

SPORTBILEN

PORSCHE *Special*



BÄSTA BILARNA MED
MITTMOTOR

917, Ur-Porschen, **Boxster S**, 914,
Ingenjörerna bakom framgångarna,
Joakim Bonnier – Targavinnaren,
904 – Lasse Jönssons rallybil.



TIDSAM
4294-04



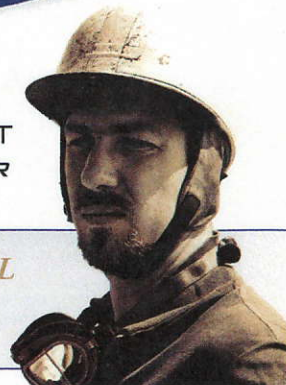
"NÄR VI KOM UPP I BERGEN LÅG DIMMAN SÅ TÄT ATT
MAN BARA SÅG ETT 20-TAL METER ..." **JOAKIM BONNIER**



ASTON MARTIN
Engelske patienten
allt bättre och bättre!



FERRARI MONDIAL
Drömbil med **svensk**
racinghistoria!



FERRARI 500

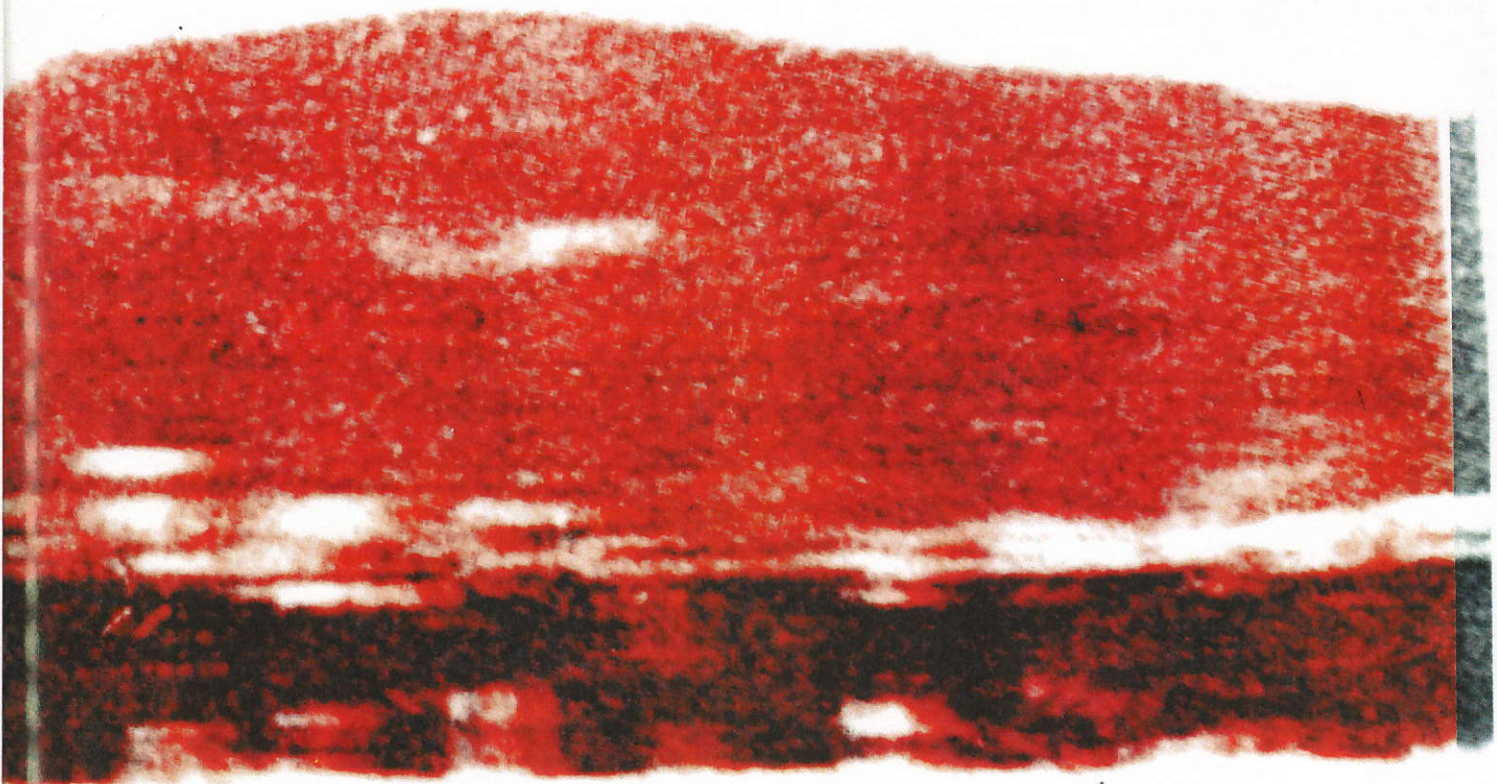
MONDIAL



VALDEMAR STENERS 500 MONDIAL.
MOTORTYPEN VANN VM 1953, BARA
TVÅ ÅR SENARE BESEGRADE DEN
KONKURRENTERNA PÅ SVENSKA ISAR ...

TEXT: TOMAS KARLSSON. FOTO: IVAR ENGERUD.

Ferrari 500 Mondial



När en av 30-talets stora stallchefer startade sin egen bilfabrik, var det kanske inte så konstigt att produktionen till stora delar handlade om tävlingsvagnar. Förutom Grand Prix-racers, satsade Ferrari också på sportvagnar, både för gatan och banan.

Livet hade börjat återgå till det normala efter andra världskriget och suget efter snabba bilar var stort. I Italien arrangerades mängder av långa krävande sportvagnstävlingar på landsväg, som Giro di Sicilia, Targa Florio, 12 Ore di Pescara och framför allt Mille Miglia. En fantastisk racertävling som gick runt den norra delen av landet med start och mål i Brescia.

Hundratals sportvagnar av alla möjliga och omöjliga modeller körde de hundrasextio milen nonstop över berg och slätter och rakt genom städer. Med plattan i mattan.

Till 1954 hade Ferraris chefskonstruktör, Aurelio Lampredi, tagit fram en helt ny liten tvåliters racersportvagn med en fyrcylindrig motor baserad på samma modell, som den som suttit i Alberto Ascaris världsmästarbil.

Motorn, med sina dubbla kammar, placerades i ett konventionellt chassi med tvärställda bladfydrar och De Dion-bakaxel. Den fyrväxlade lådan var monterad vid bakaxeln och till en början var det Pininfarina som gjorde de flesta karosserna. För att påminna marknaden om de båda världsmästartitlarna gavs den namnet Mondial.

Fem vagnar hade hunnit bli klara till Mille Miglia i april. En av de bilarna verkar dock bara ha varit reservbil. Den skickades i stället till Skandinavien, där den veckan efter skulle köras 25 varv på den två kilometer långa banan runt Djurgårdsparken i Helsingfors.

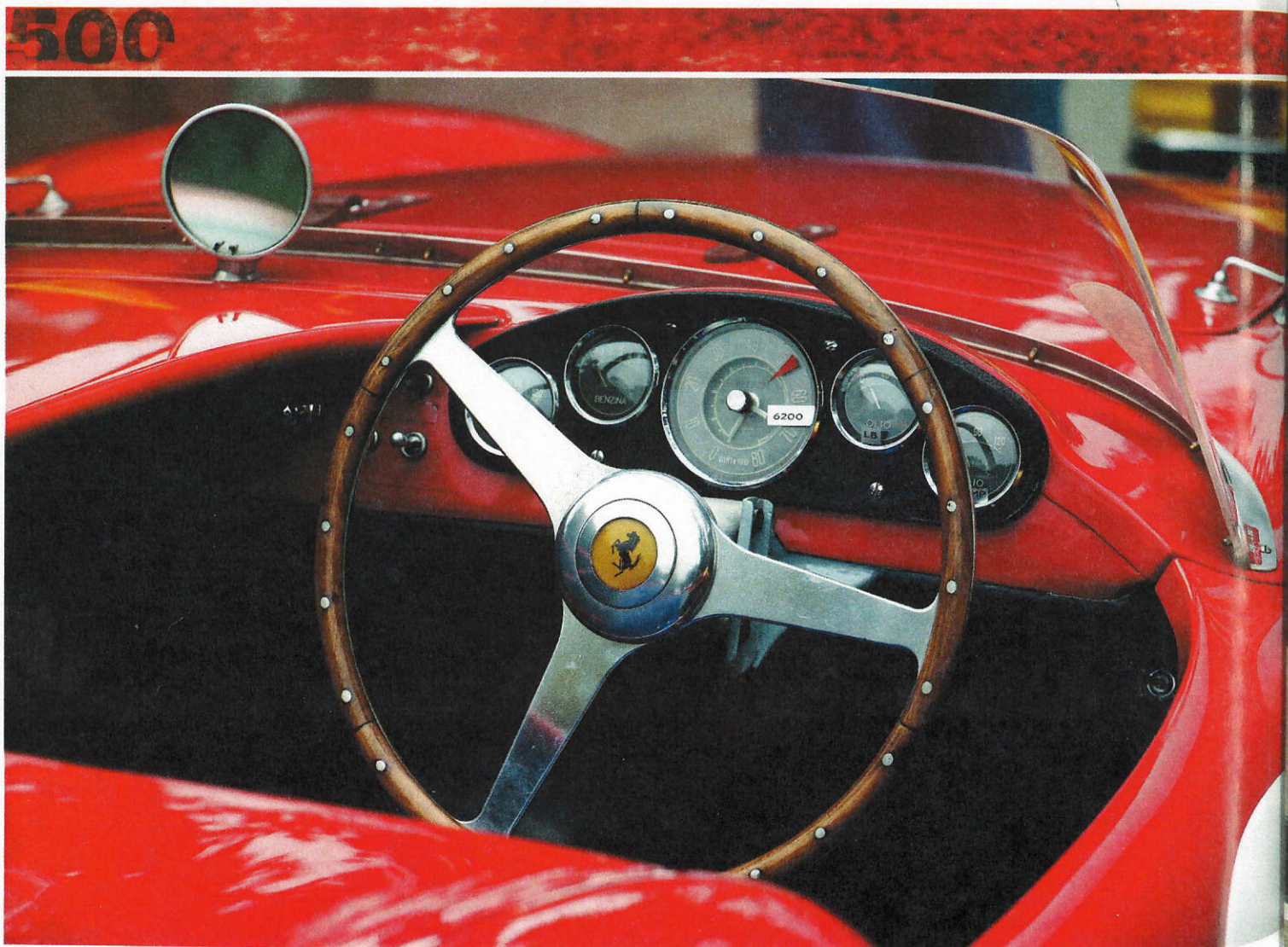
Den nya Ferrarin hade en svensk köpare, men levererades inte, som man skulle kunna tro, till någon flashig Stockholmsadress.

Nej, Ferrari 500 Mondial 0408MD skulle till lilla Färila i Hälsingland, där den omsusade trähandlaren Valdemar Stener bodde. Han omsatte gärna vinsterna från sitt högstammiga skogsbestånd i flygplan och snabba bilar och några år tidigare hade han blivit landets första Ferrariägare. En bilaffär som också ledde till att bilhandlaren Tore Bjurström i Örebro blev Ferraris representant i Norden.

I debuten tvingades Stener köra i Formel Libre-klassen och han slutade på femte plats efter två F2-bilar och två specialvagnar. Då gick det bättre i Hedemoras internationella sportvagnslopp några veckor senare, där man hade delat upp bilarna i huvudloppet i två volymklasser och Stener körde in som tvåa i sin klass, efter fransmannen Picard i en likadan Mondial.

Till vintern 1955 satte Stener på spikdäck och gav sig ut på isarna med den isket röda vagnen. Han fick tävla i samma klass som specialvagnarna med 4,5-

BILDEN PÅ FÖRRA UPPSLAGET, SAMT ÖVERST TILL HÖGER ÄR TAGNA I HINDÅS 1955 DÅ VALDEMAR STENER VANN MED SIN FERRARI 500 MONDIAL.
FOTO: LENNART HAAJANEN.

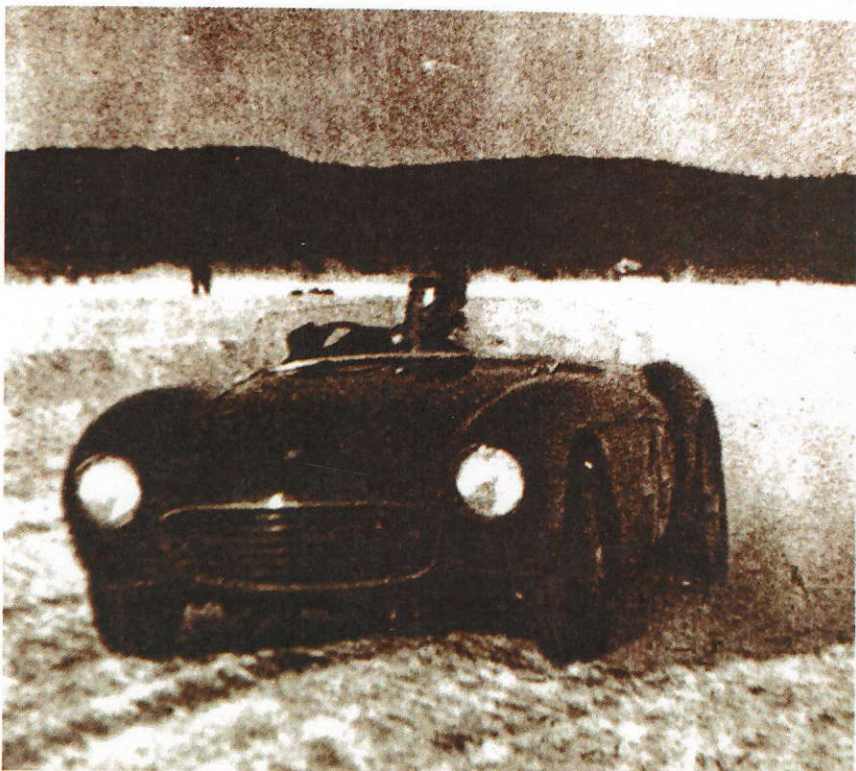


liters V8:or, men trots volymhandikappet kunde han ta en imponerande seger inför 15 000 åskådare i Hindås utanför Göteborg. Stener passade också på att delta i hastighetsrekordförsöken på Varpens is utanför Bollnäs och satte ett nytt svenskt rekord i tvålitersklassen på 178,9 km/t.

Under året lyckades Ferrari få Mondialen klassad som seriesportvagn. Men Stener hade köpt sig en snabbare bil och tvålitersvagnen gick tillbaka till Bjurström, som fann en lämplig ny ägare i sitt kundregister. Thure Mårtensson, som drev Svenska Celluloidfabriken i Gislaved, hade två racertokiga söner. Bengt brukade köra en Mercedes 300SL, medan Björn hade både Jaguar, Allard och Ferrari i sitt cv. Hans lite svårkörda 250 Mille Miglia byttes nu ut mot den lilla Mondialen och Björn gav sig ut på isarna. I seriesportklassen kunde han briljera bland Porscharna och det blev segrar både i Hindås och Norrköping.

När KAK så lyckades få arrangera ett VM-lopp för sportvagnar vid Råbelöv i Skåne den sommaren, ställde bröderna Mårtensson upp med Mondialen i sextimmarloppet och kunde köra in som tvåa i klassen, bara slagna av en fabriksstöttad Porsche 550 Spyder. Bengt excellerade i den lilla Mondialen.

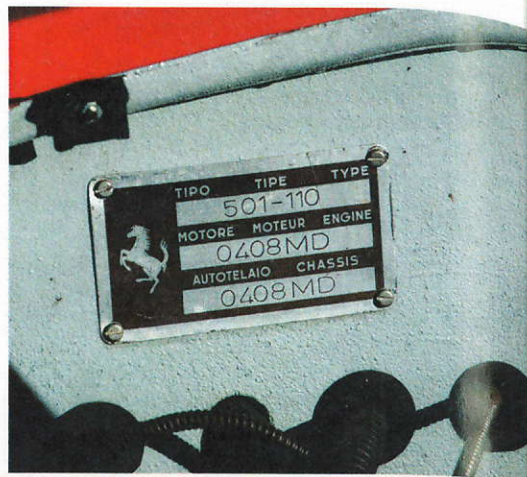
"Man kunde ställa upp den och gå med fyrhjulssladd genom kurvorna", berättade han.



"MAN KUNDE STÄLLA UPP DEN OCH GÅ
MED FYRHJULSSLADD I KURVORNA ..."



1958 LYCKADES OLLE PERSON VINNA SM PÅ IS I FERRARIN, KNAPPT FÖRE NAMNEN "GRUS-OLLE" I EN PORSCHE CARRERA ...



500

Han vann sedan på Roskilde Ring, medan Björn segrade i Karlskoga. I det senare loppet Sverigedebuterade en andra Mondial i händerna på den unge miljonären Ulf Norinder. Det var en nyare modell, med femväxlad låda och Scaglietti-kaross och den kom att bli en del av den svenska bilhistorien, då racerföraren Erik "Ockelbo" Lundgren lånade bilen och gjöt av den vackra karossen, för att sedan massproducera plastkarosser för hugade hembyggare!

Även om han hade en nyrenoverad motor, blev nästa säsong ett stort misslyckande och bilen såldes till en annan av Bjurströms gamla Ferrarikunder, bilhandlaren Olle Persson i Ludvika. Trots Mercedesarna i bilhallen, hade han blivit Ferrarifrälst och efter att han anställt Ferrarimeken Rune Bertilsson, så blev det ännu lättare att sköta de känsliga italienska farkosterna.

1958 kördes det första svenska mästerskapet på is och Persson ställde upp med Ferrarin i sportvagnsklassen upp till två liter. Den store Persson lyckades vinna fyra tävlingar och knipa mästerskapet knappt före namnen "Grus-Olles" Porsche Carrera.

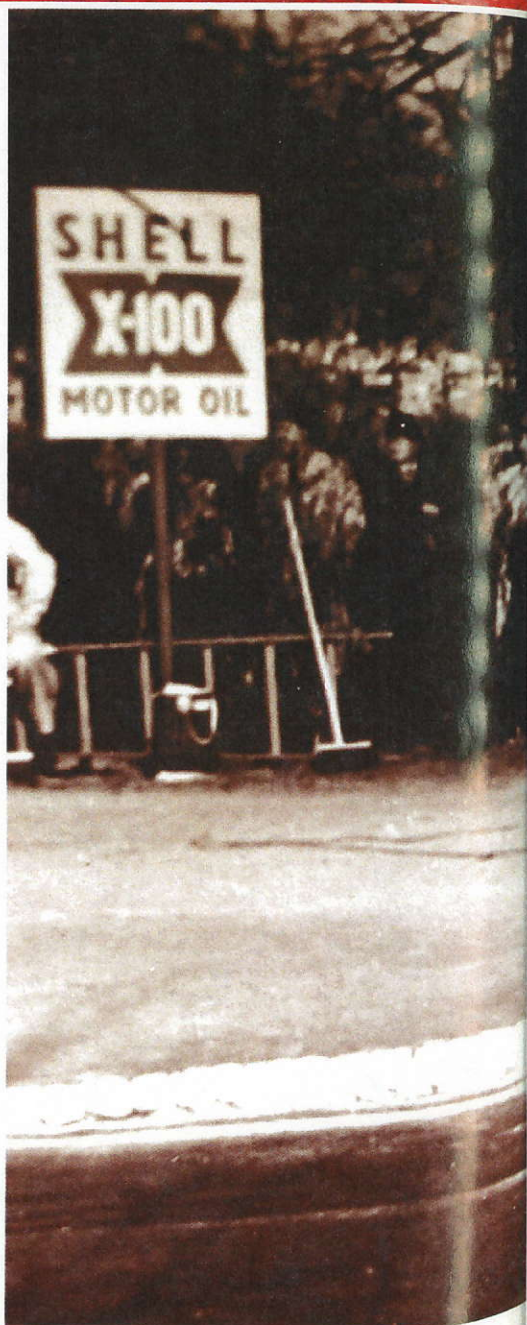
Efter SM-guidet bytte Persson in Mondialen mot den nyare modellen och 0408MD hamnade hos Lars Edin i Uppsala, som tävlat med både Aston-Martin och Porsche. Hans Ferraridebut skedde i Kanonloppet och slutade med en fjärdeplats i klassen.

Den följande vintersäsongen blev ingen höjdare och det enda Edin fick ut av den var en söderkörd kaross. Spikdäck, grus och isklumpar hade till slut förstört det känsliga aluminiumskalet, men i stället för en dyr renovering, satsade Edin på budgetvarianten.

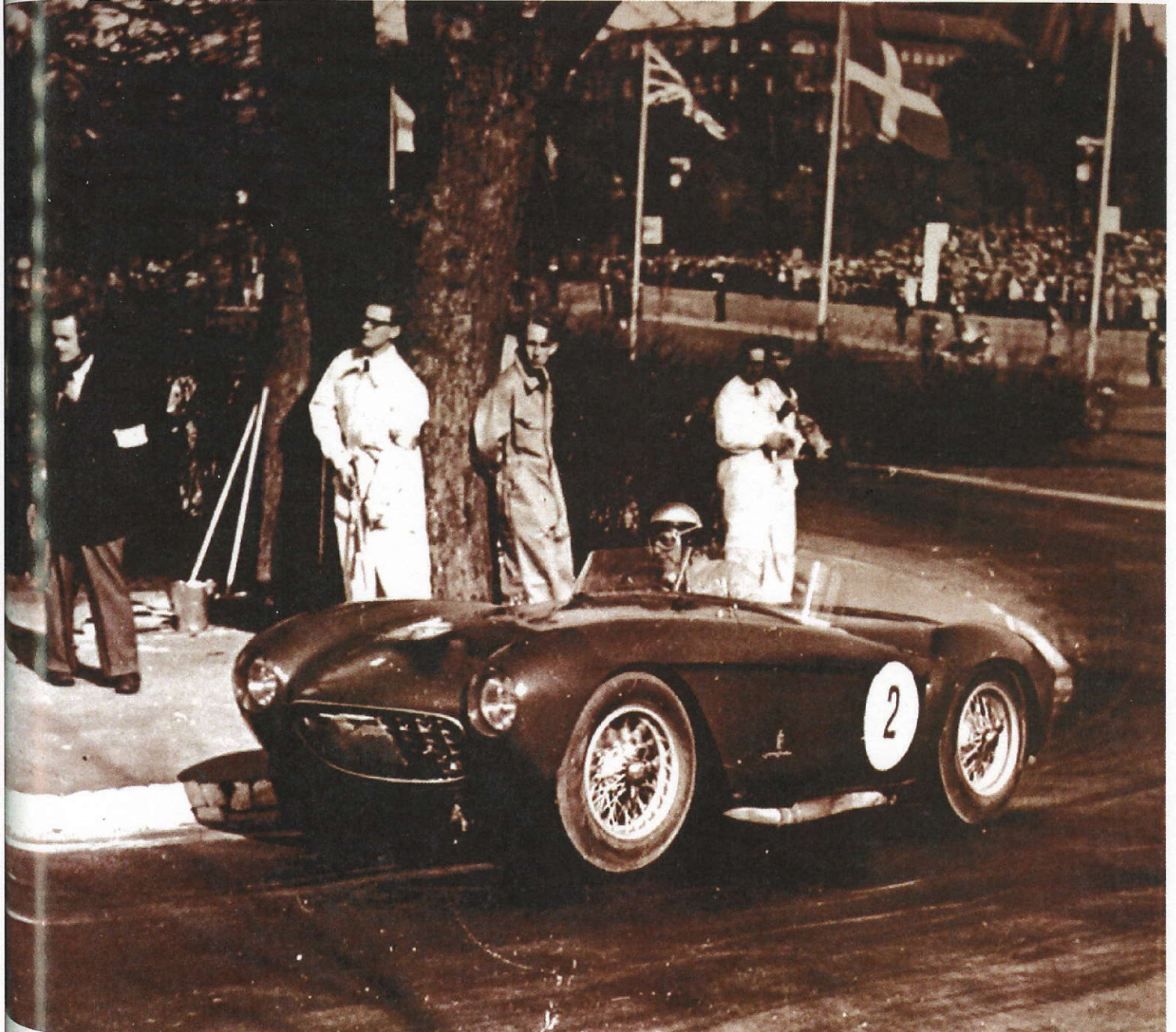
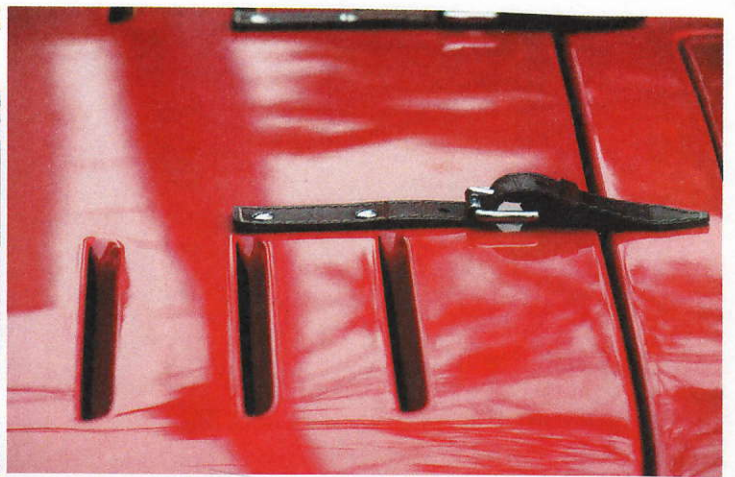
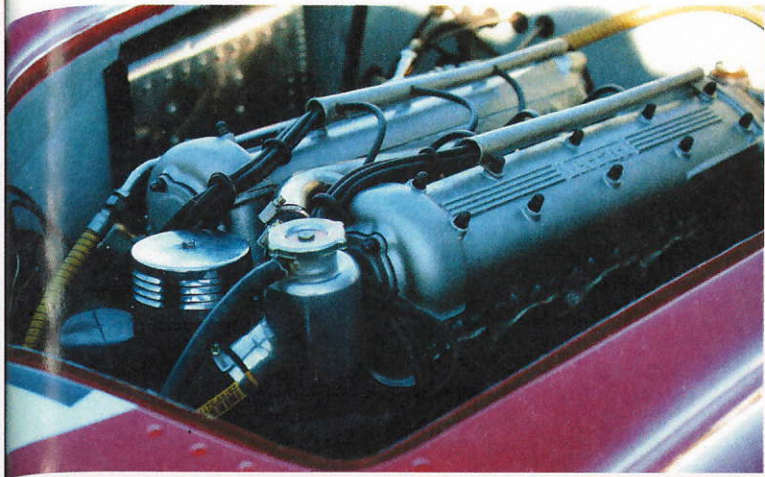
Pinin Farina-karossen skrotades och ersattes med ett av Ockelbos plastskal. Det monterades Ockelbokarosser på alla möjliga typer av bilar, Alfa-Romeo, Simca, Volvo, ja till och med VW.

Lilla Sverige såg ut att krylla av Ferrarivagnar, men Edins Ockelbo var äkta vara. Trots det var det inte alla som såg hur det låg till och hade tidningen Racings besvikne reporter tittat lite närmare under den svenska karossen där i Kanonloppsdepån 1959 hade han sluppit skriva följande kommentar:

"Lasse Edin var anmäld på en Ferrari Mondial, men uppenbarade sig i en bil med plastkaross från Ockelbo.



TILL HÖGER SER VI MONDIALEN UNDER STENERS PREMIÄRRACE, DJURGÅRDSLOPPET I HELSINGFORS 1954. STENERS VAR TVUNGEN ATT KÖRA I ÖPPNA "FORMULA LIBRE"-KLASSEN OCH KOM FEMMA TOTALT.





CHRISTER MELLIN

FAKTA / FERRARI 500 MONDIAL 1954

MOTOR: TYP 110, RAK 4-CYLINDRIG, BORRNING/SLAG 90/78 MM, 1 984 CM³, 2 VENTILER/CYL, 2 ÖVERLIGGANDE KAMAXLAR, 2 WEBER DCOA/3-FÖRGASARE, 170 HK VID 7 000 R/MIN.

KRAFTÖVERFÖRING: BAKHJULSDRIFT, 4-VÄXLAD MANUELL LÅDA IHÖPBYGGD MED DIFFEN BAKTILL.

BROMSAR: TRUMBROMSAR FRAM OCH BAK.

CHASSI OCH MÅTT: RÖRRAM OCH ALUMINIUMKAROSS. TVÄRSTÄLLDA BLADFJÄDRAR OCH DE DION-AXEL BAK. HOUDAILLE STÖTDÄMPARE. VIKT 720 KILO. AXELAVSTÅND 225 CM.

PRESTANDA: TOPPFART CIRKA 250 KM/H.

HISTORIA: TEKNISKT BASERAD PÅ FORMEL 2-BILEN SOM ASCARI VANN VM MED 1953. TOTALT BYGGDES 18 "SERIE 1"-MONDIAL.

"UNDER OCKELBOKAROSSEN DOLDE SIG EN RIKTIG FERRARI MONDIAL."

Visserligen har Ockelbo använt Norinders Ferrari Mondial som form för sina karosser, men ändå ..."

Den gamla racern hade ändå gjort sitt på banorna. Det fanns inte längre intresse för racersportvagnar bland publik och arrangörer. Bilen kom att vandra runt bland entusiaster, innan den hamnade hos Christer Mellin i Göteborg. Han hade sett Stener i Hindås och blivit fascinerad av Ferrarin, men någon gatbil blev den aldrig.

"Den var rå! Tänk på att det var en förklädd F2-bil med osynkad låda", berättar Mellin. "Att köra fem mil med den var som 100 med en vanlig bil, men jag fick ändå väldigt många roliga åkturer. Och våghållningen blev mycket bättre när jag fick bytt ut de gamla Englebert-däcken mot moderna ringar."

Ferrariägandet kom att inspirera till bildandet av den Svenska Ferrariklubben, men 1973 försvann plastbastarden ut ur landet, då Mellin bytte den mot en Ferrari 250GT Tour de France.

Några ägare senare åkte Ockelbokarosserna av och en Pinin Farina-kopia i aluminium knackades åter för den gamla racervagnen, som nu betingar ett pris högt över de 5 500 kronor som Mellin en gång gav.

500

JEFF ÄLSKAR ALLA SORTERS BILAR – MEN FAVORITEN ÄR "SVENSK".



De senaste fyra åren har Valdemar Steners gamla Ferrari Mondial ägts av Jeff Abramson i Danville, Kalifornien.

Fastighetsexperten Jeff Abramson ärvt sitt bilintresse av pappan som hade en M.G. TD och tog med Jeff på den allra första historiska tävlingen på Monterey 1974.

De följande 30 åren var Jeff där som åskådare och trodde knappast att han själv en gång skulle stå på startlinjen i en Ferrari Mondial. Men till sist blev drömmen sann.

"Jag var ute efter en intressant, historisk racerbil och i mars 2005 hittade jag 0408MD i en annons på nätet. Frun och jag skyndade oss till Seattle för att titta på den, och kanske få provköra den – sedan var det kört."

Bilen restaurerades i Italien under tidigt 90-tal och hamnade i Bruce McCaws samling 1997. Sedan Jeff köpte den har han bara behövt göra en relativt enkel racepreparering.

"Det är en fantastisk känsla att sitta bakom ratten och se över den låga rutan – det känns nästan som i en gammal film! Mondialen är väldigt lätthanterlig, när man väl lärt sig i vilken takt den dansar fram. Det gäller att använda gas och broms på rätt sätt, och när man väl gör det är den lätt att drifva med ..."

Jeff vet vad han snackar om, Mondialen har fått sällskap i garaget av en Cooper T53 Formel 1-bil från 1960, en Lotus 23C från 1966, ett par racepreparerade Morganbilar, en 1965 års Shelby-Mustang GT350 i raceskick, samt ett gäng gatbilar.

"I love all kinds of cars", avslutar han. "Men favoriterna är svensk historia."

Ivar Engerud