1455, Ingemar Frohm 1456, Cronge Norstedt 1465, Jan Henriksson, 1465, Roland Brändström 1468, Per Tjerneld 1469, Bengt Ottosson 1472.

Grupp 1: Anders Kulläng 1460, Lars Skoglund 1466, Lille-Bror Nasenius 1469, Ingvar Carlsson 1478, Stig-Arne Holmberg 1490, Sören Bergstedt 1492, Lars-Ingvar Ytterbring 1492, Leif Asterhag 1498, Gunnar Blomqvist 1504, Rune Lindfors 1508.

En felpilning vid Umeå lasarett skapade en del förvirring bland de seedande, men tack vare transportsträckans längd hann de flesta i tid i alla fall. Dessutom ryckte pilningsgruppen ut och rättade till "tavlan" sedan ett 30-tal ekipage passerat.

Hade åkarna fått kämpa om ratten på issträckan så blev SS2 rena rama semestern för det var en rallysträcka, där det gick att forsa fram i 160 km/tim bitvis. En som inte forsade fram var Cronge Norstedt för hans förgasare lade av och tillät honom knappt att hålla styrfart. Då det inte gick att få bukt med felet gav även han upp. Även Ingemar Frohm fick ge upp med en brusten drivaxel. Per Eklund hade tydligen fått upp ångan på isen för han vann SS2 av bara farten trots att man tippade att antingen Lasse Nyström eller Bus-Ove skulle göra bäst ifrån sig på raksträckorna. Lasse blev emellertid tvåa, slagen av Per med 7 sekunder medan Ove tappade 12. Munther som bara har 1500cc motor i sin Saab tappade genom detta 20-30 sekunder.

Framförallt var den dock krokig och att begära att alla skall hålla sig på vägen i 28 km under sådana förhållanden är att begära för mycket. Tyvärr var det lite smalt, så avåkarna blockerade i flera fall vägen totalt. Det visade sig också att denna sträcka, som för övrigt drog fram genom skogarna runt 120, fällde ett mycket stort utslag.

Det började med att Arne Allansson åkte av. Han kunde inte komma loss för egen maskin utan fick vänta till Sylvia Österberg, Nasenius och Ingvar Carlsson anlände. Sedan Arne fått hjälp drog denne iväg och de andra efter. Ja, så gick det som det ofta går vid jakt i skogarna. Allansson dundrade av igen, så de andra tre ekipagen fick stanna ånyo. Därmed var hela denna kvartett långt bak i resultatlistan. Till råga på allt gick gasreglaget sönder på Gunnar Blomqvists Kadett, men han kunde laga det själv och förlorade bara en dryg minut. Precis som om inte detta räckte, så tvärstannade Per Eklunds bil. Pers kartläsare Rolf "Dumle" Karlsson, som är mekaniker hoppade ur, slet bort motorhuven och började leta - då kommer Ove Eriksson farande. Ove hade naturligtvis inte tid att vänta på Rolf utan satte igång att skjuta Saaben framför sig och det innan "Dumle" hunnit in i bilen, så han fick springa 2 km med den tunga motorhuven, innan han nådde platsen, där Per kunnat styra åt sidan och släppa om Ove. Trots att påskjutningen hindrade en hel del, erhöll Ove en mycket bra tid. Eklund kunde också fortsätta med sin trötta kartläsare, sedan de hittat felet. Det var en kabelsko till tändningslåset som hoppat av. Lars Nyström hörde också till dem som åkte av. Men då



Bus-Ove i full fart vid det inledande långa isprovet. Ove hade egentligen bara en konkurrent för natten och det var Saabs Per Eklund. När Per fick stopp var saken klar och Ove kunde ta en stor seger före Anders Kulläng och Janne Henriksson. Nedan jämtan Ove Olsson, som bytt från BMW till Fiat 125S. Ännu så länge har det gått mycket dåligt för Ove, men han behöver vä en viss tid att köra in sig på Fiaten. Med BMW låg han ju alltid med i toppsammanhangen. Foto: Lars Wallmark.

det berodde på ett fel i bromssystemet vågade han inte fortsätta utan bröt på ort och ställe.

Ytterligare en avåkning kom att hindra den snabba oseadade trion Leif Asterhag, Lars Skoglund och Bo Johansson. Hela trion kunde fortsätta, sedan syndaren Jan Holmgren hjälpts igång igen. Det tog emellertid så lång tid att Asterhag, som fick kämpa i 9 minuter bröt, då han tyckte det var meningslöst att förstöra bilen utan att ha en chans till en topplacering. De flesta skulle nog ge upp i samma situation med undantag för Per Eklund. Han ger aldrig upp förrän bilen stannat definitivt.

I all villervalla åktes det fort av Ljudsals-Göransson, som därmed inte lär vara anonym i fortsättningen, trots att han är ganska färsk i gamet. Han vann sträckan med sin BMW trots att det fanns röster före tävlingen, som menade att det absolut inte var någon BMW-sträcka. Nåväl, marginalen till Janne Henriksson var bara en sekund och Curts värste konkurrent Anders Kulläng var bara sju sekunder efter.

SS3:

Grupp 2: Henriksson, 1478, Munther 1481, Sjöberg 1489, Eriksson 1489, Ottosson 1492, Tjerneld 1509, Jönsson 1519, Brändström 1520, PeO Svanström 1520, Bernt Eriksson 1529.

Grupp 1: Göransson 1477, Kulläng 1484, Gullberg 1504, Bergstedt 1508, Holmberg 1510, K-G Hillberg 1521, Sverker Jonsson 1542, Ytterbring 1550, Åke Nilsson 1562, Torsten Danielsson 1582.

Direkt efter detta kom SS4, som var än jobbigare fastän inte mer än drygt hälften så lång. Några riktiga gupp tog musten ur några ekipage och bland annat Ingvar Carlsson och Curt Göransson fick byta en bakstöttdämpare på momangen. Första vänsterkurvan var därtill dum. Den nöp åt alldeles förstkräcckligt samtidigt som det stod en stubbe rakt fram. På denna hamnade Janne Henriksson och det tog honom en minut att komma ned, då han fick slita själv. Kartläsa-

ren Lars-Erik Carlström hade nämligen knäckt några revben och vågade inte ta i. Ove Eriksson åkte också över stubben, men bromsade inte och klarade sig över på det viset. Övriga som hann bromsa, fick åtminstone lägga i backen för att kunna svänga runt.

Ove tog i över guppen och vann sträckan mycket överlägset före Kulläng, och Nasenius, så det måste ha varit en riktig Opelsträcka.

SS4:

Grupp 2: Eriksson 993, Ottosson 1028, Svanström 1035, Jönsson 1036, Munther 1042, Göran Jonsson 1050, Tjerneld 1058, Brändström 1059, Eklund 1071, Bernt Eriksson 1072. Grupp 1: Kulläng 1011, Nasenius 1029, Blomqvist 1046, Göransson 1052, Carlsson 1053, Ytterbring 1054, Gullberg 1058, Bergstedt 1069, Sylvia Österberg 1069, Lindfors 1077.

SS5 var ytterligare en isslinga, men den avslutades på en svartväg och hade mål på torra land, Stig-Arne Holmberg, som låg bland de främsta hemmaåkarna i grupp 1 nådde inte dit för hans växellåda slutade fungera på fjärde sträckan, så han åkte direkt hem.

Per Eklund visade än en gång vem som är bäst på isen genom att slå

Bus-Ove med fem sekunder den här gången också. I grupp 1 var det Kulläng igen före Lasse Skoglund, medan Göransson som nu låg tvåa efter Kulläng tappade dyrbara sekunder på sin oförmåga att komma runt hårnålarna snabbt. Det är faktiskt en svårare manöver än det ser ut och kräver en del träning.

SS5:

Grupp 2: Eklund 579, Eriksson 584, Henriksson 589, Anders Stenström 592, Jönsson 593, Munther 549, Lars Jansson 594, Ottosson 597, Sjöberg 597, Brändström 606.

Grupp 1: Kulläng 593, Skoglund 598, Bergstedt 610, Hillberg 610, Göransson 612, Lindfors 614, Gullberg 614, Nasenius 615, Carlsson 616, Jönsson 618.

SS6 var ganska kort och gick i lugnets tecken. Per och Ove kunde inte skiljas åt utan fick samma tid, sekunden före Janne Henriksson. Anders Gullberg var nu verkligt på alerten och blev bäste grupp 1:a, men Kulläng gav inte bort mer än fyra sekunder.

SS6:

Grupp 2: Eklund 399, Eriksson 399, Henriksson 400, Ottosson 405, Munther 406, Stenström 417, Jönsson 417, Jönsson 418, Sjöberg 419,



Svanström 420, Tjerneld 420.

Grupp 1: Gullberg 405, Kulläng 409, Skoglund 417, Göransson 418, Bergstedt 421, Nasenius 421, Blomqvist 423, Carlsson 425, Hillberg 426, Ytterbring 428.

Sista sträckan på första varvet var SS7, även den en kort och relativt snabb bit. Eklund som aldrig ger upp vann även nu med Bus-Ove och Munther närmast och BMW-paret Gullberg och Ingvar Carlsson på delad fjärde plats. Det var faktiskt den första sträckan som de seedande grupp 1-förarna kunde göra sig gällande. Tidigare var det ju Göransson, Skoglund, Bergstedts Gordini och Hillberg för nästan hela slanten.

SS7:

Grupp 2: Eklund 367, Eriksson 370, Munther 376, Henriksson 378, Tjerneld 380, Ottosson 380, Brändström 380, Jönsson 381, Jansson 385, Sjöberg 389.

Grupp 1: Gullberg 377, Carlsson 377, Nasenius 379, Kulläng 383, Ytterbring 386, Blomqvist 390, Göransson 392, Skoglund 395, Hillberg 400, Bergstedt 400, Arne Allansson 400.

Efter sjätte och sjunde sträckorna, som kördes i trakten kring Vännäs blev det en 3 mil lång transport tillbaka till startplatsen i Umeå, där ett halvtimmesuppehåll var inlagt. Vid sammanräkning visade det sig att Ove Eriksson hade en mycket hälsosam ledning i grupp 2 före Kay Munther. Ove hade 6007 prickar mot Munther 6104. Bernt Ottossons comeback i de större sammanhangen verkade gå fint för han låg trea på 6129 följt av Janne Henriksson på 6146 och Lasse Jönsson på 6147. Därefter kom Per Tjerneld som skyndade långsamt för

att få bilen att stanna i ett stycke. Per hade 6186. Sjuva var Leif Sjöberg, Saabåkare från Örnsköldsvik på 6205 och åtta hemmasonen Roland Brändström men den Volvo 142 på 6213. Per Eklund låg givetvis långt bak efter

sitt långa uppehåll, men han avancerade ju någon plats per sträcka, så han hade hoppet kvar.

I grupp 1 ledde Anders kulläng mycket överlägset med sina 6083 prickar. Med denna summa låg han som synes tvåa totalt. Närmast Anders följde Ljusdalskometen Curt Göransson med 6210 och den spurtande Anders Gullberg på 6226. På fjärde plats följde en smula överraskande Sören Bergstedt i en mycket gammal och välanvänd Gordini. Han hade inte haft några större problem och har även fördelen att ha åkt mycket i rejongen vid tidigare tävlingar. Sörens skörd var 6261. Därefter var det ett långt hopp till Ytterbring på 6313 och Ingvar Carlsson på 6342. Sjuva låg faktiskt L-B Nasenius trots att han fått agera hjälppatrull. Han hade 6402.

De som nu trodde att resten skulle bli rena defileringen visste nog inte hur utslagsgivande de fyra första sträckorna, som nu skulle köras en gång till. Det var speciellt issligan på Umeälven, som vände upp och ned på många resultat.

Speciellt Oplarna for fram som skällade troll på isen. Tyvärr har det ej gått att få fram Per Eklunds tider för de sträckor han åkte på andra varvet, eftersom han bröt på tampen med en brusten drivaxel, men enligt uppgift var Ove denna gång snabbare. Henriksson har näst bästa tid och sedan följer Kulläng och Nasenius. För den sistnämnde innebar fortåkning dock bekymmer. Någonstans på isen körde han över något som liknade en stock varvid ena framstöt-

dämparen säckade ihop. Då det var en lång transport rill SS9 försökte servicen byta dämpare, men det hanns inte med och Lille-Bror fick till råga på allt transportprickar.

Anders Gullberg åkte också fort på isen och svepte i ett nafs förbi Göransson och upp på andraplatsen bakom den ouppnåelige Kulläng. Samtidigt började Sören Bergstedt sakta rasa bakåt i listan, ett ras som förde honom ned från fjärde till sjunde plats i mål.

SP8:

Grupp 2: Eriksson 1396, Henriksson 1408, Tjerneld 1447, Jönsson 1451, Stenström 1453, Munther 1456, Ottosson 1457, Brändström 1458, Bernt Eriksson 1480, Jönsson 1495. Grupp 1: Kulläng 1420, Nasenius 1431, Gullberg 1440, Blomqvist 1448, Skoglund 1454, Carlsson 1455, Ytterbring 1474, Göransson 1478, Hillberg 1492, Lindfors 1495.

På SS9 insåg Lille-Bror Nasenius att det inte var lönt att fortsätta med trasig stötdämpare dels var SS10 lång och dels var det en kort transport mellan sträckorna, så någon mer service var inte att tänka på. Synd om honom, för han hade nog gått in på femteplatsen och räddat en bunt värdefulla SM-poäng.

Anders Gullberg måste ha fått en lindrig knäpp för han for fram brutalt på sträckan och fick en tid som inte någon underskred. Ove Eriksson med sin motorstarkare bil fick samma tid, vilket kan ge en fingervisning om hur fort det måste ha gått för Anders. Han visste just då inte om att han redan passerat Göransson och ville här försäkra sig om en kanontid.

SS9:

Grupp 2: Eriksson 732, Henriksson 748, Ottosson 752, Tjerneld 754, Svanström 762, Munther 766, Jönsson 778, Stenström 783, Tord Lindgren 788, Bernt Eriksson 793.



Anders Kulläng med ständige följeslagaren Donald Karlsson stod inte att hota i grupp 1. De for fram så snabbt, att endast Ove Eriksson i en 60 hk starkare bil förmådde åka fortare. Nasenius och de övriga hade aldrig en chans mot Kulläng, som nu går mot ett säkert fabrikskontrakt. Det är Anders som står till höger på bilden. Foto: Lars Wallmark.

Grupp 1: Gullberg 732, Kulläng 751, Carlsson 757, Göransson 766, Blomqvist 768, Ytterbring 776, Allansson 776, Skoglund 784, Nasenius 791, Hillberg 800.

Precis som på första varvet hände det en hel del på I20-sträckan. Nu var det självaste Ove Erikssons tur att få problem och det rörde sig även för hans del om ett trasslande gasreglage. Det tog honom och kartläsaren Börje Österberg, styvt 1,5 minut att kirra felet och dundra vidare.

I övrigt blev det skifte på tredjeplatsen för nu var det Göranssons tur att bli hindrad. Det var den snabbe Saabåkaren Rune Lindfors från Skellefteå som haft oturen att köra av en drivaxel och nu kom att hindra Mats-Ola Forsvik, Bo Johansson och Göransson. Bosse som även blev hindrad första gången band en lina i Saabens bakre kofångare och backade mot en liten glänta 15 meter bakom den plats Saaben hamnat, alltmedan de församlade besättningarna sköt på så mycket de orkade. Sedan det hala retts upp släppte "Gummi-Johan" förbi både Saaben och BMW:n, då han inte hade någon anledning att ligga före och hindra de andra. Men Saabåkaren körde så sakta att hela gänget inkluderande den just ankomna Hillberg äkte om honom.

Kuriöst nog äkte Anders Kulläng på sekunden lika fort båda gångerna, medan Janne Henriksson bättrade sin tid med 13 sekunder, vilket gav honom sträcksegern denna gång. Gullberg blev trea totalt på de 28 km och låg nu mycket klar tvåa före Ingvar Carlsson.

SS10:

Grupp 2: Henriksson 1465, Ottosson 1500, Svanström 1511, Munther 1511, Stenström 1517, Tjerneld 1526, Jönsson 1546, Eriksson 1552, Jonsson 1567, Lindgren 1571.

Grupp 1: Kulläng 1484, Gullberg

1489, Carlsson 1505, Blomqvist 1506, Skoglund 1532, Ytterbring 1545, Bergstedt 1568, Allansson 1580, Österberg 1590, Jonsson 1594.

Ove Eriksson var helt suverän på den avslutande dunkiga SS11. Han var hela 47 sekunder snabbare än närmaste grupp 2-bil, som var PeO Svanströms VW. Det var få sträckor som passade VW:n, men just de två sista stämde bra för VW-förare. Än snabbare än Svanström var annars Ingvar Carlsson. Det var till och med så bra att Gullberg fick ge sig med 4 sekunder.

För Bengt Ottosson blev det ett enda lidande. Just när han hade målet inom räckhåll, dammade han av vägen och satte sig fast, så att han kunnat hindra all annan trafik. Som tur var hade det blivit ett litet uppehåll just bakom Bengt, så han kunde skyffla snö i 15 minuter utan att någon passerade. På kuppen förlorade han tredjeplatsen i grupp 2. Munthers försprång hade nämligen krympt till en sekund, när Ottosson gav sig ut på sista sträckan.

Janne Henriksson som spurtat fint från sin fjärdeplats och nu låg god tvåa, kostade på sig att köra fast i en vinkel, men kom loss i tid för att spöa Munther totalt med 11 sekunder. I grupp 1 var det snuddande nära att Ytterbring gått förbi Göransson, men BMW-föraren lade på en liten spurt och klarade skivan med 15 sekunder till godo.

SS11:

Grupp 2: Eriksson 991, Svanström 1083, Stenström 1046, Munther 1053, Jönsson 1075, Bernt Eriksson 1079, Lindgren 1088, Tjerneld 1090, Per Gabrielsson 1107.

Grupp 1: Carlsson 1026, Gullberg 1030, Kulläng 1033, Skoglund 1038, Göransson 1047, Ytterbring 1057, Blomqvist 1069, Allansson 1070, Bergstedt 1048, Bo Johansson 1049.

Slutet på visan blev alltså gott, speciellt för Opels del. Seger i båda grupperna och etta, tvåa, trea totalt. Åt Kulläng i grupp 1 är inte mycket att göra, men Stig Blomqvist och Per Eklund i högform kunde nog ha givit Ove en match. Saab är annars att gratulera om nu Kay Munther och Bengt Ottosson går in för SM-striden. SMK Sundsvalls inställda tävling kommer ju att köras som sommartävling, så de båda norrlänningarna behöver inte åka så fruktansvärt långt för att tävla om SM i T.

Som helhet måste man säga att Umeklubbarna lyckats bra med sin tävling Vintertävlingar i Norrland kan vi alltså tänka oss även i framtiden. Vägarna blev nämligen omtyckta av de flesta och det var väl inte mycket mer än den gamla kartan och prisutdelningen att klaga på. Kartan var 1940 och innehöll inte något påtryck, så att orientera efter den gick knappt. Men en körbok med många angivelser löste det problemet åt de tävlande. Men som sagt priserna var under all kritik. Kan hända man inte ökat på skörden något, sedan den planerade regionstävlingen ställdes in, men vid ett SM-arrangemang kan man faktiskt fordra att få något i gengäld för allt besvär. Nu fick i princip bara de fyra första förarna i varje klass en liten tennvas med sig trots att det ju är kutym att åtminstone en tredjedel av alla startande får något med sig hem. Kartläsarna var totalt bortglömda – de är ju oftast med och uppoffrar sig utan att ha något för besväret, så åtminstone en liten minnesplakett hade varit på sin plats. Bättring, tack.

DEFINITIV RESULTATLISTA:

A-förare grupp 2 (24 st):

1) Ove Eriksson, SMK Köping, Opel Kadett Rallye, 10678, 2) Jan Henriksson, Sthlms BK, d:o, 10879, 3) Kay Munther, Lycksele MK, Saab V4, 10890, 4) Lars Jönsson, Kils MK, d:o, 10997, 5) Per Tjerneld, Sandvikens MK, Ford Escort TC, 11013, 6) PeO Svanström, MSK Hammaren, VW 1600 T1, 11182, 7) Bernt Eriksson, Norrbottens MS, Opel Kadett Rallye, 11212, 8) Anders Stenström, MSK Hammaren, Saab V4, 11391, 9) Göran Jonsson, SMK Gävle, d:o, 11491, 10) Bengt Ottosson, Ljusdals MK, d:o, 11723, 11) Erik Johansson, Ludvika MS, Volvo 142, 11827, 12) Mats-Ola Forsvik, Vännäs MK, Saab V4, 12241.-

A-förare grupp 1 (20 st):

1) Anders Kulläng, Forshaga MC, Opel Kadett Rallye, 10771, 2) Anders Gullberg, MK Rimo, BMW 2002 TI, 10917, 3) Ingvar Carlsson, SMK Nyköping, d:o, 11085, 4) Curt Göransson, Ljusdals MK, d:o, 11150, 5) Lars-Ingvar Ytterbring, SMK Köping, Opel Kadett Rallye, 11165, 6) Gunnar Blomqvist, Sthlms BK, d:o, 11222, 7) Sören Bergstedt, Skellefteå MS, Renault

Gordini, 11367, 8) Lars Skoglund, JMK Östersund, Opel Kadett Rallye, 11479, 9) Karl-Gunnar Hillberg, SMK Sthlm, d:o, 11610, 10) Ove Olsson, JMK Östersund, Fiat 125S, 11702, 11) Sylvia Österberg, KAK, Opel Kadett Rallye, 11770, 12) Bo Johansson, AMCK, BMW 2002 TI, 12053, 13) Åke Nilsson, Ljusdals MK, Fiat 125S, 12090, 14) Arne Allansson, Ludvika MS, BMW 2002 TI, 12105, 15) Jan Holmgren, Umeå AK, Opel Kadett Rallye, 12660.

B-förare grupp 2 (12 st):

1) Tord Lindgren, Vännäs MK, Volvo 142, 11657, 2) Jan Hällander, Örnköldsviks MK, Volvo 142, 11657, 3) Per Gabrielsson, Umeå AK, 11705, 4) Tore Gidlund, MS Umeå, Opel Kadett Rallye, 11993, 5) Håkan Wårgren, Norrbottens MS, Saab V4, 12086, 6) Birger Åberg, Ljusdals MK, Opel Kadett Rallye, 12223, Gunnar Nyström, Medelpads AMK, VW, 12233, 8) Krister Rohdin, Skutskärs MS, Saab V4, 12249, 9) Björn Kjölmöen, Umeå AK, d:o, 12323.

B-förare grupp 1 (14 st):

1) Sverker Jonsson, JMK Östersund, Opel

Kadett Rallye, 11608, 2) Erland Stenberg, Guldstadens MK, Saab V4, 11870, 3) Lars-Erik Karlsson, MS Umeå, Renault Gordini, 11897, 4) Mats Öhrlund, Luleå MS, Saab V4, 11976, 5) Gunnar Eriksson, Norrbottens MS, d:o, 12280, 6) Onni Henriksson, Luleå MS, d:o, 12329, 7) Jan-Ivan Palmgren, Lycksele MK, d:o, 12341, 8) Torsten Danielsson, JMK Östersund, Opel Kadett Rallye, 12449, 9) Tage Wikström, Luleå MS, BMW 2002, 12581, 10) Lars-Erik Allansson, Umeå AK, BMW 1600 TI, 14770.

C-förare grupp 2 (2 st):

1) Bo Strömberg, SMK Sundsvall, VW, 7036.

C-förare grupp 1 (4 st):

1) Thomas Fänge, Ångermanlands MK, Saab V4, 6908, 2) Håkan Forsberg, SMK Söderhamn, Opel Kadett Rallye, 7020, 3) Leif Lundberg, MS, Umeå, Saab V4, 7289, 4) Leo Holmsten, Guldstadens MK, Peugeot 204, 8009.

Klubblag:

1) JMK Östersund 34789, 2) Ljusdals MK 34963, 3) Umeå AK 36688.