



Janne Eskilsson

Janne har varit med i Haninge MK sedan sjuttioalet, både som aktiv rallyförare och funktionär. Nu är det dags för comeback som kartläsare åt sonen Christoffer.

Här kommer en kul berättelse som Janne själv har skrivit.

En orienterare och skidåkare som börjar köra rally.

Historien upprepar sig

Vi tar det från början. Hur kan intresse för rally komma sig? Morbror Sven! Han kunde köra fort och sladda. Vansbro-Mora tog 37 minuter på blankisen med en Amazon Sport. På den tiden var det fri fart så 122 km/tim i snitt var inte kriminellt. En hel del var bättre förr. Obältade i baksätet satt jag och brorsan och ropade; fortare morbror Sven! Den typen av upplevelser biter sig fast.

1975 var körkortsåldern inne. En vit Amazon Sport hade inhandlats och på körkortsdagen var jag i Jordbrogropen och sladdade så att bakaxeln lossnade. På 70-talet var inte varenda grusväg på Södertörn ockuperad av hästägare så efter mörkrets inbrott kunde man gasa friskt. Som nybörjare behövde man inte tävla för att träna. Varje fredagskväll hade orienteringsklubben fredagsgympa i Ribbyhallen. Efter den stack vi ut och gasade. Det hände att Per Forsberg (nu känd sportkommentator) åkte med i baksätet. På vintrarna plogades det banor på sjöisarna. Stora Skogssjön och Tjursjön brukade ha banor. Leif Wretman brukade ploga. En klubbidol som kunde köra fortare än andra med en hand på ratten. Den andra näven höll han för oljelampan som lyste! Sådant imponerar.

Tävlingspremiär

Första tävlingen var en bilorientering med en orienterarkompis i kartistolen. Två omogna valpar åkte in i första TK:n med stereon på högsta volym. Efter två "va?" fråste funktionären att vi skulle stänga av radion. Vi kom iväg och en bit in på banan ska vi ta första höger. Den vägen visade sig inte finnas på kartan så vi gasar in på militärt område. Rycker i kryckan och vänder och på väg ut blir vi stoppade med K-pist! Vi försökte säga att klockan gick men vakten brydde sig inte det minsta om det. Vi kom i mål till slut i alla fall och tävlingsnumret fick sitta kvar på vägen hem. Fränt!

Det var avsevärt mycket enklare att börja köra rally på den tiden. En diplomatblå Volvo 142 S utrustades med halvbur, 4-punktsbälten, fjädrar, stötdämpare och en hasplåt ... Självklart såg man till så det lät ordentligt. Hjälmskrage var enda kravet i övrigt. Tävlingsbilen var också privatbil. Efter två debutanttävlingar fick man sin C-licens. Ing-Mari, min hustru och också orienterare, litade initialt på min körförmåga och åkte

med som kartläsare. Det fungerade bra så efter första vintern var B-licensen hemma. Det var dock inte helt utan äventyrligheter. På Marchalpokalen hoppade vi så att motorn lossnade. Blygsam effekt och med stöd av hasplåten kunde vi obehindrat gasa vidare men precis före mål på sista sträckan for vi rakt fram i en vinkel och fläkten gick genom kylaren. Kom i mål på sträckan varefter vi fyllde motorrummet med snö, åkte en bit, mer snö osv tills vi nådde slutmålet. Stor lycka!



Södertörnsrundan 1980

Plånboken var väldigt tunn så det dröjde till nästa vinter innan det blev debut i B-klassen. Skrämde upp volvon till 120 hk under tiden. Södertörnsrundan, ett samarrangemang mellan Haninge MK och Stockholms BK var en riktigt fin tävling. Frågan är om den inte skulle kunnat platsa som SM-tävling idag. Kunde vara upp mot 10 mil SS och 18-20 mil totalt.

En sträcka var från örlogsbasen till Näringsberg. Janne Pedersen var starter och jag och Ing-Mari drog iväg med mer än friskt mod. Kände mig stark och fick för mig att det var rakt efter ett krön ... Vem som helst kunde se att det var skog rakt fram. Faktum inses sent och jag skickar upp Volvon på ställ i backen så vi flyger på tvären över krönet, slår bakskärmen i en sten uppe i skogen och går på nosen i diket 25-30 m innan vi tippar över framlänges och blir liggande på vägen. Allt blir tyst! Ing-Mari är handlingskraftig. Hon får tag i en varningstriangel, sparkar ut bakrutan och står och väntar tills hon får se lysena från nästa bil. Visste inte varifrån vi kommit! Hon ropar på mig som hänger upp och ner och undrar åt vilket håll jag ska vrida av tändningsnyckeln ... Jag kom också ut till slut.

Pedersen som körde kranbil lyfte upp skrotet på flaket och ställde av resterna på garageinfarten. Hårt slagen och vriden så vinkeln mellan instrumentbräda och hatt-hylla var väl en 20 grader. Många var det som kom och tittade, bl. a. Allan Nilsson med sina tjocka glasögon. Allan gick några varv innan han tittade på mig och sade; Eskilsson, den här karossen är för fin för att slänga. Nästa helg är det Marchalpokalen och du är anmäld.



Jag konsulterade Anders Hallberg som svarade att låt Allan försöka. Så fick det bli. I 15 graders kyla plockade vi ren karossen och såg till så att den var i klubblokalen på Kvarntäppan i Jordbro på söndag kväll. På onsdagsmötet kunde vi studera Allans arbete. Huggkubbe, stålkätting, slägga, kvastskäft, gas- och Mig-svets. Tak hade jag fått av Peter Westerlund och hjälp även från andra håll. Som ingenjör undrade jag hur Allan mätte. Man behöver

inte mäta sa Allan. Passar dörrar och rutor så är det rätt. Jag har lärt mig mycket i garaget.

På fredagen hade jag bilen hemma färdigriktad men det dröjde till hösten innan det blev åka av igen. Nu hade Ing-Mari tappat förtroendet för mig så jag fick leta ny kartläsare. Det blev Göran Björklund, även han från orienteringsklubben. Vi lyckades få ihop en A-licens innan året var slut.

Första året som A-förare åkte vi med 120 hk, 4.10:1 och odiffat. Gick förhållandevis bra och var lättkört. Tvåan och trean med långa spaken. Lyckades slå sönder framrutan från insidan när växelspaksknoppen flög av vid en sällsynt nedväxling från fyran. Det jag särskilt minns är all hjälpsamhet från klubbkamrater. Jag pluggade och hade ont om pengar. Studielån och 3 hårda månader som asfaltläggare varje sommar stod för tillgängligt kapital. Inte bara en gång ställde jag till så att jag inte kunde köra bilen hem. Då fick jag åka på någon annans bilsläp som i sin tur körde sin bil hem. Det var en fantastiskt fin gemenskap.

Som nämnt var rallybilen enda privatbilen. Det hade hänt att det tagit eld i luftburkarna så när Ing-Mari skulle låna bilen för att tillsammans med Sivan Strandlund åka och handla, då förmanade jag att låter det konstigt under huven kan det ha tagit eld. Då får du häva på snö och släcka. (Brandsläckaren kostar pengar och ställer till med saneringsarbete) Ing-Mari svänger in på Granstigen där Jalle sitter i fönstret och ser att hon kommer. Då hoppar Ing-Mari ur bilen och sliter upp huven. Eldslågor slår upp varför Ing-Mari häver på snö så att det slocknar. Sivan hoppar in varpå de åker och shoppar. Jalle var djupt imponerad.

Mer pulver i maskinen

Examen och fast anställning, nya grejer från Trend skrämde upp B20:n i 170 hk, diffbroms och 5.38:1. Nu ska det bli åka av! Gick sämre! Krävde en annan körstil som det tog några tävlingar att förstå. Vi fick i alla fall upp lite fart och planen var SM 1983. Vid lucia 1982 var det en vintertävling i Täby som vi åkte med dåliga däck, sparade alla nyinköpta däck inför Bergslagsrallyt. Slutade illa, tvärstopp i ett träd. Peter Westerlund som åkte kartis spräckte revbenen och jag tryckte Motolita-ratten ända in i hastighetsmätaren trots bältena. Plågades i flera år av den smällen. Bilen var skrot på riktigt riktigt. Stor besvikelse.

Det blev uppehåll till hösten 1984 då jag köpte en potent 142:a av Ulf Björnvad från Mälaröarna. Den bromsade 206 hk hos Roffe Lundblad i Hagsätra. Rekord för 2-liters 8-ventilare i Stockholm. 4-link med uni-balls och Ascona-B-dämpare upp i hatthyllan. Det bar iväg mer än jag var van vid så i första kurvan, där Björnvad stod, blev vi förevigade på bild med bredsladd 5 m ut i skogen. Kom undan med en inverterad sparklåda. Fyra grader caster gjorde också bilen extremt trögstyrd men stabil och oavsett var man for fram var det bara att släppa ratten så stod hjulen rakt. Ovärderligt med 4,5 rattvarv mellan fulla hjulutslag. 84-86 tävlade vi med den bilen och ibland gick det bra. Som kartläsare hade jag bl. a. Håkan Liljeholm, Söran Österberg och Hasse Tyllman.



Jag och Ing-Mari hade också annat för oss så inför 1987 var det tillökning på väg. Dessutom fick vi tag på en tomt för husbygge. Bilen ställdes i malpåse och där står den fortfarande 36 år senare. Ing-Mari har försökt sälja den men jag har lyckats avvärja. T.ex knackade Arne Bäckström på vid tillfälle men han fick lov att vinna
Midnattssolsrallyt med en annan 142:a.

Funktionärsarbete

Vi var båda ganska hårt engagerade i klubarbetet. Ing-Mari ansvarade tillsammans med Siv Strandlund för markan. Det var en intensiv och inkomstbringande verksamhet på våra tävlingar. Jag skötte tidtagningen i sekretariatet under många år. Vi arrangerade bl.a. SM-finaler och en EM-tävling i Rallycross. Direkt-sändning i TV vilket på den tiden krävde enorma resurser för att genomföra. Ett speciellt minne är då vi lyckades få oreda i varvprotokollet och Tommy Kristoffersson fick 42 s i stället för kring 38 s på sitt kvalvarv. Han kommer själv upp till oss och säger att det måste vara något fel. Jag reflekterar inte över vem det är, kontrollerar uträkningen och svarar att det är korrekt tid han fått. Så sakta kör inte jag svarar han och går. Går igenom underlaget igen och ser då att det måste vara omkastad ordning på några passager. Räknar om och mycket riktigt visar det sig att Tommy åkt 4 s fortare. Ropar på radion till Kjelle Svedin som går fram till Tommy, spänner ögonen i honom och säger; nu har vi justerat din tid, men du gör inte om det där! Kjelle är Kjelle.

Jag satt under många år i styrelsen under Stig Johanssons ledning och fick där föra protokoll. Jag var också ansvarig för rallysektionen. På styrelsemötena kunde det bli oväsen då jag försökte få så mycket pengar som möjligt till rallyverksamheten. Roffe Berg som var ansvarig för rallycross höll emot hårdast och lyckades reservera en hel del pengar för den sektionen som han sedan inte använde! Det var lärorika år för mig och med perspektivet efter ett helt yrkesliv som entreprenör och projektutvecklare i bygg- och bostadsbranschen blir det tydligt vilka fantastiska krafter som har verkat och verkar i klubben. Ingen nämnd och ingen glömd.

Tillbaka i rallyskogen

Under det lilla uppehållet om 36 år så har en anseelig del av fritiden ägnats åt orientering och skidåkning. Våra barn Sara och Christoffer har till vår glädje lagt mycket tid och kraft på träning och tävling som också lett till framgångar. Båda är intresserade av motorsport men särskilt Christoffer har haft ett latent sug efter att få köra själv. När 16-årsdagen närmade sig hade jag en hård uppgift att avvärja motorcykel. Fick bli en MTB. Egen erfarenhet av att krocka med motorcykel, flyga över taket på en bil och få hela livet uppspelat i slowmotion, stärkte mig i mitt motstånd. Inför 18-årsdagen såg vi till att preparera Ing-Maris 940:a med 2,5-tumssystem, Bilstein och Lesjöforsfjädrar. Med kaross är tryggare än utan. Nu kunde han få lite utlopp för sitt behov av att dansa med bil men mer än lite busåkning fanns det inte tid till.

Då jag nu nått pensionsålder och fått mer tid och Christoffer inte lägger så mycket tid på träning var tanken att vi skulle göra i ordning 142:an eller bygga en 940 VOC. Kunde konstatera att det kommer ta för lång tid så en lördag i oktober förra året sa jag till honom att vi får nog titta på att köpa en färdig bil. Samma dag hade han hittat en bil i Fagersta. Såg bra ut, bilen hade vunnit klassen i Lima. Jag skulle springa orientering i Strängnäs på söndagen så vi ordnade så att jag samåkade dit med klubbkamrater. Detta för att kunna bli upplockad av Christoffer i det fall det skulle fungera att få titta på bilen under söndagen. Han väntade med att ringa säljaren till dräglig tid på söndag förmiddag. Det gick bra så vi for dit. Bilen gick riktigt bra men var lite anfräkt och lådan var slut. Planen var att lägga ett bud men på måndag morgon kommer det ut en nybyggd 940 i Nacka. Den måste vi titta på så vi bokar tid till onsdagen. Fanny Jakobsson är det som säljer och pappan Björn körde för Haninge på min tid. Det blir affär! Ja, det gick rätt raskt att få en bil och nu ska vi göra debut i Eskilstuna den 22 april. Vi har också anmält oss till KM-tävlingen Björn Waldegårds Minne den 13 maj. Planen är att smyga sig på och lära. Så länge vi håller oss på vägen får vi nog hålla på för Ing-Mari och Sanna. Gäller att vårda det förtroendet.

Janne Eskilsson

