

MITT LIV SOM SLOTRACER

Min första kontakt med slotracing kom då jag köpte ett Scalextrickit 1963. Jag förstod snart att man måste ha längre bana för att det skulle funka. Det slutade med att jag byggde en fyrspårsbana cirka 15 meter lång. Jag bytte ut bilarna mot Revell som hade riktiga pickuper, Scalextrickbilarna hade ju på den tiden bara en styrstav. Jag byggde också en varvräknare, som var som fyra klockor med var sin visare och kunde räkna till 25 varv. Varje gång man passerade mållinjen flyttade sig visaren ett hack. Detta var i slotracingens barndom.

1966 satte leksaksaffären Alida Söderdahl upp en kommersiell bana, en Blacktrack. Detta blev starten till riktig racing. Dan Glimne, SSRT Halmstad store man, skötte om banan och det blev till en början full fart på tracken. Intresset dog snabbt för en del av användarna så den lades ner efter ett drygt halvår. Det var under denna tid jag blev känd som Berra. Jag hade en Porsche Carrera av märket Russkit, och med den satte jag ett rekord genom att köra längst under en minut. Då skrevs det på tavlan att Bertil Ljungdahl med sin Carrera hade rekordet på 8 varv och 15 sektioner. Då var Lalle där och kladdade till Berras Carrera och från den dagen var det Berra som gällde.

På denna bana kördes bl.a. ett 24-timmarsrace med LeManstart. Förarna fick stå ute på gatan, för att sedan springa in till sina platser och starta loppet. Jag kommer ihåg att det blev trångt i dörröppningen. Jag minns tyvärr inte vem som vann.

Banan dök upp på nytt 1967 i en rivningsfastighet i Nordstan. Den sköttes nu av en privatperson, som snart fattade att detta var inte lönsamt. Så i början av 1968 gick den i graven för andra gången. Även här kördes ett 24-timmarslopp. Jag körde med Ingemar Stenhede, SSRT, själv var jag klubblös. Vi fick börja på svart spår, vilket hade största radien i karusellen. Eftersom sargen låg rätt nära ytterspåret kunde vår Porsche 907 ta stöd med karossens bakdel och det var full gas genom hela karusellen. Efter en timma hade vi tagit en klar ledning i loppet, men säg den glädje som varar. Helt plötsligt fylldes lokalen av rök och en vidrig stank, vår motor hade gjort sitt. Då säger ni, det är ju bara att byta till en ny, men se det fick man inte på den tiden, man fick inte ens byta ankare. Så vi plockade isär vår motor, avlägsnade den brända tråden och började linda om ankaret.

Som tur var fanns det en ugn i fikarummet, för på 60-talet tog det 24 timmar för ett tvåkomponentslim att stelna i rumstemperatur. När vi lindat om och lagt på limmet kastade vi in ankaret i den varma ugnen, och efter en timma var det klart. Vi satte ihop motorn igen och lödde den på plats.

När vi kom tillbaka på banan igen strax efter första spårbytet, möttes vi av applåder från de tävlande och publiken. Det var inte samma sprutt på bilen nu, men den gick i alla fall. När det var 19 timmar kvar dog vår bil igen. Då tog vi vår Mats ur skolan, som man säger, för varken Ingemar eller jag hade lust att göra ännu en omlindning.

Om jag minns rätt så hette segrarna Dan Glimne och Lalle Larsson.

Under 60-talet dök det upp en del nymodigheter. Största nyheten var att man kunde vinkla motorn mot drevet. Då kunde man köra med mindre drev, vilket betydde att man kunde ha lägre däck. Detta var ju revolutionerande, och gjorde att bilarna blev både stadigare och snabbare. Vidare kom La Cocaracha, ett helt nytt chassi som också var en omtumlande nyhet.

När vi förstod att banan skulle läggas ner var vi tre grabbar, Ville Wiberg, Bengt Melin och jag som bildade klubben Team Tequila, och började leta lokal. Vi fick ganska snart fatt på en vindslokal i Burås Ungdomsgård. Där byggde vi en fyrspårs masonitbana med koppartape. Banan blev 33,5 meter lång och hade en velodrom och gick i två plan, lokalen var nämligen ganska trång.

Den 13 oktober 1968 var det så dags för invigning. Vi hade bjudit in tre förare från vardera Hunnestad MRC, MIRAC Falkenberg och SSRT Halmstad att kämpa mot fyra av våra egna förmågor i en SPEEDWAY-tävling, där alla mötte alla och fick poäng som i riktig speedway. Hemmaföraren Jan Jansson blev första vinnaren på banan.

Under 1968 hände det mycket inom slotracingen. Vi på västkusten startade en serie som hette CanAm – Tasman. Tävlingen kördes just i dessa två klasser, och på banorna i Uddevalla, Göteborg, Hunnestad och Falkenberg. Detta blev en mycket populär tävling som samlade startande från hela Sverige, ofta med upp till 50 bilar i varje klass.

Detta året kördes också SM i alla åtta klasserna. Standardbilar, Eurosport, Formula One och den fria klassen i båda storlekarna 1/32 och 1/24. Här var man tvungen att ha poäng från sanktionerade tävlingar. Detta år kördes tävlingarna i Katrineholm, Linköping, Malmö och Västerås. Raul Rågwall SSRT var en klass för sig. Han ställde upp i sex klasser och vann alla sex överlägset. Själv fick jag två silverplatser, F1 1/32 och fria klassen 1/24.

Reglerna var ju lite annorlunda på sextiotalet. Spårvidden var t.ex. för alla i klasserna 1/32 61 mm och i 1/24 klasserna 76 mm. Alla bilar var alltså smalare på denna tid. Alla bilar måste ha riktiga framhjul på axel, och frigången under hela bilen var 1,5 mm. Axlar var alltid 3 mm i diameter.

En annan kul grej som gällde öppen bil. Bilen skulle vara försedd med störbåge, fastsatt på sådant sätt att den utan svårighet bär bilens vikt och hindrar förartrappen att vidröra banan när bilen läggs upp-och-ned. Man var tydligen rädd för att plastgubben skulle kunna dö.

För att få köra riktiga SM var vi tvungna att bli medlemmar i Svenska Bilsportsförbundet. Alla klubbarna ansökte om medlemskap så också Team Tequila. Vi fick dock avslag på namnet som inte godkändes, ingen sprit i namnet var tillåtet. Jag började fundera ut ett nytt namn, och via VAT-69 kom jag fram till GO-69 = Gothenburg 1969, och det svalde dom. Den enda fördelen med att vara med i Bilsportförbundet enligt min mening var att varje klubb fick två ex. av tidningen MINFO, tio gånger om året.

Under denna tid slog Olu Svensson och jag ihop våra påsar och körde under namnet Team Black and White. Detta för att det var en spritsort och att Olu var mulatt. Vi for landet runt på tävlingar och det hände mycket runt oss. Bland annat var vi mästare på VIST. Jag medger att vi fuskade, men ingen kom på vårt lilla knep under alla år, jag tänker heller inte avslöja det här. En gång var vi på Stockholms kommersiella bana KLOTET, och skulle köra ett race i Formula One. På sista träningspasset hamnade min bil på fel spår och smashade i sargen och hängde knappt ihop. När jag gick fram för att säga att jag drog mig ur tävlingen var de helt oförstående. Jag hade aldrig fått den i tävlingsdugligt skick på en halvtimme, så de så. Olu och jag hade också ett eget hottentottspråk som varken vi eller någon annan förstod men det skapade mycket förvirring för de som försökte lyssna och förstå vad vi snackade om.

I slutet av detta år bytte jag jobb och fick inte lika mycket tid över till slotracing, så 1970 lämnade jag över ansvaret till Kennet Signal och Lasse Pettersson. Jag var med på några ytterligare tävlingar, men 1971 fick jag inte tid med ens det, och tog en paus.

Janne Ekman som nu anslutit sig till klubben, han köpte förresten sin första bil av mig, blev sedan grabben som tog över GO-69 och höll klubben vid liv. De övergav Burås Ungdomsgård och fick en lokal på Smycketorget i Västra Frölunda. Här hade de först en skalabana och sedan en King-Track. Nu hade sporten tagit fart över gränserna och det kördes EM-tävlingar. Några svenskar som blev europamästare under 70-talet var Thomas Hansson, Lars Blomqvist och Ted Ljungkrants. Då kläcktes här i Sverige att det skulle vara häftigt med ett VM. Hasse Nilsson startade med att bygga en Blue-King-Track i en hangar på Torslanda, och inbjudningarna gick ut över världen.

När de första deltagarna kom hit fanns ingen bana på plats och de blev oroliga, men de lugnades av att den kommer i morgon. Hela natten jobbades med att frakta banan från hangaren till innerorget i Östra Nordstan. Efter mycket lirkande och svängande med banan kom den på plats och ström och varvräkningssystem kopplades in och allt var klart för race. Det kom 125 deltagare från 13 olika länder, och det var full rulle inne i shoppingcentret under helgen 1 – 2 juli 1978. Det var en ideal plats att ha tävlingen på då det fanns plats för många åskådare. Vann gjorde amerikanen Joel Montague före sin teamkompis John Strachan och trea blev Thomas Hansson från Sverige. Tracken fick högsta betyg av alla deltagarna och det sattes ett världsrekord på 3,40 sekunder på ett varv. Tyvärr hamnade banan i en container efter tävlingarna då det inte fanns någon som hade plats för denna stora bana.

80-talet vet jag inte så mycket om, mer än att man gick över till att köra vingbilar. Dessa var mycket snabbare då de var lättare och vingarna pressade dem mot banan. De var också mer lättkörda. Nu hamnade varvtiderna neråt två sekunder per varv.

1989 blev jag inbjuden till klubbens 20-års jubileum. Det var Mia och Janne Ekman som hade fixat denna tillställning. Här dök det upp många gamla kändisar. Två av grundarna till klubben blev hedersmedlemmar, det var Ville Wiberg och jag. Det serverade god mat och dryck och så kördes det tävlingar i G10. Detta var en pressad plåtbit med motor och hjul som gick mycket bättre än de bilar som vi satt och lödde ihop på 60-talet. Först var det fyra som körde på den tiden som gjorde upp om två finalplatser. Sedan var det vi gamlingar som fick kämpa om ytterligare två platser. Jag minns att jag kom till final men hur det gick sedan vet jag inte. Hade jag vunnit hade jag nog kommit ihåg det. Efter denna tillställning gjorde Kennet Signal, Lasse Pettersson och jag comeback, och vi håller på fortfarande.

Då det var mest vingbilsrace så körde jag de långsammaste i klasserna. Dessa hann man se medan de dansade runt på banan. Janne tyckte dock att jag borde ha provat på ett G7 race, bilar som gick runt två sekunder per varv. Detta skedde i Mönsterås på tidigt 90-tal. Kvalet gick väl hyfsat, men när det kom åtta bilar på banan som for runt som skällade råttor då var det inte lika kul. Efter de första fem minuterna var jag helt slut, jag hade inte en susning om jag varit på eller av banan, jag såg inte alltid min bil. Jag hade stått och kört med Lasse Åberg vid min sida, och han säger, vilken fight vi hade ett tag under racet. Hade vi svarade jag. Nu hade jag kört ett G7 race, och det gör jag aldrig om igen.

När klubben 1992 fick en inbjudan till VM i Tjeckoslovakien i klasserna Production och Eurosport 1/24 och alla tre 1/32 klasserna, blev jag eld och lågor. Detta var ju bilar jag var bekant med och jag såg en chans att bli lite nostalgisk. Ekmannarna och Lasse och Kennet tänkte också på detta och vi anmälde oss till detta evenemang i Ceska Lipa. Lasse fick tyvärr backa ut på grund av arbetet. Vi bilade ner, familjen Ekman i en bil och Kennet, Gunnel och jag i vår bil. Tävlingarna gick mellan 28/7 – 2/8 1992. Vi blev inkvarterade i ett hus där ryska officerare hade bott, det låg cirka fem minuters bilresa från banan. Tävlingslokalen var fräsch förutom toaletten, den fick man akta sig för, där fanns det loppor och löss. Bana var hysteriskt

fin. Istället för braid hade man tjock kopparskena som var bankad och slipad längs spåren. En annan finess var att man stod och körde på en upphöjd plats vid sidan av raksträckan, och man kopplade in sitt handtag bakom sig. Detta var ju finurligt för det var aldrig någon som skydde sikten för någon annan. Det blev en hejdlöst trevlig vecka, och vi hann med ett besök till Prag också, en underbart vacker stad. Många trevliga restauranger hittade vi också, även om det var svårt att få det man ville ha, trots att man visste att de hade dessa maträtter. Några större framgångar hade vi inte men vad gjorde det. Tävlingsledaren hade väldigt svårt att uttala mitt namn Ljungdahl, så han sa hela tiden Mr. Berra. Detta anammade jag och från och med denna tävling är jag Mr. Berra i slotracingfamiljen.

Väl hemma igen försökte vi få igång skalaracing även här. Vi hade ju 32-tävlingar i Stenungsund men inga tävlingar i 1/24. Vi plockade fram en Saloonklass i production och den slog väl ut. Många klubbar tog till sig detta, det var en billig ingångsklass för nybörjare. Med åren växte den och blev en cup som körs i sex deltävlingar på olika banor, och de fem bästa resultaten räknas.

När Saloonklassen började hjälpte jag ofta juniorerna, och det har jag fortsatt med. De flesta har haft mig som en måttstock. Den dag de slog mig i ett race då var de stolta. När väl detta var nått satte de målen högre, och där kan inte jag hänga med.

Jag mins en gång i Hörby när Jessica Palmqvist fick fel på sin bil och jag sa till henne, kom skall morfar fixa den för dig. Hon svarade, en morfar har jag men du kan vara min farfar. OK då är jag din farfar. Då kom Evelina Axelsson fram och sa, jag har ingen morfar. Nu har du en svarade jag, och så hade jag fått två barnbarn på några minuter. Danne Ax var en annan ung grabb som jag i början av 2000-talet hjälpte. Vi körde t.o.m. några långlopp ihop. Nu är det han som får hjälpa mig. Micke Palmqvist gav jag också några råd som 11-12 åring, men han behövde snart inga råd, han blev faktiskt världsmästare i Slovakien 2007. Ja listan kan göras lång, gå in på min facebookside och kolla mina vänner, de flesta är under 20 år. Carro, Viktor, Jesper, Elin, Artur, Eric, Gabbe, Joel, Robbin, Linus, Shaan, John, Axel, Fredrik, Filip, Izac, Joel o.s.v. Snacka om att vara gammal och populär.

1992 då vi fortfarande hade vår bana i Mölndal. Dit lurade jag vid ett tillfälle några gamla raceare från 60-talet. Olu Svensson, sedemera Odulate. Raoul Rågwall SSRT, Tommy Wettersten, Hunnestad och "Knacke" Börjesson, Relax Uddevalla. Det var ett teamrace i production 1/32. Vi hade bilar att låna ut, så det var bara att träna och sedan var det tävling i tre timmar. Vinnare blev Team Camen, Janne - Berra på 1261 varv. Tvåa kom Team Spillbit, Lasse Pettersson – Kennet Signal 1213 varv och trea kom "Knacke" Börjesson – Stefan Törnfeldt med 1205 varv.

Den 5-6 december detta år gick sista tävlingen på denna bana. Sista tävlingen döptes till "The Last Waltz". Det var det årliga Göteborg-1000 i Eurosport 1/24 och ett vingbilsrace i G27. För 16 år sedan hade Janne vunnit det första Göteborg-1000 på denna bana och nu ville han sluta cirkeln med ännu en triumf. Det började lite struligt, men han tog sig samman och vann före Stefan Törnfeldt och Lasse Pettersson. I vingbilsracet var Janne the king of the track och vann överlägset före Janne Andersson och Carsten Jörgenssen. Efter detta blev det ett dagis i lokalen.

VM 1993 gick i Newcastle och där var vi fyra svenskar, alla GO-69:are. Janne Ekman, Lasse Pettersson, Kennet Signal och jag. Sedan följde några år då det bara var Janne och jag som tog oss till VM-tävlingarna.

1995 var det så dags för klubbens 25-års jubileum, och det blev riktigt lyckat. Jag satte mig och ringde runt till förare från 60-talet, och de flesta var intresserade att komma. Nu hade vi vår hemmabana i Lövgärdet, och där var det gott om plats. Gamlingarna ramlade in en efter en. Tävlingen för veteranerna skulle gå klockan 15.00 och då hade alla kommit. Vi fick ett tungt återbud tidigt på morgonen, det var Dan Glimne som inte kunde komma. Det märktes att takterna satt i hos de flesta och det blev riktigt tuffa race. Segrare blev skåningen Birger "Pigge" Elfström (Sirocco) före Peter Wänseth (Relax Uddevalla) och Raoul Rågwall (SSRT Halmstad). Vi hade hyrt en lokal i närheten där några av våra flickor var och gjorde i ordning till supé. På menyn stod, Slot-Paté, följt av Jubileumskalkon med svampsås, och det hela avslutades med Kaffe och Kaka och Avec a la Track. Stämningen var på topp och alla trivdes. Några höll tal och andra berättade historier från förr. Sedan festades det natten lång runt tracken och på söndag serverades det frukost innan det kördes ännu en tävling, BERRA´s Jubileumsrace. Detta var ett Speedwayrace och även här stod "Pigge" som segrare före sin stallkamrat Lars-Göran Hallgren. Tre blev GO-69 alltiallo Janne Ekman.

Tyvärr blev vi tvingade att flytta från Lövgärdet då parkeringshuset skulle rivas. Vi slog då ihop våra påsar med Partille Miniracingklubb, som på den tiden hade en King-Track. Då vi mer och mer gick över till skalaraceing, sålde vi banan 2000 till Danmark och startade bygget av en riktig skalabana. Lasse Pettersson och jag hade 1999 varit i Toronto och kört VM och fastnat för den layouten. Så vi startade att bygga en nästan identisk bana. Naturligtvis tog vi hjälp av världens bäste banbyggare, Hasse Nilsson. Per Perssons företag Trätrappor levererade alla skarvprofilerna. Det blev ett sågande, fräsande, limmande, målade ja you name it.

Den 29 februari kom virket till vår skalabana och den 23 augusti var allt klart. Nu har vi en skalabana i världsklass och i lokalen finns 42 fasta mekplatser, alla med tillgång till ett eluttag. Vi har även en läktare som om det skulle behövas kan förvandlas till tio mekplatser. Premiärtävlingen kördes den 9 september och samlade 37 förare. Förste segrare på banan blev Michael Landrud (Österbymo), före Kristoffer Johansson (Mullsjö) och vår egen Janne Ekman.

Så småningom växte intresset för att åka och tävla i VM även i andra klubbar. Förste svenske världsmästaren fick vi i Brno 2003. Michael Landrud vann både Formula One och Eurosport-24. Under VM i Finland 2000 lade Harrysson in om att få arrangera VM i Sverige 2003 och han fick det 2004. Det kördes i Lund under årets absolut varmaste vecka. Banan stod uppställd hos Harrysson och skulle under torsdagen transporteras till Mejeriet i Lund. Lars granne som kör stor lastbil hade lovat att fixa transporten. Banan kopplades isär under dagen och vid 17-tiden började pålastningen. Efter två vändor fick vi liksom bilen stora problem. Det gick inte att få in växlarna på lastbilen, och där stod vi med över halva banan kvar i garaget. "Dumpedan" Gustafsson lyckades efter någon timma få fatt i en bil och förare som var villig att ta hand om resten. Vid åttatiden var alla delar på plats och sammankopplade. På fredagen kopplade vi in alla kablar till ström och datorer och byggde upp ett tävlingsledarbås. Under tiden droppade det in förare från när och fjärran och fick sina platser tilldelade i den stora teatersalen. När vi tvättat och sprayat banan kopplade vi på huvudströmmen, och kan man tänka sig, inte en enda felkoppling. Lars testade alla spåren och kunde andas ut. Allt var klart för morgondagens träning.

Till lördagens träning hade Lars hyrt in ett flicklag i innebandy som skulle vara kurvvakter under dagens öppna träning. Detta var genialt då man slapp att kurvvakta efter varje träningspass. På söndagen var det schemalagd träning och då fick man själv vara kurvvakt efter det man tränat.

Måndagen den 9 augusti startade VM:et på riktigt. Invigningen var riktigt häftig. Det brakade loss med dimridåer, ljus- och ljudspel som sköttes av Mejeriets discomästare. Det var ett fantastiskt skådespel som höll på i c:a 10 minuter. Något liknande hade aldrig förekommit tidigare. Detta VM samlade 111 deltagare varav 25 var svenskar. Världsmästare blev i teamracet bröderna Matti o Einari Fyhr. Matti tog även titeln i Formula One. I Eurosport-32 hette mästaren Josef Korec och i 24-klassen Petr Krcil. I detta teamrace körde Evelina Axelsson och jag som ett team, för att hedra hennes pappa som gått bort året innan. Vi hamnade en bit ner i resultatlistan.

Tio svenskar deltog sedan i VM på Malta, för att öka till elva i Italien. Till VM i Slovakien ökande vi det till 28 varav 22 tävlade. Vi for ner i tre åttasitsiga bilar, Lestrellarna åkte i sin privatbil och herr o fru Ekman tog flyget. Här fick Sverige två världsmästare. Michael Landrud och Mikael Palmqvist vann teamracet.

År 2008 gjorde jag mitt sista VM. Detta gick av stapel i Milton Keynes i England. Då jag var 28 år när jag startade tävla, har jag alltid varit äldst på alla tävlingar jag ställt upp i. Nu var jag 70 och tyckte att det fick vara bra med VM. 14 svenska förare ställde upp i detta VM, och jag blev avtackad med en fin tavla med allas autografer.

Numera kör jag bara Salooncupen och våra onsdagstävlingar. Det är bara det sociala som gäller nu för tiden. Men om jag lever 2012 skall jag köra teamracet med Robban Hjelm. Sverige har ju fått VM:et 2012.

