



Av Thomas Lindberg. Text och foto



Lasse i den Mercedes 300 SL i raceversion som han ska köra föråkare med i årets tävling. De takhängda dörrarna som småningom gav bilmodellen namnet Måsvingen var inte bara uppseendeväckande. De var en nödvändighet för ett någorlunda bekvämt insteg, då rörarmschassits sidosträvor sitter över sitsnivån. Bilen är sänkt 70 mm bland annat genom val av 15-tums 70-profilfälg, istället för original 90-profil.

Lasse Jönsson

Midnattsveteran med historisk samling

Rallyveteranen och finbilssamlaren Lasse Jönsson gör i år sin nionde start i Midnattssolsrallyt. Den 76-åriga värmlänningen agerar nu liksom ett par gånger tidigare extra sevärd föråkare i en tävlingsversion av Mercedes klassiska "Måsvinge" – 300 SL Coupé.

AV THOMAS LINDBERG (TEXT & FOTO),

Lasse Jönsson rallydebuterade 1959, men hann aldrig köra något av gamla tidens Midnattssolsrallyn, som var tids- och kostnadskrävande. Men det var som tonårig åskådare i mitten av 1950-talet hans rallyintresse hade fötts, när Midnattssolsrallyt körde specialsträcka hemma i Gräsmark.

– Ja, och Cege Hammarlunds framfart i Porsche 356 Carrera gjorde mig till Porsche-fantast, minns Lasse.

En Porsche 356 Carrera ingår för övrigt numera i samlingen i Lasses bilhall i Karlstad. Det är rariteter i bilsamlingen som han brukar lufta i tävlingssammanhang. I år blir det alltså "Måsvingen" – en Mercedes 300 SL, lättad och trimmad som fabrikssteamets tävlingsvagnar på 1950-talet.

Tidigare har Lasse även kört Midnattssolen med sin Porsche 924 Carrera GTS och med 911:or.

– 924-exemplaret har jag haft sedan modellen presenterades i Sverige och vi åkte landet runt i "Porsche-Paraden". Jag körde den sedan i Svenska Rallyt 1984-85.

Under elitkarriären i yngre år tävlade Lasse flitigt, men numera får det räcka med två rallyn – Midnattssolen och Rally Sweden Historic – plus två klassiska racingevene-

mang – Velodromloppet i Karlskoga och Oldtimer på tyska Nürburgring.

– Jag rallydebuterade i december 1959 i Gränsloppet i Eda vid norska gränsen. Då körde jag en Fiat 1100, populär skogsbil på 50-talet, minns han.

Sedan blev det VW-bubbla och Volvo PV544 Sport, följt av fabriks- eller importörstödda sejourer med BMC:s hundkoja, Saab V4 och Honda Civic.

– Med kojans körde jag lokalt hemma i Värmland, men också SM-rallyn runt om i landet.

Första starterna i Svenska Rallyt var också med BMC. Iskallt är tydligaste minnet.

– Jag var tvungen ha sockor utanpå skorna för att inte förfrys fötterna och kartisen måste ideligen hänga fram över instrumentbrädan och skrapa is på insidan av vindrutan. →



Fakta Mercedes 300 SL

Motor: Rak 6-cylindrig med en överliggande kamaxel, två ventiler per cylinder och Bosch mekanisk direktinsprutning.
Cylindervolym: 2.996 cc.

Effekt: 240 hk – i standardversion 215 hk vid 5.800 rpm.

Transmission: 4-växlad, tåstegad, synkroniserad låda, förstärkt koppling.

Chassi och kaross: Rörramschassi, stålkaross med dörrar, motorhuv och baklucka i aluminium.

Hjulupphängning: Runt om individuell, med förstärkta spiralfjädrar och stötdämpare ombyggda av Öhlins och justerbara. Kompenserar väl för cambervariationer från den delade bakaxeln.

Styrning: Ingen servo, men stor ratt.
Bromsar: Kraftigt dimensionerade trummor runt om, luftkylning.

Däck: 15 tum 185x70.

Tank: 120 liter.

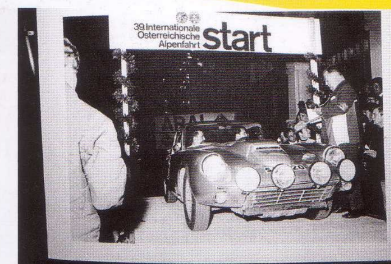
Vikt: Cirka 1.200 kg – standardversionens 1.300 kg inkluderar bland annat 40 kg avgassystem och 15 kg stötfångare.

Prestanda: Acceleration 0-100 km/h under 8 sekunder, toppfart 235-260 km/h beroende på utväxling.

Lasse i fransregistrerad Porsche 924 Carrera GTS i Svenska VM-rallyt 1984. Han behöll bilen som svenskregistrerad och gick i VM-rallyt även 1985. Nästan trettio år senare tog Lasse bilen till Midnattssolrallyt. Foto: Teambild.se



Den stora rattan ger lätt och precis styrning trots avsaknad av servo. Rattan kan inte som i många av dagens tävlingsbilar tas loss för att underlätta insteg. Ett gängjärn med spärr gör det däremot möjligt att fälla ned den. I stolarna har standardversionens läderklädsel ersatts med originaltyg inhandlat hos Mercedes Classic.



I Österrikiska Alprallyt 1968 rattade Lasse en Saab Sonett V4 men tvingades bryta. Hemma i garaget har han nu en av de fyra rally-Sonetter som Saab byggde. Förarna var då Erik Carlsson, Pat Moss och Simo Lampinen. För Lasse är målet start i Rally Sweden Historic 2017 med 140 hk under huven. Foto: Privat



Denna BSA 500cc motocrosscykel, köpte Lasse 1959 av ex-världsmästaren Bill Nilsson. Två tävlings säsonger blev det på två hjul, innan han definitivt valde rallyåkande och sålde den. 40 år senare köpte Lasse tillbaka och renoverade cykeln.

→ Under Saab-åren fick Lasse tillfälle att tävla utomlands och nådde några toppresultat med V4:an.

– Jag vann Norska Vinterrallyt, tog en andraplats i Österrikiska Alprallyt och ett par topp-sex-placeringar i stentuffa Circuit of Ireland, Irlands EM-rally.

– I Österrike var vi snabbast på sträckorna, men en transportminut kostade oss segern och från asfaltrallyt på Irland minns jag att stenmurarna var hårda...

Några år på 1970-talet fick sedan hjälmen ligga på hyllan, men 1976 köpte Lasse sig en Porsche 911 Carrera och började köra helt i egen regi.

– Porsche hade varit en passion, ända sedan jag sett Cege Hammarlund och dom andra fara fram med sina 356:or i Midnattssolrallyt på 1950-talet.

Med 911-Carreran blev det bland annat flera starter i Svenska Rallyt och i brittiska RAC-rallyt.

Porsche-handlare i Karlstad hade Lasse nu

också blivit, efter att ha börjat yrkeskarriären med Saab-verkstad och som under-återförsäljare av Saab i uppväxtorten Gräsmark. I Färjestad – ett stenkast från hockeysarenan och travbanan, byggde han ny bilhall och märkesverkstad.

Nu är det tio år sedan han efter 30 år sålde Porsche-verksamheten för att trappa ned och kunna ägna sig helt åt att renovera klassiska bilar – främst sport- och tävlingsbilar.

Idag servar firman åter Porsche, men mesta verkstadstimmarna läggs på att renovera klassiker och då inte alls bara Porsche-vagnar. Efter renovering återfinns många i den fina bilhallen som är rena museet och absolut värd ett besök.

Men nu är kanske Midnattssolrallyt närmast aktuellt för dig. Se då till att vara på plats tidigt på någon sträcka för att kunna njuta av Lasse Jönssons framfart som föråkare med Måsvingen. Han lovar även att bjuda på en och annan sladd... □

Fakta Lasse Jönsson

Ålder: Född 1939 – fyller 77 år i höst.

Bor: Färjestad i Karlstad.

Familj: Hustru Inger, som också är intresserad av bil och rally.

Gör idag: Driver Lasse Jönsson Klassiska Bilar med ett par anställda. Firman renoverar och handlar med främst gamla sport- och tävlingsbilar, som idag fyller bilhallen. Driver i samma lokaler även serviceverkstad för Porsche.

Hemsida: www.904gts.se

Kartläsare: Per Lidström, som åkt med av och till sedan 1969.

Tävlingsdebut: 1959 – Gränsloppet i Eda, med Fiat 1100.

Främsta meriter – alla med Saab V4: 1967 – tvåa i Österrikiska Alprallyt (EM). 1970 – seger i norska Vinterrallyt, femma i Circuit of Ireland (EM) och nia i RAC-rallyt (EM).

1971 – trea i Polska Rallyt (EM) och sexa i Circuit of Ireland (EM).



Direkt bränsleinsprutning – mekanisk – var 300 SL först med i bilvärlden. Den raka sexan med aluminiumtopp levererade 215 hk i standardversion. Med sportkamaxel och annat avgassystem har effekten vässats till cirka 240 hk. För att rymmas i det låga motorrummet, lutar motorn 45 grader åt sidan. Trots rejält tilltagen 10-liters oljetank rekommenderas oljebyten varje 150 mil.



Bagagerummet är inte stort, men tillräckligt för ett reservdäck. Under ligger bränsletanken som rymmer hela 120 liter.



Centrummutter möjliggör snabbt hjulbyte. Lasses mekar klarar det på under minuten.