



Dånet fyller hela dalgången på ett nästan skrämmande sätt.

Vi står utmed den gamla legendariska raksträckan "Soptunnan" norr om Gräsmark i Värmland och väntar på att en liten röd sportvagn med tvålitersmotor ska dyka upp i fotografens lins.

Men av ljudmattan att döma är det ett lokalt åskväder som är på väg att avlossas norrifrån, ur en till synes klarblå sommarhimmel.

Plötsligt dyker den upp i ett dammoln, den röda lilla sportvagnen med sina omisskännliga 60-talslinjer, fyller kurvans fulla bredd och när de båda avgas-

trumpeterna riktas rakt mot oss ändrar dånet tonart och förvandlas till ett vasst, nästan smärtsamt ylande.

På några få sekunder är den borta ur synfältet och lämnar bara åsken kvar, studsande bort mellan bergen.

Männen att tacka för denna underbara fest för en bildåres alla trubbiga sinnen är först och främst tre: Ernst Fuhrmann, som konstruerade Porsches första egna motor. Den kom att driva allt som fabriken tävlade med från 1955 och tio år framåt, inklusive tidiga versioner av FI :an och den mycket framgångsrika 718 Spyder, och den kan





fortfarande liva upp en hel Värmlandssocken med sin sång.

Vi tackar också mannen som höll i ritstiftet, Ferdinand Alexander 'Butzi' Porsche, som skapade karossformen som många än i dag anser vara Porsches vackraste. Och så förstås mannen som ser till att denna Porsche 904 med chassinummer 037 fortfarande körs med den attack som den en gång byggdes för: Lasse Jönsson, bilkonnässör och välkänd Porsche-handlare från Karlstad som alltså kan konsten av vrida ratt fort. Trots att 904:an togs fram på några få månader, byggdes på ännu kortare tid och inom ett år hade dödat av Porsches då tillträdande tekniska chef Ferdinand Piöch har den etablerats som en av bilvärldens verkliga ikoner. Ett talande bevis för uppskattningen är att det idag betalas mer än 400 000 euro när ett fint exemplar byter ägare. Det är riktigt mycket pengar för en bil som byggdes i nästan 120 exemplar, inklusive prototyper och bilar som sattes ihop av de och fick ett chassinummer av fabriken.

Historien, som alltså letade sig ända ut till Värmlands grus-Eldorado denna fina junidag 2009, fick en rivstart 1963 då Internationella Blisportförbundet beslöt sig för att stoppa utvecklingen av svindyra specialare i OT-racingen och avkräva tillverkarna en serie på 100 registreringsbara bilar byggda under en

tolv månaders period.

Porsche var mitt i slutskedet av utvecklingen av 901, alltså 356-ersättaren som kom att heta 911 när den väl presenterades, och hade egentligen inte resurser att tillverka så många specialbilar under den korta tid som stod tillbuds. Lösningen fanns hos flygplanstillverkaren Heinkel i Speyer, som hade mycket erfarenhet av glasfiberanvändning och lättviktskonstruktioner, och därtill viktigast:



ledig produktionskapacitet.

Ferry Porsche hade redan 1962, i samband med att man drog sig ur F1 - racingen, beslutat att man bara skulle tävla med bilar nära förknippade med sportvagns- produktionen. Så när reglementet klarnade kunde man trycka på knappen och direkt gå igång med utvecklingen av den nya bilen som redan på projektstadiet fick heta 904 (och senare Carrera GTS). När man läser historien om hur bilen byggdes, i praktverket "Porsche 904 — die komplette Dokumentation" av Jörgen Barth, häpnar man över hur snabbt och effektivt teamet bakom bilen arbetade. Och i vilken utsträckning kunderna aktivt fick delta i utvecklingsjobbet.

bredd.

Motormässigt hade man en rad motorer att välja på: den beprövade dubbelkamsfyran, den helt oprövade sexan i 911 och den extrema boxeråttan utvecklad till F1-bilen och använd med stor framgång i Bergspydern 718. Alla motorerna var på två liter, vilket passade väl med idén att bilen skulle kunna dominera tvålitersklassen men också ha en god chans att hävda sig totalt.

Eftersom man inte skulle ha tid att utveckla sexan för tävlingsbruk, och åttan var för dyr att tillverka, bestämde man sig för att använda motorn från 356 Carrera, som redan hade byggts i drygt 400 exemplar och bevisat sin tillförlitlighet. Men man skulle samtidigt ha plats för både



Bilen ritades under våren 1963, och för att både spara vikt och kos-t nader i produktionen valde man att göra en kaross i glasfiber, vilande på en kraftig ram av stålbalkar (inte dikt GM:s sätt att göra Chevrolet Corvette).

"Butzis" kaross var ett radikalt avsteg från svansmotordrivna 911 som han just hade förfärdigat, men det är först när den står intill en 911 man inser hur liten 904 verkligen är. Frontytan är extremt kompakt med bara 1,06 x 1,54 meter i höjd och

sexan och åttan för att kunna vidareutveckla bilen.

Tidsplanen var grym. Den första prototypen skulle rulla ut på test i slutet av augusti 1963, produktionen skulle starta i november och hela serien om 100 bilar skulle vara byggda i mars året därpå, för att teamen skulle komma igång till säsongen.

Vilken biltillverkare som helst skulle skaka på huvudet idag inför detta halsbrytande tempo i utvecklingen av en

bil som både skulle fungera i vanlig trafik och vara en killer på banorna. Inte ens Porsches kompetenta gäng kunde trolla — uppdateringen av bilen pågick i själva verket under hela säsongen 1964, med ständiga ändringar och förbättringar av de redan byggda bilarna.

För att få snurr på försäljningen drog man ihop till en pressvisning på Solitude-banan 1 Stuttgart i slutet av november 1963, innan utvecklings- teamet ens hade hunnit med att testa bilen på landsväg! Men genom att välja journalister med tävlingsbakgrund kunde man få dem att överse med en del "komfort -detaljer" som fortfarande saknades (värme, tankmätare, bristen på isolering från motor rummet etc.) och istället koncentrera deras uppmärksamhet på bilens prestanda.

Med tidens mått var fartresurserna synnerligen imponerande. Tack vare 180 hästar (med sportavgassystemet som provbilen hade), ett minimal luftmotstånd (C_w var 0,34) och en angiven torrsvikt av 640 kilo blev 904 Carrera GTS riktigt vass. Toppfarten var över 250 km/h (beroende på vilken utväxling man hade valt, fyra fanns att välja mellan vid leverans: Nürburgring, Berg, Flygplats eller Le Mans) vilket få om ens någon sportvagn för gatbruk kunde matcha 1964.

Alla närvarande journalister var ense om att bilen var en vinnare och dessutom lättkörd, vilket var ett gott betyg för höstens testarbete, som i huvudsak inriktats på att göra ett från början ganska svårkört och giftigt chassi pålitligt och förutsägbart. Hjulupp hängningarna hade lånats i huvudsak från Formel 1 -chassit och anpassats en del geometriskt för att det skulle fungera med längre fjädringsvägar och högre vikt.

Framvagnen var konventionell med dubbla triangellänkar och bakvagnen faktiskt en tidig variant av dagens multilänkbakvagnar, som gav mycket små förändringar av geometrin vid fjädring.

Motorn, med den interna beteckningen 587/3, ser måhända en smula bortkommen ut långt nere i sin vagga

framför växellådan, men det är en riktig teknisk läckerhet. För att slippa långa kamkedjor och rader av drev använde sig Ernst Fuhrmann av en kamskafts konstruktion. Via mellanaxlar och vinkelväxlar drivs avgaskammarna, som i sin tur via korta axlar driver insugskam- axlarna . Konstruktionen kräver enligt ägare Jönsson mycket tålamod och kunskap för att shimsas in rätt, men om man har gjort jobbet bra är maskinen bombsäker.

Vaje cylinder är försedd med två stift och två tänd- spolar, och det korta slaget och den grova borningen ger finfin plats för stora ventiler.

Allt detta tillsammans ger motorn en explosiv karaktär, som förstärka av ljudet från de båda avgastrumpeterna. Man kan ana ett släktskap med en gammal Folkamotor som ju har samma konfiguration och är luftkyld, men likheten märks bara helt flyktigt.

Där ventilerna på en stötstångs-Folka börjar flyta någonstans kring 5000 varv tar Fuhrmanns motor ny sats och vrålar ur till 7 500 (I F1 -utförande varvade motorn 10000).

Efter att 904 kunnat avnjutas på motortidningarnas omslag runt om i världen började beställningarna droppa in och vid jultid 1963 kunde projektledaren Hans Tomala andas ut en smula när de flesta bilarna var beställda. Varje kund fick lägga 10000 D-mark i handpening och resterande 20 000 vid leverans, vilket inte var några fantasipriser med tanke på att 911 (med 130 hästar) lanserades till ett pris på 21 900 D-mark.

En av bilarna beställdes av den svenska importören Scania-Vabis, det var chassinummer 053 som skulle köras av Hasse Radefalk i Targa Florio 1964, men som kraschades på träningen och inte deltog. Denna bil såldes sedan vidare till USA.

Minst sex av det dryga hundratalet 904 som byggdes har delvis en svensk historia, men ingen så lång som Lasse Jönssons bil. Den köptes in av oljebolet Svenska BP inför säsongen 1965 för



Gunnar "Persbergarn" Carlssons räkning. Han tävlade med bilen (men fick regelbundet stryk av Picko Troberg och Sten Axelsson i likadana bilar) under större delen av säsongen 1965. Chassinummer 037 såldes — utan motor — efter säsongen till Gustaf Dieden, som monterade en 911-sexa och körde några tävlingar med den innan den fick tjäna som vägvagn för snabba turer på de svenska landsvägarna som fortfarande hade fri fart på den tiden. Lasse köpte bilen 1979, restaurerade den och lyckades bygga en ny motor på reservdelar och få den märkt av fabriken med originalnumret — den ursprungliga maskinen var nämligen skrot.

Sedan dess har inte 037 fått så många lugna stunder, eftersom den aktive Jönsson flitigt har tävlat med den i historiska sammanhang runt om i Europa.

Förutom banracing har den också gått en del rallyn, vilket inte är oprövad terräng för 904 som 1964 noterade en andraplats

totalt i Monte Carlo-rallyt.

Och fortfarande har inte Lasse hemfallit till överrenovering, utan bilen har korrekt racepatina men är maskinellt i toppskick.

Det behövs inte många hundra meter bakom ratten för att förstå varför 904 är den modell Lasse håller allra högst bland alla Porschar genom tiderna. Så lätt, så välbalanserad och så karismatisk har jag aldrig upplevt en Porsche tidigare. Och knappast så vacker heller.

Text: Gunnar Dackevall

Foto: Peter Gunnars

■ FAKTA / PORSCHE 904 CARRERA GTS 1964

MOTOR: 4-CYLINDRIG LUFTKYLD BOXER, BORRNING/SLAG 92/74 MM, 1 966 CM³, 2 VENTILER/CYL, DUBBLA ÖVERLIGGANDE KAM-AXLAR, DUBBELTÄNDNING, VÅTSUMP, DUBBLA TVÅPORTS WEBER-ELLER SOLEXFÖRGASARE, 180 HÄSTKRAFTER VID 7 000 R/MIN, 205 NM VID 5 000 R/MIN, SPECIFIK EFFEKT 91,3 HK/LITER.

KRAFTÖVERFÖRING: BAKHJULSDRIFT, 5-VÄXLAD MANUELL LÅDA.

CHASSI OCH MÅTT: DUBBLA TRIANGELLÄNKAR OCH FJÄDERBEN FRAM, ÖVRE TRIANGELLÄNK OCH LÄNGS- OCH TVÄRLÄNKAR BAK. TORRVIKT 640 KILO. AXELAVSTÅND 230 CM, L/B/H 409/154/106 CM.

BROMSAR: SOLIDA SKIVOR FRAM OCH BAK, DUBBELKOLVSOK.

PRESTANDA: 0-1 000 METER 25,5 S, TOPPFART ÖVER 250 KM/H.

PRIS: (NY I TYSKLAND 1964) 29 700 D-MARK.