

# DÅRAR!

Gill Gran Turismo Classico. 150 mil, 56 deltagare, 28 bilar och gränslös galenskap! Följ AutoLife och auto motor & sports vansinniga landsvägsrally mellan Polen och Sverige.

**Text:** Fredrik Huldt. **Foto:** Richard Sjösten, AutoLife.se.





DAG 1 POZNAN – WITTSTOCK



Det var en långdragen och seg arbetslunch. Mr. AutoLife Peter Ternström och auto motor & sports chefredaktör Alrik Söderlind satt och malde igenom en lista av framtida projekt och artikelidéer. Samtalet hade för länge sedan planat ut i takt med att den trista maten kallnade och hösten utanför piskade fönsterrutorna med ett iskallt spöregn. Du känner säkert igen situationen. Plötsligt tappar man fokus och så vandrar tankarna iväg ...

Ternström: "Vet du att det finns hur många gamla Fiat 126 som helst kvar i Polen. Roliga bilar som bara står och samlar damm. Vi borde göra något kul med dem ..."

Söderlind: "Mmm ... Ett Cannonball Run?"

Ternström: "Japp!"

Ibland behövs inte mer än så.

Sagt och gjort. Ett enkelt regelverk skissades upp. Startpunkten bestämdes till Poznan i Polen. Du som såg inslaget i vår webb-tv från GT Polo-

nia i somras kommer ihåg stället. Slutmålet måste självklart vara Stockholm.

Sedan gick allting väldigt fort.

Närmare 60 gasglada amsläsare och medlemmar i AutoLife engagerades. 30 stycken (!) Fiat 126p i mer eller mindre gott skick införskaffades i Polen. Två av bilarna örnamärktes som reservbilar och mängder med reservdelar, avgassystem och växellådor handlades in. Ett erfaret serviceteam var naturligtvis nödvändigt. Kompletterad med mekaniker, servicebuss och en stringent servicechef. Hotell bokades på övernattningsställen i Poznan, Wittstock i gamla Östtyskland nordväst om Berlin och i Malmö. Vidare behövdes en bärgningsbil som skulle följa i de tävlandes fotspår och plocka upp rester av bilar och människor längs vägen. I andra änden behövdes en tävlingsledning som kunde agera "lead car", fotobil och bana väg för armén av ettriga tävlingsbilar.

Bilarna ja. Fiat 126 debuterade på Turinsalong-

en 1972 som ersättare åt Fiat 500. 126p, som vi körde, är den licensbyggda Polski Fiat-versionen byggd i 3,5 miljoner exemplar till år 2000. En 311 centimeter kort, 138 centimeter bred högfartsmaskin som väger 600 kilo utan vätskor och står stadigt på feta 135-däck på 12-tumsfälgar.

Maluch (lillen), som den kallas i Polen har svansmotorlayout, precis som Porsche 911. Men under huven finns ingen hårdtrimmad sexcylindrig boxermotor. 126p drivs av en tvåcylindrig fyrtaktare med förgasare och två ventiler per cylinder. Vid 3 500 varv når motorn sitt maxvrid på 41 newtonmeter. Tusen varv senare utvecklas en närmast monstruös toppeffekt. 18 kW, 24 hästkrafter!

Nej, det saknas inte en siffra. Motorns specifika effekt är 40 hästkrafter per liter cylindervolym. Volvos tröttaste småmodell V70 DRIVE utvecklar dubbelt så mycket per liter. Är du är snabb i huvudet har du redan räknat ut att 126p kämpar mot ett smärtsamt vikeffektförhållande på hela 25 kg/hk.



Alla sätt är bra utom de tråkiga. Detsamma gäller bilar. Att köra en skitbil som Maluch med full gas dag ut och dag in ställer hårda krav både på människa och maskin. Det blev många, långa servicetimmars.



Du har sett Bear Grylls på Discovery va? Precis som vid extrema överlevnads-situationer gäller det att behålla ett glatt humör i alla lägen. Den som låter vemodet och hopplösheten ta över är snart riktigt illa ute.

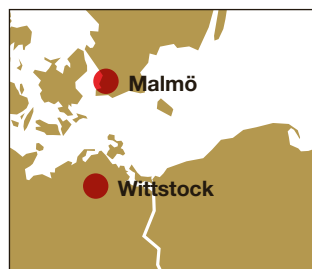




Överst: Svetsning av grenrör. Ett ingrepp som de flesta ekipage tvingades genomgå. Undre bilden: Toppfart i kraftfullt utförslut och effektiv slipstreaming bakom en minibuss. 133 km/h = 700 rpm övervarv. Jösses.

Nyckel till framgång: En hel bil, hög snitffart, bra navigering och ett minimum av tidsödande depåstopp. Ovan en vacker stilstudie på segrarna i bil nummer 12, alias Hunden, under "lufttankning".

#### DAG 2 WITTSTOCK – MALMÖ



## Några klagar på lukt i bilarna. En blandning av vaniljglass, askfat och fekalier ...

Så vad betyder det för våra racebilars prestanda? Accelerationen 0–100 km/h tar 55 sekunder. Toppfarten är 105 km/h. En skrämmande hög siffra i en bil som har sämre väghållning än en trasig kundvagn på ICA.

Fördelningen av bilar skedde med lottning i lobbyn på hotell Andersia i Poznan. Det trevliga polska hotellet var för övrigt den sista lyx vi såg på den här resan. En glasskål med startnummer hölls fram och sedan var det huggsexa om bilarna. Rysk roulette hade varit mindre chansartat.

Ett fullkomligt vansinne bröt ut i hotellgaraget när förare och bilar stiftade bekantskap med varandra. Vem hade dragit vinstloten – en relativt fräsch bil. Vem hade dragit en nit i form av ett riktigt genomrostat vrak? Ett kollektivt asgarv ekade genom Poznan medan motorer torrvarvades och bilarna testkördes med skrikande däck i garaget.

Det var inte bara glada miner. Några klagade på lukt i tävlingsbilarna. En deltagare beskrev odören som en blandning mellan "vaniljglass, askfat och fekalier". En träffsäker analys.

Startfältet släpptes iväg från Tor Poznan, den lokala racingbanan ute vid flygplatsen. Efter ett par uppvärmningsvarv på banan, ett förmanande förarmöte och värmande sopplunch var det dags för en dramatisk Le Mans-start.

Deltagarna rusade mot bilarna och med varierande smidighet brakade startfältet ut från depån. Sist iväg var ams #10. En glappande immobiliser satte käppar i hjulen och så var vi sist.

Första etappen gick mellan Poznan och Östtyska Wittstock nordväst om Berlin och erbjöd ett brutalt smakprov på vad vårt tredagars fullgasevent genom fyra länder i Maluch skulle innebära. Härresande usel omkörningsprestanda gav mer

än en förare gråa hår under dagen. Fokuserad slipstreaming fullt i klass med den man ser på 125-kubiksracing på elitnivå dominerade etappen. Spöregnet i mörkret på autobahn i kombination med 126:ans tandpetarstora vindrutetorkare gjorde inte saken mindre spännande. Särskilt för de som fick stopp längs det tyska frifartshelvetet.

Alrik Söderlind hade mekaniska bekymmer redan innan start och efter en dags fullgaskörning sa motorn godnatt strax norr om Berlin.

I ledning var Gustav Lundh och co-driver Dennis Jacobsen i deras hundmaskerade Maluch.

Det mest diskuterade ämnet vid hotellbaren i Wittstock var väghållning. Bristen på väghållning.

Dag två ställde vi in siktet på Malmö med ett första delmål i färjeläget i Puttgarden. På papperet en enkel etapp med fina vägar. Men serviceteamet hade jobbat hela natten med trasiga bilar



Spöregnet, mörkret och 126:ans tandpetarstora vindrutetorkare gjorde körningen i det tyska frifartsparadisets till ett helvete.

DAG 3 MALMÖ – STOCKHOLM



och det stod klart att reservdelarna höll på att ta slut. Etappen dominerades även denna gång av Hundbilen och det stod klart att de hade ett hemligt strategiskt övertag. Istället för att stanna och tanka hade man lastat sin lilla hund full med sås. När soppan tröt hoppade helt enkelt en teammedlem över i baksätet och lossade sidorutan för att kunna tanka bilen i farten!

Tävlingens första avhopp var ett faktum när ett av ekipagen enkelt övergav sin Fiat i norra Tyskland och tog taxi de sista 15 milen till färjan!

Dagens "play of the day" var en rejäl närödenupplevelse. Vid avfarten från färjan i Rödbby fick vår Fiat en breddsidan från en långtradare som sköt bilen på tvären ut ur båten. Det tog 30 meter innan tradarchaffisen insåg att han hade fått en Fiat på kofångaren och våra gubbar kunde andas ut med några rejäla bucklor och justerad camber på bilens vänstra sida. Ett gott betyg till 126:ans sidokrockskydd.

De sista 60 milen mot Stockholm dag tre blev en slipstreamingorgie av guds nåde. Frågan var om man skulle satsa hårt för att nå ett bra resultat

eller ta det lilla lugna och säkerställa målgång. Av tempot att döma valde samtliga det första alternativet. Efter två miserabla dagar blandade sig ams i slutspurten som intensifierades redan i trakterna kring Jönköping. Vi lyckades få häng på Hundbilen som återigen krigade för sträckseger och en total förstaplats. Vår toppfart var tillräcklig, men vi tappade greppet om ledarna när vi fegade ur och stannade för soppa och pisspaus.

För att undvika kaos i huvudstaden flyttades målsnöret från Papa Grappa på Hornsgatan till Sillekrog söder om Stockholm. Hundens tog en ohotad seger med tre av tre etappvinster.

Sejerintervjun och massor av annan skön Maluch-action ser du i webb-tv-inslaget på automotorsport.se/tv.

Ingen dog, ingen hamnade i fängelse. Fortkörningsböter är ju aldrig aktuellt i en Fiat 126. Värsta skadorna var allmän CO-förgiftning i de bilar som drog in avgaser i kupén. Flera deltagare drabbades av mystisk solbränneliknande sveda i ansiktet och på armarna. Men det som inte dödar härdar.

Räkna med att vi kör snart igen!



Södermalm, Stockholm. En vacker kö av bilar som orkade hela vägen till Stockholm får ett varmt välkomnande till den svenska huvudstaden. Till vänster en uppgiven Alrik Söderlind efter sitt tredje haveri.



Gustav Lundh, Dennis Jacobsen och en rakad Fiat. Våra lyckliga segrare vid framkomsten till Sillekrog söder om Stockholm. Nu väntar champagne, en välbehövlig dusch och närmaste skrot för en tapper 126p.