

A close-up photograph of a red car's body panel. The image shows a black, oval-shaped air vent or speaker grille set into the red paint. Below the vent, a silver bolt or screw is visible, partially obscured by the red surface. The lighting is bright, creating highlights and shadows that emphasize the car's curves and the texture of the paint.

pojok

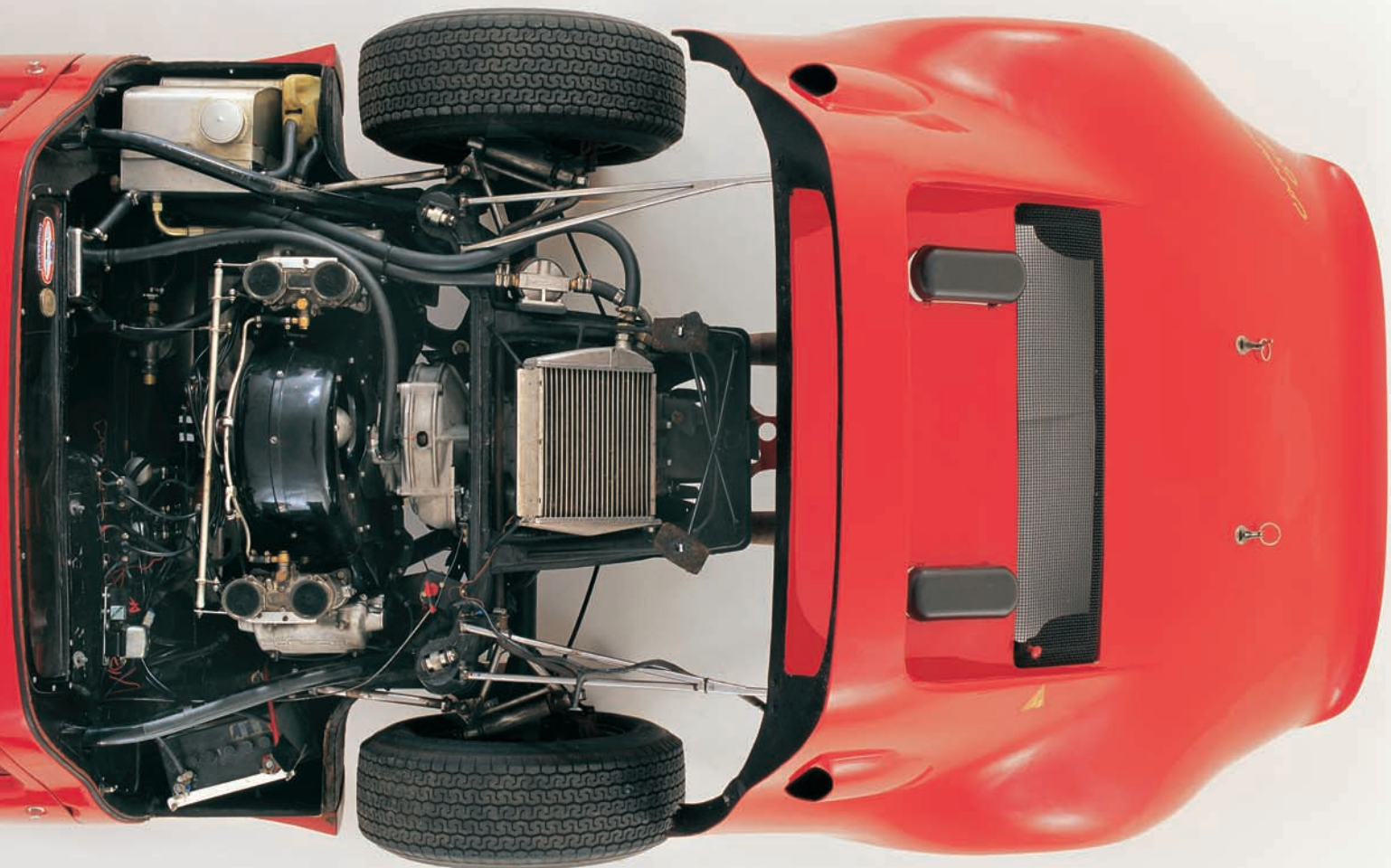
# drömmen

Det var i mitten av 60-talet som jag verkligen på allvar började intressera mig för biltävlingar. Det var då som Joakim Bonnier var mitt uppe på krönet av sin karriär och Picko Troberg hade blivit ett med det svenska folket. Jag var ännu för ung för att kunna ta mig ut och titta på tävlingar och det mesta fick man sig till livs när man någon gång hade kunnat spara ihop till en motortidning. Det var helgestunder och jag kan än idag minnas många av bilderna som etsade sig fast – för evigt – på näthinnan.

TEXT: STANLEY DICKENS FOTO: PER TRANÉ

EN AV DE BILDER som hamnade på min egen lilla anslagstavla ovanför pojksängen, var en på Bonnier och Graham Hill när dom bärgade fjärdeplatsen i Targa Florio 1965. Bilen var, som du förstår, en 904. Men inte den vanligast förekommande utan en av de sex bilar som utrustades med Porsches 8-cylindriga motor. Föga anade jag att jag själv, ungefär 25 år senare skulle bli utvald att få köra några av de snabbaste av alla Porschar i världsmästerskapstävlingar över hela jordklotet. Drömmar kan gå i uppfyllelse. Åtminstone vissa.

1963 skulle bli ett historiskt år för Porsche. Stora förändringar stod för dörren. Man hade beslutat att dra sig tillbaka från Formula 1 racing och det var nu som den klassiska 911:an började ta form på ritbordet. Men innan dess hade



Ingenjör Hans Tomala, som för övrigt var pappa till 911:ans 6-cylindriga 2-litersmotor, fått uppdraget av Dr Ferry Porsche, att producera en tävlingsbil för GT-racing. Ferdinand Alexander Porsche tog på sig rollen som ”styling-ansvarig” med ambitionen att bygga den hittills vackraste, men även den sportigaste bilen som hittills hade lämnat fabriken i Zuffenhausen. Den skulle döpas till Porsche Carrera GTS 904.

Chassit byggde på en extremt lätt ram i stålbleck, formad som en tavelram ungefär och så lätt att en person enkelt kunde bära det nakna chassit. Motorn placerades alldeles framför bakaxeln och karossen tillverkades i glasfiber. Det var ett nytt och revolutionerande koncept som stred mot tidigare beprövade konstruktioner. Men Porsche hade bråttom att kunna börja tävla med bilen 1964 och konstruktionen var den som gick allra snabbast att bygga. Dessutom var den ekonomiskt attraktiv och man skulle få ett chassi som blev lättare att reparera än andra alternativ. Motorvalet var orsak till mycket diskussion.

Ursprungligen var 904:an tänkt för den nya 6-cylindriga 911-motorn men beslutet ändrades. Den beprövade 4-cylindriga 587/3-motorn kändes mer pålitlig än så länge. Prestandamässigt var det ingen större skillnad – båda motorerna utvecklade ungefär 180 hästkrafter även om 6:an, som vi ju alla vet, innebar framtiden. Med 4:an vägde bilen endast 640 kilo så man kan ju tänka sig att även vikten spelade viss roll i motorvalet.

Tanken var att under 1964 bygga 100 exemplar av 904:an med 4-cylindersmotorn för att få bilen homologerad. Sedan skulle man året därpå bygga ytterligare 100 bilar med 6:an. Men även här ändrades planerna och resultatet blev totalt 120 bilar varav 104 hade 4-cylindersmotorn. 10 stycken utrustades med 6:an och 6 bilar fick den 8-cylindriga Formula 1-motorn som hade använts i Porsche Type 804.

904 Carrera GTS blev tidigt en fantastisk succé, inte minst på grund av det attraktiva priset. Bilen kostade 27,900 tyska mark och jag vågar inte ens tänka på vad det

ANNONS

motsvarade i svenska kronor. Om man ändå hade vetat! Inte för att jag hade kunnat göra så mycket åt saken som en 12-årig pojkvasker, men tanken upprör. Modellen blev i alla fall oerhört populär och fyllde precis det behov som Ingenjör Tomala hade tänkt sig. Nämligen att köra ett antal fabriksbilar till segrar i de viktigaste loppen och samtidigt erbjuda privatförare en vinnarbil, lätt att sköta och med oslagbar driftsäkerhet.

I mitt tycke är 904:an en av de snyggaste, eller snarare tuffaste GT- bilarna, åtminstone från 60-talet. Den får stark konkurrens av Ferrari Dino som ju dök upp något år senare och det finns definitivt släktdrag mellan modellerna. Linjerna är aggressiva men ändå harmoniska och det enda som åtminstone i början störde mig, är det märkligt placerade luftintaget bakom dörrarna. Det syns nästan att det inte var meningen att det skulle sitta där från början

och så var det uppenbarligen också. Tillkomsten berodde på att bakhjulen överhettade kraftigt under testarbetet och helt enkelt behövde mer kylning. Ögat vänjer sig och idag kan jag själv tycka att luftintaget bidrar en del till den fräcka designen.

904:an blev i det närmaste oslagbar i sin klass varhelst den visade sig. Den hade stora framgångar i de klassiska långdistansloppen, Le Mans, Daytona, Sebring och Targa Florio men användes även flitigt i nationella mästerskap. Det var inte bara på asfaltbanor som segrar bärgades. Ett av de mer uppmärksammade resultaten fick bilen i Monte Carlo-rallyt där Eugen Bohringer körde till sig en 2:a



**STANLEY DICKENS SOM SKRIVIT ARTIKELN HAR ETT GEDIGET FÖRFLUTET BLAND SPORTBILAR. SOM FÖRSTE SVENSK VANN HAN 1989 DET KLASSISKA 24-TIMMARSLOPPET I LE MANS. HAN KÖRDE HEM**

placering totalt i fullständigt genomvidriga förhållanden. Det hör till saken att Herbert Linge och Peter Falk gav 911:an sin tävlingsdebut i samma tävling. Året var 1965 och det blev starten på en fantastisk era i Porsches tävlingshistoria.

Även i Sverige satte 904:an sina spår. Två bilar letade sig till vårt avlånga land redan 1965 och den förste ägaren var Sten Axelsson. Sten hade tänkt sig att använda bilen registrerad för vägbruk, men kom på andra tankar när han insåg hur snabb och lätt bilen var att hantera. På den första tävlingen, på Skarpnäck, kom han överraskande 2:a bakom Hasse Radefalk. Sedan gick det av bara farten och Sten tog hem SM det året.

– Den var ganska lätt att hantera, berättar Sten. När

man väl kört in sig på bilen tycktes det som om det inte fanns någon gräns. Det gick att köra nästan hur fort som helst, kändes det som. I alla fall innan jag kom till Tyskland och skulle köra det långa landsvägsloppet i Solitude. Där var det en mördande konkurrens med bland annat ett 10-tal 904 på startlinjen. Folk körde som galna och jag pressade så mycket jag kunde och lyckades hänga med rätt bra i tätklungan. Men det gick lite för fort för mig och jag tappade bilen och for rätt in i ett Gunnebo-stängsel, där tog resan slut. Det var ändå värt besväret att åka till Tyskland, för det var där jag lärde mig att köra 904:an riktigt fort, fortsätter Sten.

Även den legendariske Persbergar'n skaffade sig en 904 senare samma år och flera svenskar hängde på. Den svensk som gjorde de mest uppmärksammade resultaten var, som sagt, Joakim Bonnier. Fast Joakim, som var ett etablerat och aktat proffs tävlade förstås bara internationellt och mestadels i en av de bilar som hade den



**TVÅ MÄSTERSKAP TILL PORSCHE I JAPAN I PORSCHE 962 OCH HAR TÄVLAT FRAMGÅNGSRIKT I BÅDE VM OCH IMSA. HAN VAR I SLUTET AV 80-TALET ETT VANLIGT NAMN I FABRIKENS TÄVLINGSBILAR.**



Något modifierad men ändå klassisk Porscheinredning.



## PORSCHE 904 GTS

Vikt: 640 kilo  
 Hjulbas: 2 300 mm  
 Längd: 4 090 mm  
 Bredd: 1 540 mm  
 Höjd: 1 065 mm  
 Motor: 4-cylindrig boxer, 1 966 cc  
 Effekt: 180 hk @ 7 200 rpm  
 Vrid: 196 Nm @ 5 000 rpm  
 0 – 100: 5,5 sekunder  
 Toppfart: 263 km/h

All fakta ovan gäller fabriksutförande. Bilen som fotats för repotaget ägs av Lasse Jönsson i Karlstad. Denna banracing-version har en annan utväxling och effekten ligger därför på ca 200 hk och toppfarten ca 220 km/h.

8-cylindriga F1-motorn. Sten berättar vidare:

– Jag fick åka med i Joakims och Grahams bil efter Targa Florio en gång. Det var Graham Hill som körde och vi tog ett varv runt banan. Den flata 8:an var ju förstas mycket vassare och det blev nästan chockverkan på mig. Det var absolut det värsta jag har upplevt. Inte minst när vi kom över ett krön och möter en färscock på vägen. På något vis lyckades Graham parera alla får men inte utan att vi hamnade på ett gärd vid sidan om banan. Efter mycket om och men kom vi upp igen. Det blev förstås lite smutsigt och både Graham och jag spottade och fräste av allt damm som samlats i bilen. Trots att jag var mer eller mindre medvetlös vid det laget, minns jag så väl när Graham, som var noga med sitt yttre, fick upp en stälkam ur fickan som han drog genom sin stora, svarta kalufs. Alltmedan han återigen accelererade 904:an upp genom växlarna på de smala vägarna.

I takt med framgångarna utvecklade fabriken 904:an ytterligare och framförallt ägnade man mycket tid åt de 6- och 8-cylindriga bilarna som kördes som fabriksbilar i prototypklassen. Det mest framträdande hos Porsche 904 var den oöverträffade driftsäkerheten som bilarna uppvisade. Det ledde till en oerhörd framgång för fabriken och banade väg för en ännu mer avancerad GT-bil, Porsche 906, som lanserades 1966.

Men själv då, Dickens? Vad tycker du om 904:an?

– Ja, jag förstod att frågan skulle komma förr eller senare. Det är lika bra att erkänna att jag aldrig har lyckats provköra en 904. Dessvärre. De flesta favoriter från flydda tider har jag sett till att få prova någon gång. Jag är lycklig nog att ha fått köra mängder av Porsche av alla de slag och till och med fått hämta ut lön som fabriksförare i Stuttgart. Men 904:an, som hängde där ovanför pojk-sängen är fortfarande en dröm. En pojkdrom.