

Volkswagens Oettinger-satsning

Av Willy Berg.

Backkrönet närmar sig snabbt, ett lätt tryck på bromsen strax före, men trots det lättar alla fyra hjulen från den smala grusvägen. Bilen landar hårt, fjädringen nästan bottnar både fram och bak. Men föraren vet att den kraftiga förstärkningen i framvagnen och den kraftiga progressiva krängningshämman under bakaxeln hjälper till att ta upp stöten, men det hindrar inte att den bakre skyddsplåten nästan utplånar grusstängen i mitten på vägen.

En lång högerböj närmar sig snabbt. Föraren bromsar hårt, de kraftiga Porsche-bromsarna gör sitt jobb, han slänger i trean och ställer upp bilen inför kurvan, grus och stenar rasslar öronbedövande mot det helt plåtrena underredet, men han lyckas hålla en lagom avdrift ända tills det blir rakt igen, de dubbla förgasarna matar den 1,3 liter stora Oettinger-trimmade motorn för fullt. 130 km! I med den lågt växlade fyran som gör att man snart passerar 140 och upp till toppfarten 150!"

Så kunde ett reportage ha sett ut om Scantias största enskilda satsning någonsin på två internationella rallyn gått hem.

Det var någon gång 1964 som man på Scania insåg att något måste göras. 1200:an höll för vilken misshandel som helst men hängde inte med i tempot längre. Visserligen hade typ 3 Folkan kommit, och 1964 års modell hade fått en starkare motor med dubbla förgasare, men bilen var tyngre och trots de dubbla förgasarna hängde den inte med riktigt i konkurrensen mot BMC Cooper, Cortina Lotus m m.

Dessutom var motorn lite skör, den var inte gjord för att varva mer än en VW typ 1-motor. Men hur visste ge-

mene man att man överlevade, bilen var ju mycket varvillig då den naturliga "strypningen" i det gamla långa insugningsröret inte fanns längre. Och någon varvräknare ville inte VW utrusta bilarna med. Det var fel image.

En repa räckte

Det kunde faktiskt räcka med att sonen i familjen lånade pappas 1500 S en enda gång till kiosken, och där för att imponera på kompisar drar järnet på ettan. Övervarvning! Krökta ventilstänger! Lagerskador! Kanske inte pappan märker något första veckan, men så börjar det låta konstigt några veckor senare.

Vad gäller tävlingsbilarna så var de bättre balanserade och genomgångna och klarade av sin uppgift relativt bra. Fast helt klart höll 1500 motorerna i typ 3 sämre än den gamla 1200-motorn. I och för sig naturligt med ett högre effektuttag och en betydligt varvilligare motor tack vare de dubbla förgasarna.

Men som sagt, på tävlingarna så kunde Volkswagens team snart inte hävda sig längre.

Men fortfarande hade man framgångar, men dessa berodde mycket på att Scania fortfarande hade några av Sveriges mest rutinerade förare kvar i stallet, Berndt Jansson, Bertil Söderström och Rune "Ruppe" Larsson m fl.

Man bör också ha i åtanke att Scania var en lastbilstillverkare och bara var generalagent för Volkswagen i Sverige. Deras enda intresse av tävlingar med Volkswagen var hur mycket reklamvärde det fanns i rally, t ex. bekostades all tävlingsverksamhet av reklamkontot och förarna och tävlingsledarna levde inget lyxliv. Man arbetade full tid inom Scania- och Volkswagen-enheterna, träna och tävla fick man göra på sin fritid.

Men just i den här vevan kom ett bud från Volkswa-



Alla fem bilarna flankerades av de båda servicebilarna. En pedantisk fotograf skulle ställt dom i registreringsnummerordning.

gen-Werk i Wolfsburg. Det var en av de högre cheferna i ledningen där som önskade ha en dialog med Scania om ett projekt. Projektets art innebar att det blev Gunnar Häggbom, en av Scantias tävlingsledare, samt ytterligare en kollega, som fick åka ned till Tyskland för Scantias räkning.

Volkswagen-direktörens ärende kom något överraskande. Han önskade diskutera en satsning på en specialmodell av Volkswagen 1200. Eftersom utvecklingen av den modellen till stor del avstannat och VW 1500 inte sålde som man tänkt och dessutom drogs med stora kvalitetsproblem, så ansåg han att något nytt måste tillföras som hjälp för att åtminstone hålla intresset uppe för den gamla "1200:a Folkan".

Vad kunde vara bättre än att "hjälpa naturen" lite på vägen så att bilen blev konkurrenskraftig igen. Visserligen skulle bilen bli en "ulv i fårakläder" men uppmärksamheten skulle hjälpa till att förlänga försäljningen och hålla liv i den gamla folkvagnen som var en konstruktion som härstammade från mitten av 1930-talet. Visserligen en otroligt bra sådan men direktören insåg att det måste komma en nedgång i försäljningen inom några år. Det var ofrånkomligt.

Heinz Nordhoff hade suttit vid rodret i sjutton år och vågade eller ville inte ersätta Folkan med en modern bil där vägegenskaper, utrymmen och fartresurser skulle kunna möta de höjda krav som kunderna snart skulle komma att kräva.

Över en lunch

Väl nere i Wolfsburg så satt Gunnar Häggbom kollega samt VW-direktören en hel förmidag och diskuterade vilka åtgärder man skulle kunna vidta med en VW 1200 och vad för sorts evenemang man skulle delta i.

En sak var man fullständigt klar över. En Volkswagen typ 1, eller 1200:an om man så vill, var en av världens robustaste bilar. Men den var ju egentligen inte en höghastighetsbil, styrkan låg i uthålligheten. Kunde man då

behålla uthålligheten om man ökade bilens prestanda?

Man kom fram till att man skulle kunna det med hjälp av Gerhard Oettingers firma Okrasa. Han hade erfarenhet av att trimma Volkswagen-motorer sedan 1951 och serieproducerade motorer som bara var att stoppa i bilar och köra. Prestandaökningen redan på Oettingers "standardmotor" på 1300 cc var 47 %. Med lätt trimning av denna motor skulle man nå en prestandahöjning på 65-70 %.

Resten av bilen skulle det erfarna tävlingsstallet hos Scania ordna, det var denna erfarenhet VW-direktören ville ha tillgång till samt att få samarbetspartner i satsningen.

Men hur mycket kostade en sådan här satsning?

Gunnar Häggbom och kollegan fick lunchen på sig att ta fram en kalkyl och budget för detta. De satt på sin lunch och skrev sina beräkningar på pappersservetter samtidigt som man åt lunch.

Efter lunchen gick de tillbaka till sin uppdragsgivare och presenterade vad de kommit fram till.

Man kom fram till ett beslut. Man skulle köra ett lång-rally med specialutrustade bilar och satsa hårt på att lyckas. Man valde Spa-Sofia-Liege-rallyt, start vid den klassiska tävlingsbanan Spa och mål i Liège i Belgien.

Så långt var allt klart. Men VW-direktören klaggjorde att det här inte var förankrat på något sätt hos Heinz Nordhoff varför han ville att det officiellt skulle framstå att det var Scania som stod för satsningen, och att inget fick läcka ut om Volkswagen-Werks inblandning i det här och att fabriken egentligen stod för hela notan. "Han där uppe (Nordhoff) skulle säkert inte gilla det här - men vi kör ändå!"

Nämnas bör att den finska Volkswagen-importören, som hade en mycket välvillig inställning till tävlingsverksamhet och var måna om att finska förare som t e x Pauli Toivonen skulle hålla sig kvar i Volkswagen-stallet, nog hjälpte till att i bakgrunden "puscha på" hos beslutsfattaren i Wolfsburg.



Sigvard Andersson, dåvarande Informationschef på Volkswagen, berättade att projektet föll i alla fall i god jord i Södertälje, man kunde som en belöning åt sina trogna förare ge dessa möjligheten att köra ett sådant här lång-rally en gång, dels att om satsningen gick bra möjligen

kunna väcka ett intresse hos Volkswagen-fabrikens ledning och Heinz Nordhoff, och kanske få lov att typa bilarna som Volkswagen Oettinger eller Volkswagen Okrasa. Detta skulle göra bilen konkurrenskraftig igen.

Heinz Nordhoff hade en iskall attityd till tävlingsverksamhet denna tid. Mycket kan sägas om Heinz



Hos Gerhardt Oettinger och hans firma Okrasa. Nu är Porsche-bromsarna på plats. Fr v Berndt Jansson, Henny-Britt Ehringe, Rune "Ruppe" Larsson, Pauli Toivonen och Gunnar Blomqvist.

Nordhoff, men om biltävlingar tyckte han inte.
Här gällde det att först visa resultat.

Rejält ombyggda bilar

När beslutet var taget blev det bråttom, man tog 5 st vita nya 1200:or av 1964 års modell och började bygga

om dom till rallybilar och för att klara det oerhört krävande långrallyt Spa-Sofia-Liége.

Alla sidorutor togs ur och ersattes av plexiglasrutor, vevmekanismen togs bort och ersattes med en läderrem med vilken man drog dörrutorna upp och ned, vidare togs sidostyckena på dörrarna och panelerna vid sidorna om



baksätet bort och ersattes med endast ditlimmad galon. Allt för att spara vikt. Underredsbehandling och rostskydd var inte att tänka på.

Baksäten och ryggdynor ersattes med frigolitstycke som formats som ett baksäte. I dessa fanns urtag för att förvara en del verktyg, vattendunk, kaffetermos, bensindunk m m.

I bagageutrymmena togs standardtanken på 40 liter bort och ersattes av tankar på 84 liter! Påfyllningen skedde i ett rör som kom upp ur huven! 84 literstankarna tillverkades av Yngve Back på tävlingsavdelningen. Han blev ganska trött på de här tankarna, det var nästan omöjligt att få dem 100 % täta.

Framhuven och delen från huven upp till framrutan lackerades mattsvart. Så även instrumentbrädan inne i bilen för att undvika reflexer. GT-stol åt föraren och en bättre stoppad och fällbar stol sattes in på högersidan, man fick dessutom göra en liten ombockning av växelspaken därför att den tenderade att nå GT-stolen när den var i framskjutet läge.

Bromsarna togs från Porsches B-modeller, det var trummorna med de tvärgående kylflänsar som Porsche använde 1960-63.

Sneglat på Porsche

Man hade nog överhuvudtaget sneglat en hel del på Porsche 356 Super 90 GT och Carrera GT. Dessa hade just plexiglasrutor och vissa beställde sina bilar med 110 liters tankar med bensinpåfyllning i rör som kom upp genom huven. Porsches GT-modeller hade dessutom längre hjulbultar bak för att möjliggöra 2 cm breda distansringar mellan bromstrumma och fälg.

Men när de fem bilarna var färdigutrustade i Sverige så hade de fortfarande VW-bromsar på. Montering av Porsche-bromsarna skedde i Frankfurt i en bromsverkstad som låg granne med Oettingers firma Okrasa. Bakbromsarna fick då samtidigt de längre hjulbultarna och de två cm breda mellanlåggen.

Bilarna sänktes bak med mera negativ camber för att motverka överstyrning och ge bättre vägegenskaper.

Vidare sänkte man bilarna även fram, detta genom att såga av rören i vilka torsionsstavarna sitter och sedan vrida dessa något och svetsa fast dem igen. Detta var egentligen inte tillåtet men syntes inte mycket då det handlade om endast ett par centimeter. Man tänkte där utnyttja regeln om "förstärkning och tillförande av material" om någon skulle se det hela och ha synpunkter. Dessutom ersattes den originalmonterade krängningshämman fram mot en kraftigare sådan.

För hårda landningar

Bilarna fick en kraftig förstärkning mellan chassie och karosseri fram. I framänden på bottenplattan hade man plattat till ett kraftigt järnrör och bultat fast det i chassiet, det var sedan bockat uppåt och fastsatt i karossen. Bilen kunde nu tåla vilken landning som helst.

I växellådan växladess fyran ned för att bilen skulle bli något starkare, toppfarten skulle under alla omständigheter bli högre med en starkare och varvilligare motor.

Motorn ja, man valde att utrusta bilarna med motorer trimmade av Gerhard Oettingers firma Okrasa (namnet

en förkortning av "Oettinger Kraftfahrtechnische Spezialanstalt" vilken låg i Darmstadt utanför Frankfurt i Tyskland. Det tekniska teamet på Volkswagens tävlingsavdelning fick åka ned till Gerhard Oettingers firma Okrasa för att på ort och ställe utbilda sig i konsten att sätta samman och sköta en sådan motor.

Vevaxeln var smidd och hade motvikter och var glidlagrad med en slaglängd på 69,5 mm i stället för standard 64 och var på 1285 cm[≈]. Förgasarna var solex 32 PBIC.

Cylinderhuvudena var Oettingers egna med dubbla insugskanaler, större insugsventiler och natriumkylda avgasventiler. Kompressionsförhållandet hade höjts till 8:1 (standard 7:0).

Effekten var 50 hkr vid 4.300 v/min (maxvarv 5.000 v/min), maximala vridmomentet 100 Nm mot standard 84.

För bättre kylning, större oljemängd och förbättrad oljerening var på fläktkåpan monterat ett extra oljefilter.

Alla värden ovan gäller motorn som Oettinger/Okrasa sålde som sin "standard-motor". Men vi bör nämna att motorerna i de fem rallybilarna var vässade ytterligare och gav i bromsbänk 58 hkr DIN.

Kopplingen tog man från VW Transport som tålde betydligt hårdare belastning.

Alla åtgärderna resulterade i en toppfart på c:a 150 km/tim (standard 115) och en acceleration 0-100 på c:a 15 sekunder mot standard 24 sek.

Fanns även 1500 motor

Man skall veta att Okrasa också hade en 1500 cm motor med 70 hkr som standard. Det fanns alltså även sådana valmöjligheter i det tidsperspektiv som Scania kunde tänka sig tävla med en sådan här Volkswagen.

Erbjudandet att köra de fem tävlingsbilarna gick till Berndt Jansson med kartläsare Erik "Jerka" Pettersson, Bertil Söderström med kartläsare Rune Olsson (som till vardags var tävlingsmekaniker hos Scania), Henny-Britt Ehringe med kartläsare Eva-Maria Falk, Pauli Toivonen och Rune "Ruppe" Larsson med kartläsare Börje Nilsson.

Bertil Söderström tackade dock nej, han ville inte köra ett sådant här utländskt långrally. Budet gick i stället till Gunnar Blomqvist som tackade ja.

Tävlingsledare var Göran Falgard, Gunnar Häggbom och Leif Hansen samt Sigvard Andersson. Naturligtvis fanns även tävlingsmekanikerna och ytterligare personer med för att kunna klara av detta stora projekt.

Bilarna lastades ombord på fartyget Scirocco som vanligtvis transporterade nya Volkswagen till Södertälje. Fortfarande satt originalmotorerna på 34 hkr i bilarna. När de väl var i hamn i Tyskland så kördes de ned till Gerhard Oettingers firma Okrasa för motorbyte till Oettingers 1,3 liters motorer, och som tidigare nämnts, monteringen av Porsche-bromsarna.

Därefter fortsatte man till Tävlingsbanan Spa i Belgien där starten skulle gå.

Tävlingsdags

Tävlingen startade den 25/8 och man skulle vara i mål den 29/8. Man skulle köra från tävlingsbanan Spa i Belgien, genom Tyskland, Österrike, Italien, Jugoslavien,

Bulgarien och tillbaka till Belgien och Liege igen genom samma länder men med en något förändrad sträckning.

Spa-Sofia-Liege rallyt ansågs vara strapatsrikt, och nog fick de svenska ekipagen sin del av detta.

Alla bilarna kom iväg snyggt och fint. Ekipaget Berndt Jansson med kartläsare Erik "Jerka" Pettersson med startnummer 30 satte högsta fart från början och höll sedan denna ända tills man var uppe i bergen i Jugoslavien. De hade då endast två ekipage framför sig och ledde rallyt. Berndt och Jerka hade nu kommit ifatt ett av dessa båda ekipage, det var Pat Moss i Saab. Berndt lade sig bakom och försökte hitta ett tillfälle till omkörning, men i bergen är det sällsynt med raksträckor och det var varmt och torrt och det dammade förskräckligt. Bitvis var sikten noll bakom Saaben.

Jerka bad Berndt ta det lugnt och vänta för om någon

dammolnet, men nu inträffar det otäcka att Pat Moss bromsljus blinkade till genom dammet och försvann - och vägen också! Den hade svängt 90 grader höger in på en stenbro! Vad Berndt och Jerka ser framför sig är ett stup!

Berndt slänger upp bilen i en tvärspladd i ett försök att komma in på bron. Men farten är för hög och bilens vänstra bakända kraschar med våldsam kraft in i brons stenstolpe så hårt att bilens batteri lämnar bilen rakt igenom sidoplåten på bilen! Även bakrutan finner tillfället väl valt att lämna sin plats och den återfinns senare i ett träd 50 meter längre ned på sluttningen. Det hade väl varit ungefär där bilen hamnat om inte Berndt ställt upp bilen i den kraftiga sidosladden.

Slutåkt!

Jerka fick en lättare hjärnskakning när han med huvu-



Rune "Ruppe" Larsson med kartläsare Börje Nilsson fotade under Spa-Sofia-Liege rallyt. Signalthornet behövdes då man passerade byarna. Notera också den utvändiga bensinpåfyllningen till 84 literstanken.

mil skulle det bli bättre väg med asfaltbeläggning och man skulle slippa dammet.

Berndt släppte en lucka till Pat Moss och sikten blev bättre, men så uppenbarade sig ett omkörningstillfälle och Berndt närmade sig åter Pat Moss. Plötsligt var dammet kompakt igen och sikten noll och Berndt var tvungen att åter lämna en lucka.

Nytt tillfälle igen och Berndt närmar sig, åter är man i

det bröt av handtaget till taksökaren.

Berndt och Jerka fick lift på flaket på en gammal lastbil ned till bebyggelsen. Dagen efter åkte man tillbaka för att hämta bilen, men då var det mesta stulet, bromsar och all utrustning som över huvud taget hade gått att skruva av bilen.

Nu går vi över till Rune" Ruppe" Larsson och kartläsare Börje Nilsson. Under några etapper i Jugoslavien fick

Börje ligga vid baksätet i bilen och växla med en polygrip genom inspektionsluckan. Den knut som förbinder växelpaksstängan med växelföraren in i växellådan genom vilken växelspaken löpte hade ändrats på 1964 års modell. Tyvärr hade en bult fått för dålig kvalitet och den slogs helt enkelt sönder av de fruktansvärt dåliga vägarna.

"Ruppe" kör så fort som det går och Börje växlar med polygripen, så vrålar "Ruppe" igen: "Växla!"

- Jag kan inte, handen sitter fast, rätt som det var så släppte greppet, till slut kom man fram till varför Börjes hand klämdes ibland. Det var i kurvorna, då flyttade sig och vred sig nämligen växellådan så mycket så att handen inte fick plats, så det var bara att köra lite lugnare i dessa.

Så småningom fick man felet åtgärdat och man kunde åter växla normalt. Annars flöt det på, men vägarna var fruktansvärt dåliga, berättar Börje Nilsson.

Pauli Toivonen då? Jo, han bröt så småningom just på grund av detta problem med den dåliga bulten.

Gunnar Blomqvist och Henny-Britt Ehringe hade också brutit och var på hemväg. Gunnar berättar att när han körde i de italienska alperna i Cortina d'Ampezzo så hade han Henny-Britt Ehringe en bit bakom sig. Plötsligt upptäcker han att hennes ljus inte längre syns i backspeglarna.

Han stannar till några minuter men ingen kommer så han vänder tillbaka och finner att Henny-Britt kört in i ett broräcke så illa att hon skadat bäckenet och hennes kartläserska, Eva-Maria Falk, vilken för övrigt var gift med

den kände Formel 1-föraren Wolfgang Berge von Trips, fick en del skador i ansiktet.

Omplåstring skedde på ett sjukhus i Italien och sedan blev det ambulansflyg hem till Sverige för Henny-Britt för vård här.

Eva-Maria fick åka med Gunnar Häggbom hem, som omgående han fick höra om olyckan, tog flyget till München där han hyrde en bil och körde ner till sjukhuset.

Besättningarna i bilarna hade fått stränga order om att köra direkt till ett hotell och sova ut om de fick bryta. Men man ville hem och så gick det som det gick.

En kom i mål

Den som kom i mål var Rune "Ruppe" Larsson och Börje Nilsson. Och det måste sägas, han och kartläsaren



I mål! Dessutom som 8:e bil totalt! Inte undra på den stora uppmärksamheten. Börje Nilsson (i mörk jacka t v) och "Ruppe" som får skriva autografer.

gjorde en prestation som kom in på 8:e plats och också vann klassen.

Börje Nilsson berättar att det var riktig "råkörning" som gällde. Full fart genom byar och samhällen, det extramonterade kraftiga signalhornet på framhuven kom till användning.

Utposterad polis i tätbebyggda områden gjorde vad dom kunde för att dämpa farten med tecken och med sin närvaro. Men tävling är tävling och dom lyckades nog inte särskilt väl i den utövningen.

Men i Tyskland var det tvärtom. På ett ställe på Autobahn så var det trafikstockning, då lotsade Polisen tävlingsekipagen ut på åkrarna tills de kommit förbi köerna.

Berndts och Henny-Britts kvaddade bilar forslades upp till Södertälje där de rensades på sin utrustning och sedan fick tjäna som övningsobjekt vid utbildning på "plåtverksta'n".

Vad gäller de tre övriga kvarvarande intakta bilarna efter detta krävande rally, Ruppes, Gunnars och Paulis bilar, så kom även dessa tillbaka på lastbil, en hade till och med ställts ovanpå de två andra.

Göran Falgard minns att "man kände sig ganska billig", utifrån sett såg det ju ut som om hela denna satsning slutat i en enda stor skrottransport.

Sammanfattningsvis måste ändå sägas att bilarna var ganska konkurrenskraftiga med de ombyggnader man gjort av den gamla 1200-modellen. Berndt och Jerka hade ju faktiskt ledningen i rallyt när det olyckliga hände i Jugoslavien.

Ruppe och Börje kom åtta trots problemet med väx-larna.

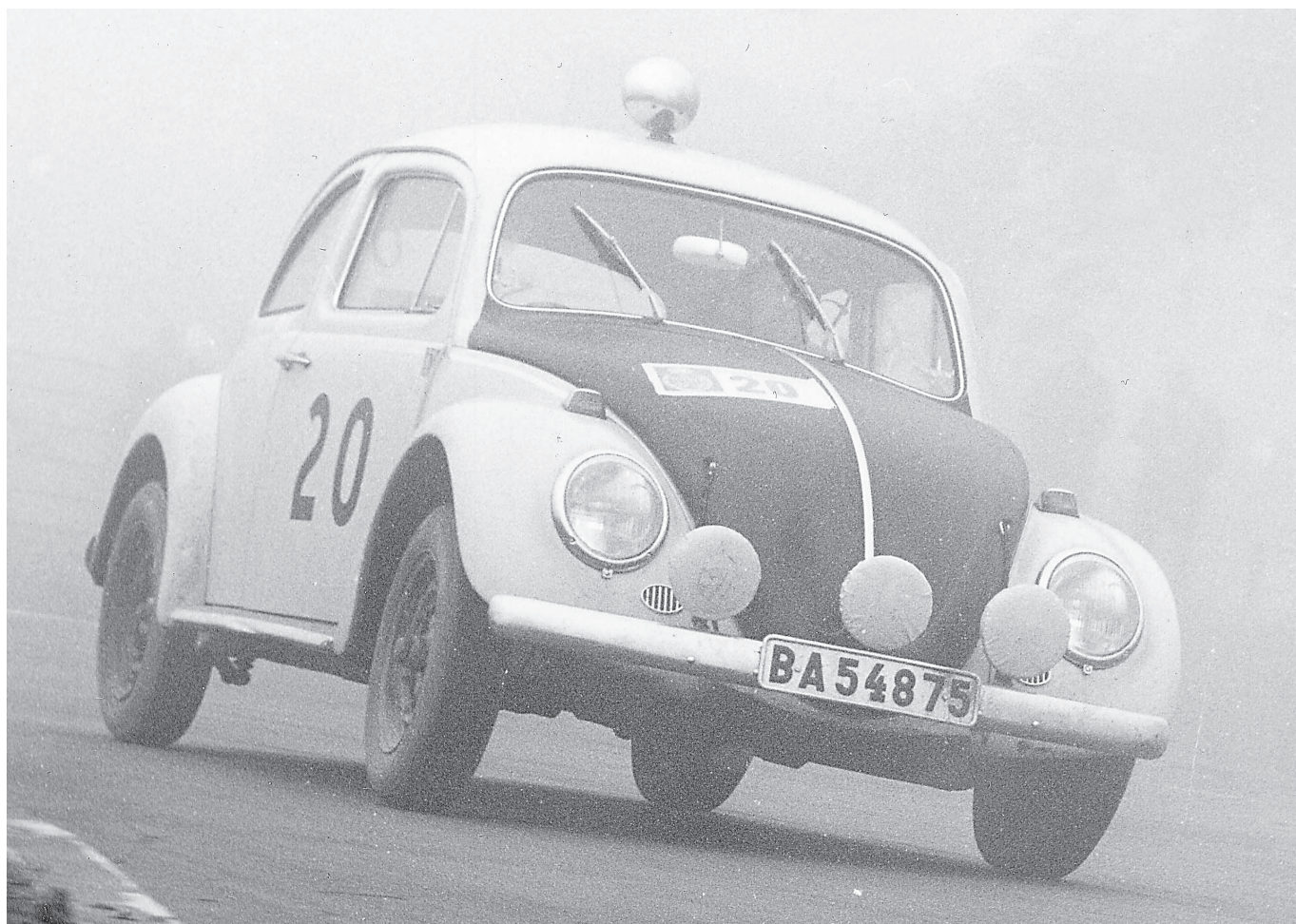
Stallet hade haft otur men helt klart skulle man fortsätta satsningen. Nästa rally var RAC som skulle gå 7-12 november.

Fem bilar igen

Bertil Söderström och Rune Olsson tackade denna gång ja och startade i den "Oettinger-bil" Gunnar Blomqvist kört i Spa-Sofia-Liege, Pauli Toivonen startade i den bil han kört och Rune "Ruppe" och Börje Nilsson körde sin Spa-bil och så Berndt Jansson.

Men Berndt och Jerka hade ju skrotat sin bil. Även Henny-Britt Ehringe. Därför tog tävlingsstallet och gjorde i ordning två st vita 62-or som gått som tjänstebilar på Scania. Undertill och tekniskt blev dom ombyggda med exakt samma specifikationer som de tre kvarvarande 64:orna.

I den ena monterades i plexiglasrutor, monterades tak-sökare och målades huven svart och in med riktiga stolar.



Bertil Söderström fångad i en högfartskurva under RAC-Rallyt. Man kör den bil Gunnar Blomqvist använde under Spa-Sofia-Liege. Det kraftiga Bosch signalhornet har fått lämna plats åt ytterligare ett extraljus. Det ser ut att kunna komma till användning. I bakgrunden kan man höra Basker-Villes hund yla.

Vips hade man ytterligare en "Oettingerbil" till Berndt och Jerka.

Den andra 62-an ställdes av någon anledning över tävlingen, så den förblev helvit med glasrutorna kvar och behöll den ordinarie klädseln, och det monterades ingen taksökare eller målades någon huv svart. Bilen följde rallyt och kördes av ??? och ????. Tanken var att den skulle fungera som fölgebil och som "rullande reservdel" om något snabbt skulle behövas till de "riktiga" tävlingsbilarna.

Enda ändringarna på de tre ursprungliga 64:orna från Spa-Sofia-Liege var att montera tillbaka standard 40 liters bensintankar. De stora 84 liters tankarna med utvändigt påfyllning fick man inte använda i detta rally.

Alla bilarna kördes till London i god tid, faktiskt redan tre veckor före tävlingen, berättar Christer Jansson, Berndts yngre bror som arbetade på tävlingsavdelningen och hade ansvaret för vissa av de tekniska sakerna.

Väl i London med bilarna så anlände några personer från Okrasa-Oettinger med flyg för att göra vissa uppdateringar. Man bytte ut vipparmsbryggor och stötstänger till en utvecklad variant som gav ytterligare några hästkrafter.

Så var rallyt igång. Berndt Jansson/"Jerka" Pettersson och Bertil Söderström/Rune Olsson kom igång bra i tävlingen.

Sämre gick det för Pauli Toivonen och "Ruppe" Larsson/Börje Nilsson vars bilar båda stannade på första sträckan med rasade växellådor. Riktigt varför vet ingen i dag. Lite av oturen fanns kvar från Spa.

Men det gick bra för Bertil Söderström med kartläsare Rune Olsson. Säkert plockade man sträcka för sträcka och

gick in på bra placeringar.

Körde jordfräs

Och Berndt och Jerka hade verkligen fått upp farten. De till och med ledde tävlingen då bakre skyddsplåten plötsligt lossnade i framkanten! Så plötsligt fann sig Berndt köra en jordfräs! Dessutom vände plåten bakåt och bakänden på bilen for upp i luften och när Berndt äntligen fick stopp på det omanövrerbara bilen så stod den hängande på den bakåtvända skyddsplåten!

Det fanns bara en sak att göra - ta sig in under bilen och skruva av plåten och lita på att man skulle hinna kasta sig undan när sista gängorna släppte. Det gick bra och man hann undan när bilen ramlade ner och man kunde fortsätta sträckan.

Men incidenten hade kostat mycket tid och Berndt var nu långt från sin förstaplacering.

Facit i mål var att Tom Trana vann och för övrigt därmed säkrade Europa-mästerskapet.

Bästa Oettinger-bil blev Berndt som i alla fall kämpat sig upp till 8:e plats totalt samt blev klassegrare. Men han fick finna sig i att komma efter "Erik på taket" som blev sju.

Bertil Söderström gick slutligen in på en 12:e plats och 2.a i klassen.

Återigen hade det visat sig att bilarna var konkurrenskraftiga, Berndt hade lett även denna tävlingen men hade inte mäktat köra in det han förlorade på den lossnade skyddsplåten.

Men nu hade också en annan sak inträffat.

VW-Werk och Scania hade ju ingått ett avtal med Gerhardt Oettinger och hans firma Okrasa. Man var över-



Berndt Jansson i ett härligt uppställ under RAC-rallyt. Bilen är en av de båda 62:orna som fick ersätta de havererade 64:orna från Spa-Sofia-Liege-rallyt. Erik "Jerka" Pettersson i högerstolen.



Berdt och Jerka forcerar en kurva i RAC-Rallyt. Hade man inte tappat bakre skyddsplåten kanske det här färgstarka paret hade vunnit hela rallyt. Man var i klar ledning när det hände.



Bertil Söderström och kartläsare Rune Olsson, två säkra kort, i samma kurva som Berndt på föregående sida. Som synes olika körstilar. Men både Berndt och Bertil är mycket snabba förare. Bertil och Rune tog 2:a platsen i klassen och blev 12:a totalt.



Bertil Söderström och Rune Olsson i RAC-rallyt. Kraftigt uppför. Ser nästan ut som de kör en backtävling.

ens om att hålla tyst om hela projektet, framför allt eftersom VW-fabrikens högsta ledning inte var informerade om hur det förhöll sig. Officiellt skulle Scania stå helt och hållet för hela kalaset.

Det hela hade nog gått bra om inte Gerhardt Oettinger varit så otroligt stolt över sin del i det här. Han uttalade sig i en stor motortidning att "han minsann skulle leverera bilar och motorer till självaste Volkswagen"! Som rubrik stod: "Det är Gerhardt Oettinger som vet hur man bygger riktiga Volkswagen!"

Därmed blev det han själv som slog spiken i kistan. För detta spännande projekt kunde ha gått vägen om Scania och Volkswagen-direktörens själva hade fått göra lanseringen och informera Nordhoff på rätt sätt.

Nu blev det i stället så att Gerhardt Oettingers uttalande naturligtvis nådde Heinz Nordhoff vilken rasande katade sig på telefonen och personligen förbjöd Scania och D'leternen att ta in i programmet en enda bil som inte var standard och kom direkt från fabriken.

Sagan slut

Därmed var sagan all och alla fem tävlingsbilarna hos Scania såldes inom kort. De tre kvarvarande 64:orna och de två 62:orna.

Pauli Toivonens bil köptes av Leif Hansen som var en av tävlingsledarna på Scania. Hans avsikt var att köra den på bana. Dock var effekten inte tillräcklig mot Lotus Elaner och liknande så han monterade in en Porsche Super 90 motor, vässad till 100-110 hästar.

Det gick skapligt på de lite knixigare banorna och det blev några hyggliga placeringar under 1965 års säsong.

Undertecknad såg sommaren 1965 Leif Hansen köra den vita folkvagnen med den svarta huven på Knutstorp. Bilar man normalt tänkte att en Folkvagn inte skulle ha en chans emot fick verkligen jobba för att hålla undan. Han körde i klassen Grupp 3 upp till 1600 cc, placerade sig trea och fick därmed 4 SM-poäng.

Kommande år körde Leif Porsche 911 på bana vilken han följande senare blev svensk mästare i.

Oettinger-folkorna spreds för vinden och hamnade på olika platser i Sverige. Men de levde inte särskilt länge då det inte fanns tillstymmelse till rostskydd, dessutom behövde de här motorerna lite extra tillsyn.

En av bilarna kördes dock av en privatförare i 1965 års Monte Carlo rally, det var Gunnar Blomqvists Spabil, tillika Bertil Söderströms RAC-bil som hamnat i händerna på stockholmaren Bjarne Hermansson. Hans placering i rallyt känner vi inte till, bara att han deltog i ett av de värsta Monte-Carlo rallyna någonsin sett ur vädermässig synpunkt.

Alla Scantias fem 64:or och de två 62:orna är borta i dag. Och mitt intresse i de här bilarna är att den 62:a som Berndt körde i RAC så småningom hamnade i Ljungby. Vissa fragment fanns kvar på en skrot. Jag köpte Porschebromsarna och någon liten detalj men fick betala för hela bilen trots att egentligen ingen renoverbar bil fanns. Men originalhandlingarna till bilen fick jag i alla fall med i affären.

Intressant kan också vara att bygga en ren replika, vi vet hur de var byggda och man skulle sanningsenligt kunna säga - exakt så här såg dom ut - Oettinger-folkorna. Scania och Volkswagens mest spännande tävlingsbilar någonsin, men samtidigt bland de mest anonyma.

Fast inte nu längre.

Var blev dom av sedan?

Bilarnas alla ägare

BA 54874 VW Oettinger 1964. Chassienr 6465356. Registrerad första gången 4/8 1964. Ägare AB Scania-Vabis. Tävlingar: Spa-Sofia-Liege, förare Henny-Britt Ehringe/Eva-Maria Falk.

Slutet: Råkade ut för en olyckshändelse under Spa-sofia-Liege och blev så tilltygad att den skrotades.

BA 54875 VW Oettinger 1964. Chassienummer 6464915. Registrerad första gången 4/8 1964. Ägare AB Scania-Vabis. Tävlingar: Spa-Sofia-Liege -64, förare Gunnar Blomqvist. RAC-rallyt -64, förare Bertil Söderström/Rune Olsson.

Övriga ägare:

12/1 1965-, nytt reg.nr AA 1315, Bjarne Hermansson, Stockholm. Han deltog med bilen i Monte Carlo rallyt 1965.

9/4 1965- AB Rolf Haider, Stockholm.

10/2 -1966- Södermans Grävmaskiner, Viggbyholm.

3/11 1966- Matz hellström, Åkersberga.

14/8 1970- Sven-Åke Hilland, Bergshamra.

21/10 1971- Liljeblads Bil AB, Norrtälje.

15/11 1971- Leif Strömberg, Norrtälje.

Slutet: Leif Strömberg berättar att bilen verkligen kändes sliten och att den fått vara med. Den hade kvar Oettinger-motorn och Porschebromsarna med distansringarna. Bilen var nu helt vit. Bytte bort den mot en Opel Rekord Taxi -70 år 1971. Verkmästare Janne Larsson på Lundqvist bil & Motor i Södertälje körde den några månader, sedan till skroten då den var totalt upprostad.

Då var det 40 liters tank och 34 hästare i den. Inget sparat av bilen.

BA 54876 VW Oettinger 1964. Chassienr 6466217. Registrerad första gången 4/8 1964. Ägare AB Scania Vabis. Tävlingar: Spa-Sofia-Liege, förare Berndt Jansson/Erik Pettersson.

Slutet: Råkade ut för en olyckshändelse under Spa-sofia-Liege och blev så tilltygad att den skrotades.

BA 54877 VW Oettinger 1964. Chassienummer 6464751. Registrerad första gången 4/8 1964. Ägare AB Scania-Vabis. Tävlingar: Spa-Sofia-Liege -64, förare Rune "Ruppe" Larsson/Börje Nilsson. RAC-rallyt -64, förare Rune "Ruppe" Larsson/Börje Nilsson.

Övriga ägare:

23/12 1964-, nytt reg.nr U 11117, Börje Nilsson, Hallstahammar. Kartläsare åt "Ruppe" Larsson.

15/11 1965- Hallsta Bilkompani, Hallstahammar.

31/12 1965- Martin Bergius, Ramnäs. Han körde några rallyn med den. Han tyckte den hade fantastiska väg-

egenskaper och en vanlig PV hängde inte med i acceleration. Fantastisk fin fjädring, bottnade inte trots hårda landningar. Han målade huven vit under sin tid.

28/3 1967- Hallstahammars Bilvaruhus, Hallstahammar. (Omtypad till VW 1200).

28/3-, nytt reg.nr D 11487, Valter Buhr, Eskilstuna.

15/6 1967-, nytt reg.nr BA 19507, Christer Johansson, Segeltorp.

9/4 1968- Lennart Oldengren, Stockholm.

6/6 1968- Bo Ekestam, Tyresö.

9/7 1970- Thomas Olofsson, Tyresö.

23/2 1971-, nytt reg.nr U 59057, Bengt Lundberg, Köping.

2/2 1972- Bilfirma B Edström AB, Tumba.

29/2 1972- Eero Pitkänen, Norsborg. Fanns ingen tävlingsutrustning kvar, bilen var helt vit och hade en vanlig 34 hkr motor. Kommer inte ihåg vart han sålde den.

Slutet: Bilen nytt reg.nr AEG 917. I instrumentet står "Avreg. år 1978".

BA 54878 VW Oettinger 1964. Chassienummer 6468160. Registrerad första gången 4/8 1964. Ägare AB Scania-Vabis. Tävlingar: Spa-Sofia-Liege -64, förare Pauli Toivonen. RAC-rallyt 1964, förare Pauli Toivonen.

Övriga ägare:

1/12 1964- Leif Hansen, tävlingsledare på ScaniaVabis. Körde bantävling säsongen 1965, först med Oettinger-motorn, sedan med Porsche Super 90 motor. Försågs med plastskärmar och plasthuv.

13/12 1965- Nils Gunnar Karlsson, Huddinge.

22/2 1968- Bertil Karlsson, Huddinge.

21/3 1969-, nytt reg.nr U 52768, Stig Larsson, Tärnslöv.

27/9 1971-, nytt reg.nr BD 60468, Per Grapenson, Norrfjärden. Köpte bilen i en lada i Knivsta. Den var då blå utvändigt. Den hade "ormbo" och 40 liters tank. I övrigt med all utrustning kvar. Han körde den ett par år och tyckte den var mycket fin att köra.

Slutet: Notering kollegiblocksblad: Dick Karlsson, nytt reg.nr CAH 118. Blev tagen i en flygande besiktning. Problem med bromsarna. Hade kvar tävlingsutrustningen. Såld till en kompis vilken inte fick igenom den i besiktningen, han sålde sedan motorn och allt som gick att sälja i delar och skar ned karossen till skrot. Inget kvar.

BA 21134 VW 1200. Chassienummer 4752801. Registrerad första gången 20/6 1962 som tjänstebil på Scania Vabis. Omtypad till VW Oettinger 28/10 1964.

Tävlingar: RAC-rallyt 1964. Förare: Berndt Jansson/Erik Pettersson.

Övriga ägare:

15/2 1965-, nytt reg.nr G 40104, Calle Johnson, kallad den "flygande Lanthandlaren" p g a av att han drev lanthandel i Skeen mellan Ljungby och Halmstad. Trefaldig Nordisk Mästare och trefaldig Europamästare i Formel V. Körde några mindre tävlingar med Oettingern och några isbanetävlingar.

7/11 1966- Allan Jonsson, Ljungby, körde ingen tävling. Under Allans tid skar ett lager i motorn.

9/5 1968- Bil-Centrum, Ljungby. Där stod den till salu för 3.500 kr, fortfarande med all tävlingsutrustning kvar men nu med en 34 hkr standardmotor inmonterad av firman. Oettinger-motorn stod vid det tillfället på golvet

jämte bilen, den hamnade senare i ett hemmabygge fast med en begagnad standardvevaxel inmonterad.

8/7 1968-, nytt reg.nr F 77404, Kjällemo Nya Möbel AB, Vaggeryd.

19/7 1968-, nytt reg.nr OB 11954, Fredrik Taikumer, Göteborg.

8/11 1968- Leif Hultén, Hovås.

4/12 1968- Tore Charlesson, Ljungskile. Krockade bilen fram.

6/5 1969- Försäkrings AB Fylgia, Göteborg.

28/5 1969- Ingemar Sällbergs Bilverkstad, Nossebro. Avförd ur registret 13/8 1969.

Slutet:

Under årens lopp försvann all utrustning och när den krockades såg den ut som en alldeles ordinär vit Folkvagn.

Redaktören till denna artikel köpte för många år sedan det som fanns kvar av bilen.

B 97998 VW 1200. Chassienummer 4052296, motornummer ?. Registrerad första gången 28/8 1961 som tjänstebil på Scania Vabis. Omtypad till VW Oettinger 24/8

1964.

Tävlingar: Följebil/resevdelsbil i RAC-rallyt 1964. Besättning:

Övriga ägare:

29/12 1964- Ingemar Svahn, Södertälje.

23/9 1965-, nytt reg.nr A 88988, Gunilla Gillners, Bromma.

8/4 1969- Anders Gillners, Ekerö.

14/6 1972- Håkan Lönn, Ekerö. Nytt reg.nr EOR 136.

25/11 1977- Johan Norrman, Ekerö.

Slutet:

Bilen stod i flera år på en parkeringsplats utanför ett hyreshus utan hjul, Porsche-bromsarna kvar. Den var då gul och hade plastskärmar med de stående ljusen, var i mycket dåligt skick. Orörd undertill, förstärkningarna kvar. Den hade då en motor med det långa standard insugsröret med en enkel förgasare (fortfarande oettinger motorn?) De dubbla förgasarna och insugsrören låg inne i bilen.

Efter anmodan att ta bort bilen sågade man ner den på plats och körde delarna till en sopstation.

Willy Berg.

Mach 1 - D'leterens Oettinger-VW

Hösten 1964 började den Belgiske VW importören D'leteren att bygga en mindre serie av VW 1200 (byggd på den då nyss komna 1965 års modell) med Okrasa-trimmade motorer. Vevaxeln var smidd och hade motvikter och var glidlagrad med en slaglängd på 69,5 mm i stället för standard 64 och var på 1285 cm³. Förgasarna var solex 32 PBIC.

Cylinderhuvudena var Oettingers egna med dubbla insugskanaler, större insugsventiler och natriumkylda avgasventiler. Kompressionsförhållandet hade höjts till 8:1 (standard 7:0).

Effekten var 50 hkr vid 4.300 v/min (maxvarv 5.000 v/min), maximala vridmomentet 100 Nm mot standard 84.

För bättre kylning, större oljemängd och förbättrad oljerening var på fläktkåpan monterat ett extra oljefilter.

Kopplingen tog man från VW Transport som tålde betydligt hårdare belastning.

Vad gäller chassiet så monterade man kraftigare stötdämpare runt om samt monterades en krängningshämmer även bak. Porsche-fälgar gjorde att man kunde gå upp en dimension vad gäller däck.

Interiört så hittade man den svarta ratten från VW 1500 typ 3, hastighetsmätare graderad till 160 km/tim, varvräknare och oljetemp-mätare. Alla bilar levererades med mattsvart instrumentbräda och konstläderklädsel.

Efter order från Heniz Nordhoff avslutades den första serien på 300 bilar redan efter 250.

Det är rimligt att tänka att D'leteren fick inspiration



T h: Utvändiga Mach 1-attribut: Javagröna eller röda med fartrand och Porsche-fälgar. Emblemets på sidan skvallrar också om att detta är en ovanlig VW.

till sina "Mach 1" när de fick se Scania's fem tuffa rallybilar i Bryssel vid Spa-Sofia-Liege rallyt.

Undertecknad har varit i kontakt med D'leteren men tyvärr har ingen person gått att nå ännu som har ingående kännedom om den här produktionen.

Det kan nämnas att D'leteren i sin fabrik åren 1960-62 byggde Porsche 356 Roadster då Porsche själva led av kapacitetsproblem. "Mach 1" hade naturligtvis varit en utmärkt efterföljare sett ur produktionssynpunkt.

Willy Berg.



