

En övergripande racinghistoria.

Det började med en Lotus Seven...

Vintern 1978/79 fick jag via en kompis nys om en Seven i Danmark som de hade problem med att importera till Danmark därav ville de gärna sälja den vidare till Sverige och mig. Kontakt togs och vi möttes vid bilförtullningen i Helsingborg. På den tiden fick man rödskyltar på "nya" bilar vilket föranleder mig att ge en kommentar kring bilen. När jag skulle besiktiga den fick jag ta bilen till Klippan där jag arbetade på den tiden. Kommentaren var att någon hade sett min gula Seven och bedömt den som en jeep då man bakifrån med suffletten uppe hade en ganska kantig design vilket föranledde personen ifråga att uttrycka "Jag såg en helt ny jeep och den var så ynkelig att jag inte skulle våga köra ut på en åker med den". Det var kanske rätt årstid att importera bilen då jag kan erinra mig att när vi kom hem till mig var säljaren helt genomblöt då dörrarna inte var monterade och snömodden studsade på bakskärmen och in i förarutrymmet. Det blev inte mycket provkörning på grund av vädret men bilen skiftade ägare samt började en resa som tävlingsbil i mina händer. Colin Chapmans filosofi att använda så mycket standarddelar från masstillverkade bilar gjorde att jag började samla på mig diverse grejor som även passade i andra Lotusbilar. Böljade sedan tävla i sportvagnsserien kommande sommar och jag kan väl uttrycka mig så att Seven är den roligaste leksak en vuxen karl kan ha. Efter modifieringar till att använda en förgasare som liknade trimmade Hundkojor, dvs använda en kanal per förgasare som var Weber 45:or DCOE. Det var en Seven S2 med Cosworth-trimrad 1500-motor. Alltså hade den från fabrik två Weber 40:or DCOE. Denna modifiering gjordes för att få mindre bestraffning enligt reglementet. Ta reda på resultat. 2 bilder finns leta flera. Bra med små bilar, lätta att stuva.

Och fortsatte med en Lotus Eleven...

Även denna hittade jag i Danmark. Jag jobbade på den tiden på Klippans säkerhetsbälten och var i Danmark för att mäta upp en bilmodell för rullbältesinfästningar. När jobbet var gjort sa jag till firmans ägare att jag skulle åka till Köpenhamn och titta på en gammal Lotus. Han frågade då om jag kanske var intresserad av den gamla Lotus han hade på bakgården. Till min stora förtjusning såg jag att det var en Eleven. Visse inte riktigt hur jag skulle bete mig för att dölja den glädje jag hade inom mig, men lyckades dock få ur mig att det inte riktigt var den modellen jag tänkt mig och avslutade därmed besöket. 14 dagar senare var jag tillbaka på plats igen och meddelade att den Lotusen jag hade tittat på i Köpenhamn enbart var skrot så jag var nu intresserad av den här bilen istället. Jag berättade att Köpenhamnsbilen skulle ha kostat 3 000 DKR och eleven ägaren blev förgrymmad över att jag ville erbjuda 3 000 vilket var ett missförstånd. Han påstod att Elevenen var en mycket fin bil och begärde en mycket högre summa. Detta bud ansåg jag vara oresonligt och sa att jag skulle se hur mycket jag kunde skrapa ihop och sedan återkomma med nytt bud. Till svar fick jag att jag inte skulle komma tillbaka ifall jag inte hade den begärda summan. Dagen efter var jag på plats igen med pengarna i handen och affären avslutades med önskan om att han skulle ta reda på lite om historiken kring bilen. Det visade sig att 1958 hade tre Lotus Eleven köpts in till Danmark från England och den bil jag köpte hade varit den vinstrikaste med två DM (Danska Mästerskap) med Arne Ditlevsen och ett DM John Skaarup. Fjorton dagar senare var jag åter på besök i Danmark och då ville den danske säljaren köpa tillbaka bilen mot dubbel ersättning. En dansk motortidning hade kommit ut med en artikel med överskriften, Var har alla de gamla fina racerbilarna tagit vägen? Detta var inte det enda erbjudandet utan när jag sökte historien på bilen och tog kontakt med John Skaarup ville han byta mot en Rolls Royce han hade. Jag kontrade med att RR inte är någon bra tävlingsbil och behöll således min Eleven. När jag kom till Sverige mötte jag tulltjänstemannen på bilförtullningen i dörren på väg hem. Han var obeveklig, så släpet fick kopplas loss och stanna kvar över natten. Dagen efter hade jag ett möte på SAAB i

Trollhättan och kunde därför inte åka till tullen själv utan skickade frun som fick tulla in bilen. Jag hade sett till att få ett kvitto på halva begärda kostnaden som tulltjänstemannen frågade om det fattades något innanför pannbenet som hade betalat så mycket för "skrotet". Efter helrenovering av bilen blev det premiär på Knutstorp, Kvällsposten Newsrace, där jag körde bland gamla Grand Prix-bilar bl.a. var Bruce Halford där med Lotus 16. På hemvägen från loppet, där jag blev 3:a, berättade jag för min fru att Bruce Halford hade över 200 hästar i sin, bil varvid dotter Jenna reagerar med att säga "om han har så många hästar kan jag väl få en". Hon lärde sig sedermera att det även finns hästar under huven på bilar. Helgen efter Knutstorp körde jag på Nürburgring där alla som varit i Sverige åter möttes. Racet på Ringen var frustrerande då jag hade en Jaguar D-type på pole och jag hade andratid. Det året körde man bara Syd-Schleife som i princip bestod av två långa rakor (hundben) vilket gjorde att jag blev ifrånkörd på rakorna och hann upp i kurvorna. Jag vann i alla fall klassen upp till 1100 cc. Åtskilliga pokaler har plockats hem med hjälp av den bilen. Jag vann mitt första EM i Historic Racing 1979. Vid ett tillfälle kom Stirling Moss fru fram till mig nere på Monza och sa att jag kan prata med min man så kan han ge dig lite tips om hur du skall köra här, varvid Moss sa: Han har inget att lära av mig.

Så blev det en Lotus Cortina

Första standardbilen (dåtidens värstingbil) Lotus Cortina Bilen köptes 1982 som ett rullande chassi som kompletterades med motor och Minilightfälgar några dagar senare. Renoveringen påbörjades omedelbart men var inte färdig förrän några år senare. Den har funnits i flera skepnader; till att börja med var den vit med grön sidodekor för att sedan bli blå och röd som var den italienska sponsorns färger. Idag är den blå med vitt tak och vit sidodekor. Det har åkts många framgångsrika tävlingar med Cortinan i EM-serien. I Sverige vann den exempelvis STCC. När bilen renoverades satte jag i de förstärkningsplåtar som fanns monterade i bilar som levererades till länder med dåliga vägar, bl.a. Norge och Australien. När jag startade i första EM-serieloppet på Paul Richard med Cortinan fanns en italiensk besiktningsman, Causio, som opponerade sig mot förstärkningarna och förbjöd mig att köra tävlingen om inte plåtarna kapades och konfiskerade vagnpasset för vidarebefordran till FIA i Paris. Causio ansåg att jag fuskade och att vagnpasset inte stämde. Plåtarna kapades och racet kördes. Hans besvikelse blev stor vid nästa tävlingstillfälle i EM-serien där jag kom tillbaka med hopsvetsade stag och med det återbördade vagnpasset i högsta hugg. På den tiden hade europamästerskapen för historiska bilar rätt stor omfattning med många deltagare Det fanns riktiga fabriksteam, bland annat BMW och Alfa Romeo. Konkurrenten var skarp och likaså kontrollerna.

Nästa bil blev en Lotus Elite

På Ringen med min Eleven fick jag en förfrågan från en av engelsmännen om jag kände någon som var intresserad av en Lotus Elit? Det svarade jag ja på, dvs jag själv. Kontakt togs vid hemkomsten och överenskommelse slöts att jag skulle komma över och hämta bilen i början av december 1982. För ändamålet hyrdes en liten lastbil med kapell och jag for iväg till "kol-ön". Jag anlände på morgonen till ett garage med golvet fullt av Elit-delar och vid sidan stod en Porsche Carrera RS. Lastningen påbörjades och efter en kort stund kom ytterligare en hjälpreda som ursäktade sin sena ankomst med att han hade förlöst en kvinna på morgonen.

När jag kom hem till tullen i Göteborg tullade jag in den som begagnade bildelar och tulltjänstemannen skickade mig ut tillsammans med en kollega för att undersöka riktigheten i mitt påstående. Hans spontana kommentar när han kikade in under kapellet var "Detta kan man verkligen kalla begagnade bildelar". Väl hemma i Örskelljunga lastades allt av och jag visade stolt upp mitt kap för grannen med fru varvid grannfrun några dagar senare frågade min fru om det verkligen kunde bli en bil av detta? Med den bilen vann jag 23 klassvinster i

rad under tre år i EM. Det tredje året vann jag EM totalt. EM-reglementet favoriserade gamla bilar och Alfa tävlade med fyra stycken 1900 av 5. de såg till att rätt bil vann vid varje tävling men sista året strejkade den presumtiva vinnaren och blev stående ute på banan, alltså ingen målgång och inga poäng. Därför kunde jag vinna med en bil från 60-talet något som jag misslyckats med de tidigare åren. Att bilen är som en resonanslåda får man stå ut med då den är så förlåtande att köra. Jag berättade att bilen importerades som begagnade bildelar och när bilen skulle registreras skulle jag ha en import på den och tog den på släpet och körde till tullen i Helsingborg och fick ett exportintyg och körde över till Helsingör. Efter en liten rundvandring och smörrebröd ställdes kosan mot Sverige och bilen införtullades med ett returintyg och på detta viset slapp jag alla byråkratiproblem. Lagligheten var kanske inte så prioriterad med detta tillvägagångssätt men det gällde att spara pengar. Text och bilder ur Tommys och Bilspportarvets arkiv.

Jag har besökt Tommy vid flera tillfällen för att som gammal hjälpa honom att med hans dokumentation samt att hjälpa honom med att skriva om hans liv och hans historia på racerbanan, Tommy har själv skrivit det mesta och jag har kommit in i slutet av historien om hans fantastiska karriär. Då jag varit med Tommy ute på banor runt om i Europa så vill jag sett ur mina ögon försöka allt jag varit med om. Det hela började för min del på Ring Knutstorp där HMS (Hyllinge Motorsällskap) bjudit in ett antal utländska förare som Bruce Halford, Alain de Cadenet och många fler. Inbjuden var självklart även Tommy som med sin Lotus Eleven skulle sätta ett stort avtryck inom den historiska racingen. Med vid detta tillfälle var också Kylarmakaren Kalle Fröjd från Landskrona med sin Alfa Romeo Monza som tidigare ägts av PeVe Widengren. Tommy blev trea i detta illustra sällskap. Nästa tävling var klassiska Nürburgring och Oldtimer Grand Prix. En folkfest utan dess like och under många år framöver skulle detta vara den Historiska Racingens mittenrike men har idag ersatts av Goodwood. Jag var med Tommy till Most i Tjeckien och en ny upplevelse med en Tommy i högform. I Belgien på Zolder, som var en av de trevligaste tävlingar jag varit på så blev det utöver fantastisk fest i depån där arrangören bjöd på mat och dans till levande musik. Att berätta om alla resultat Tommy gjort under sin långa karriär känns kanske inte relevant för många av er kan det mesta och Tommy berättar själv om vad han upplevt av både ris och ros. Tommy tävlade med Leif Olsøns Lotus Elite på Sicilien två år, 1991 och 92. Först året var jag där med Ian Nilsson och då bröt tyvärr paret Brorsson och Olsø utan bakhjul, men året därpå vann man klassen och var sju totalt. Sex EM-tecken har han samlat på sig där den första kom 1972 i Formel Vee. 17 tävlingar ingick i serien och Tommy vann 14 och två andraplatser samt bröt en tävling! Vem kan visa upp ett sånt resultat? Tre år i rad tävlade Tommy med Freddy Kottulinsky på Nürburgring med en Lotus Elan i ett långlopp. Paret vinner alla tre åren och tar hem vandringspriset för gott. Listan kan göras lång över alla framgångar men jag tror att det är personen Tommy vi kommer att minnas som alltid bjudit på sig själv och alltid varit glad och positiv, utom då möjligen på en viss FIA kontrollant. Det är dock glömt idag.

Tommys sista stora äventyr var en resa till Sydafrika med sin Lotus Elan 26R där han i vanlig stil visade vem han är och bland annat så vinner han en underbar pokal med en Leopard på språng. Priset fick han för att han körde två varv på praktiskt taget samma tid i en så kallad "Regularity", vilket ingick i själva tävlingen. Vad kan man utläsa av Tommys karriär? Tja, man måste väl skylla på Lotus, eller hur?