

Tommy vinner

– med samma Hundkoja som för 43 år sedan!

1967 körde Tommy Jagerwall sin första bantävling, i en BMC Cooper 970 S från 1965. I fjol totalvann han Racerhistoriska cupen för andra året i rad – i samma bil!

AV CHRISTER WALLINDER (TEXT)
JOACHIM CRUUS, PRIVATA BILDER (FOTO)





Det började med en Hundkoja och det är nog BMC Cooper S som Tommy Jagerwall kört mest under sin långa karriär. Här leder han ett heat 1974 i klassen Specialstandard Grupp 2-4 med sin Koja, döpt till Canonet. Bakom ligger Bengt Odelfors och Björn Steenberg i varsin Ford Escort, sedan kommer teamkamraten Gösta Pettersson i Canola.



Kan det bli mera 70-tal? Canon-teamet uppställt i depån på Anderstorp 1974.



1994 började Tommy med historisk racing i FIA European Challenge, självklart i en Hundkoja, då med 1300-motor. Tävlingsnumret 41 hänger med även på den "nya" 1000-kubikaren.

Tommy Jagerwall har köpt tillbaka sin gamla tävlingsbil och renoverat den minutitöst.

– Kojan går fortare nu än den gjorde för 43 år sedan, säger han stolt. Och det känns ganska kul att sluta racercirkeln som 66-årig gubbe.

Det är få i landet som sysslat med banracing så länge som Tommy Jagerwall. Den tidigare fotohandlaren från Linköping har med åren skaffat sig en rutin, både som förare och stallchef, som är oslagbar. Tommy har alltid varit en man som syns och hörts i depåerna och han brukar använda ett rakt språk, något som gett honom såväl vänner som ovänner för livet.

Även för min del är det faktiskt en cirkel som sluts när jag åter träffar Tommy Jagerwall på Emmaboda Flygbana efter många år. Som nyutexaminerad journalist i början av 70-talet skrev jag pressmeddelanden åt Elmo Racing Kino, Tommy Jagerwalls då-

varande stall! Då hade han lämnat Hundkojeklassen och körde en rasande vacker Alfa Romeo Junior GTA. Tyvärr räckte inte bilen till mot den tidens Ford Escort-åkare som Johnny Green och Conny Ljungfeldt, så det blev inga SM-tecken då.

Tommy samarbetade också med Reine Wisell och hjälpte ho-

”Efter tre SM-säsonger fanns det inte mer att bevisa i Formel 3. Istället gick stallet över till Formel Opel Lotus-klassen.”

nom efter F1-åren, bland annat då Reine körde Lotus Formel 2 på Mantorp för det engelska privatstallet Lira, och sedan GRD. 1974 blev Tommy även manager för Gunnar Nilsson.

EFTER NÅGRA ÅR skiljdes våra vägar men Tommy fortsatte på banorna, såväl i Sverige som utomlands. Att få med hela hans karriär i en text på några få sidor torde vara omöjligt men i mitt

block har jag bland annat noterat att han 1973 körde en Alfa Romeo GTAm på Mantorp för fabriksstallet Autodelta i Italien.

Bilen delades med fabriksföraren Massimo Larini. Sedan återgick Tommy till Hundkoja och körde Britax-Cooper S 1275 under 1974 och 1975. Därefter blev det en Ford Escort som gav SM-

sponsrade Jagerwall Racing ledde han Michael Johansson till ett SM-silver och två raka SM-tecken i Formel 3 1986-88. 1986 körde stallet med Ralt RT 30, därefter med Ralt RT 32.

EFTER TRE SM-säsonger fanns det inte mer att bevisa i Formel 3. Istället gick stallet över till Formel Opel Lotus-klassen. 1989 vann Michael Johansson överlägset den skandinaviska Formel Opel Lotus-cupen. Sedan körde stallet utomlands då Opel Lotus-serien hade en Europa-serie med tuff konkurrens.

Michael Johansson blev fyra i serien det första året och trea under 1991. De två åren fanns även en ung lovande värmlänning med i stallet.

– Han hette Kenny Bräck och var faktiskt riktigt talangfull, minns Tommy och skrattar hjärtligt. Det var precis i början av hans internationella karriär och jag känner en glädje över att jag

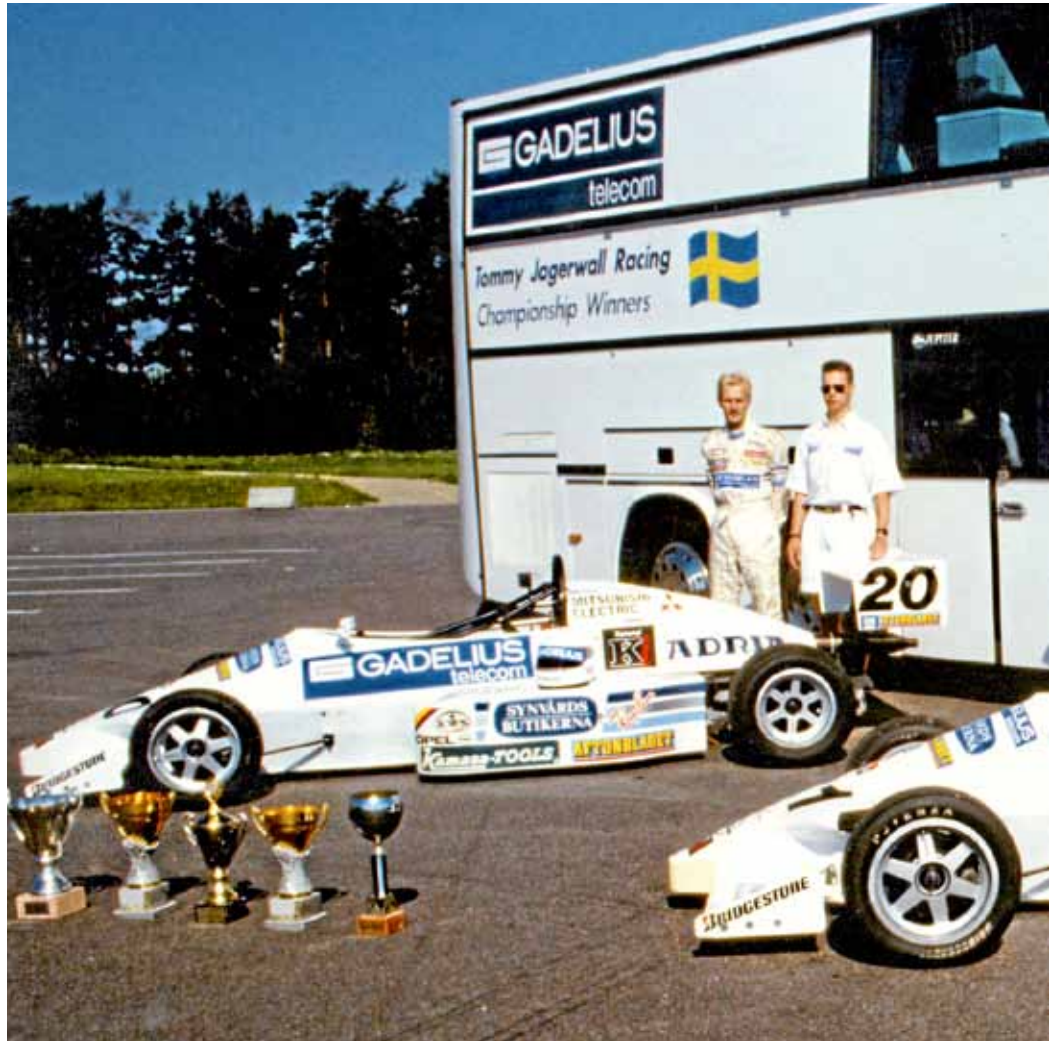
brons 1976. Sedan två år i standardklassen med en Mazda Speed med wankelmotor och så ett år i sportvagnsklassen med Lola.

Därefter Mini-Marcos från 1980 och fram till 1985 då Tommy tillfälligt lade hjälmen på hyllan. En ny karriär, som stallchef, inleddes. Redan då hade Tommy Jagerwall 19 års erfarenhet av svensk och internationell racing på högsta nivå!

Som stallchef för Canon-

Racingfakta

1963 Debut i en Renault Dauphine.
1964-65 Körde Ford Cortina GT och Cortina Lotus.
1966 SM-debut på Karlskoga.
1967 Körde SM i BMC Cooper S 970.
1968 Köpte Johnny Lundbergers Broad-speed-Koja, också med 970-motor.
1969 Fick stöd av engelska trimningsfirman Downton Engineering, skrotade bilen i ledning på Falkenberg.
1970-71 Körde Downton-byggt Koja med 1300-motor för Team Topcon.
1971 Skrev manageravtal med Reine Wisell.
1972-73 Alfa Romeo 1300 GTA Junior i SM och in-hopp i Autodeltas 2000 GTAm i standardvagns-EM.
1974-75 Åter i Hundkoja, nu en Britax-Cooper S med 1150-motor för Team Canon.
1974 Skrev manageravtal med Gunnar Nilsson.
1976 Ford Escort BDA 1150 för Team Lucas. Tog brons i SM.
1977-78 Mazda RX-3 Wankel för Mazdaspeed.
1979 Lola S2000 i Dickens-Lindströms stall.
1982-85 Mini-Marcos i RHK.
1986-88 Stallchef i Team Canon där Michael Johansson tog silver-guld-guld i F 3-SM.
1989 Stallet gick över till Formel Opel Lotus och körde NM, vann samtliga lopp.
1990-91 Stallchef för Michael Johansson och Kenny Bräck i Europa-serien för Formel Opel Lotus, sponsrade av Gadelius telecom. 1991 blev Johansson tvåa i mästerskapet och stallet blev "European Vice Champions" i serien.
1992-93 Konsultverksamhet i England.
1994-1999 Hundkoja 1300 cc i FIA European Challenge (historisk racing).
1999-2001 HTCC med Hundkoja.
2002-2008 RHK med Hundkoja. Mästare i TC12 2004.
2009-2010 RHK med Hundkoja i 1000-klassen. Vann Rikschampionatet bägge åren.
2011 Fortsätter med Hundkojan i RHK.



Jägerwall Racing matchade fram talangen Michael Johansson från Linköping i Formel 3. Det blev SM-silver 1986 och två raka guld 1987-88 med en bil från Ralt-Alfa Romeo.



Under SM-säsongerna 1972-73 var det Alfa Romeo Junior GTA som gällde och Tommy tävlade i klassen under 1.300 cc.

▶ kanske lärt honom något om alla tjuvtricks som förekommer i den här branschen.

– Kenny blev åtta i Europa-serien 1990 och nia året därpå. Michael Johanssons och Kennys insatser innebar att stallet kunde bokföra den fina titeln European Vice Champions.

Efter två år som konsult i England 1992-93 kände Tommy suget efter en egen racerbil igen.

Så nu blev det FIA European Challenge i 1300-klassen, återigen i en BMC Cooper S 1275.

– Brands Hatch, Spa, Monza, Hockenheim – jag har nog kört på

alla klassiska europeiska banor, konstaterar Tommy.

– Plus alla stora banor i Norden, från Hämeenlinna till Jyllandsringen.

TOMMY HAR SOM SAGT

ett välsmort munläder och han har alltid varit fena på att finna sponsorer, påfallande ofta med anknytning till fotobranschen. Elmo, Topcon och Canon är några av de tillverkare som sponsrat hans bilar.

Och på Opel Lotus-bilarna från 1990 lyser Gadelius telecom i stora bokstäver – det är 20 år se-

dan och då vägde fortfarande en smidig mobiltelefon ett halvkilo och ordet "mobiltäckning" var nog inte ens uppfunnet! Där finns också dekalerna med Aftonbladets logga, tänk att de ställde upp som sponsor för ett racerstall! Idag lär ekonomichefen inte ens bevilja audiens för en lovande ung svensk racerförare ...

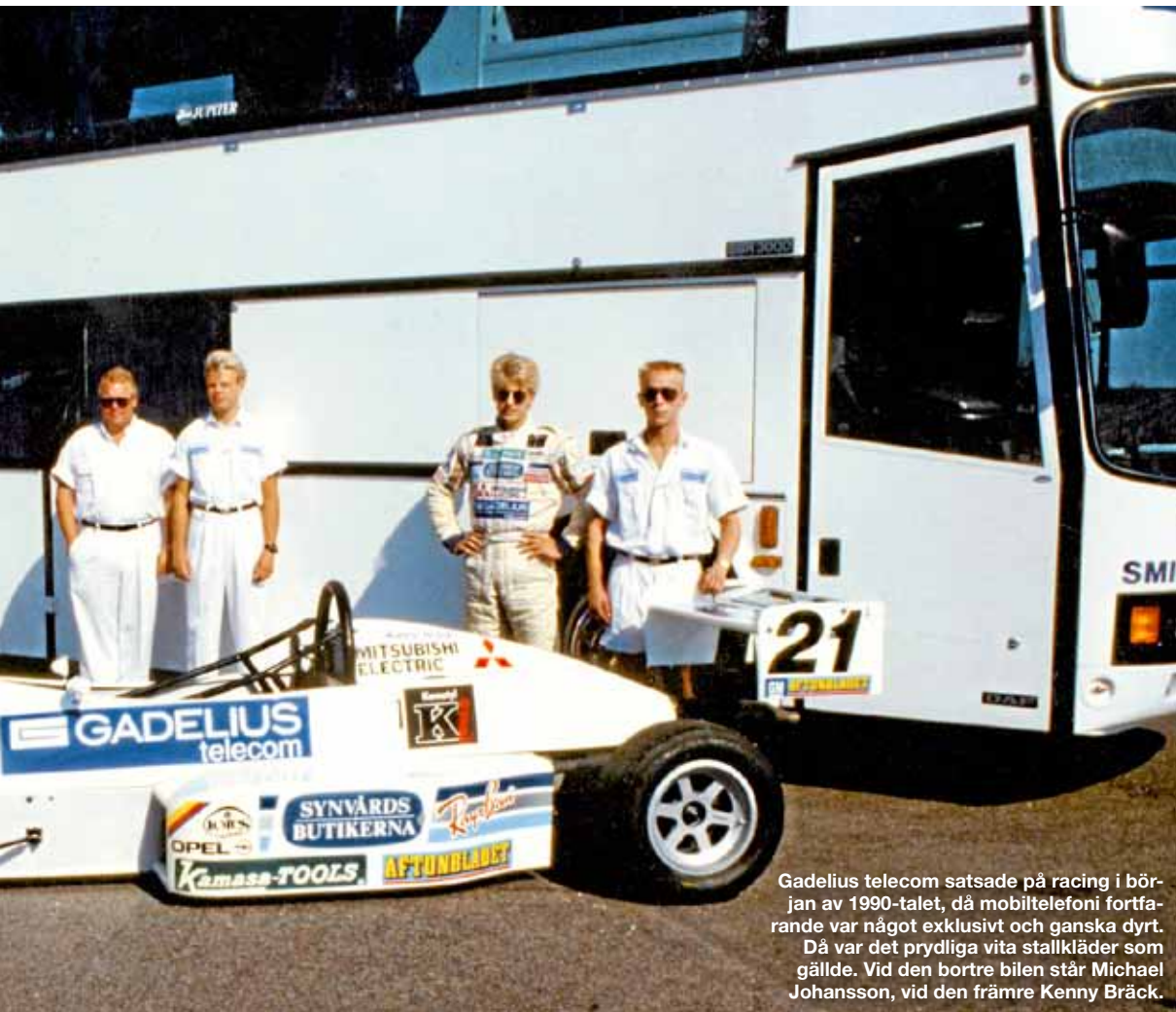
– Racing var tuffare under 1960- och 70-talet, säger Tommy.

– Det gällde verkligen att jobba för att hitta sponsorer och ha duktiga förstaförare i stallet för att få ekonomin att gå runt. Till skillnad från en del av mina medtävlare på

den tiden hade jag inte råd att gå back på varje säsong. Även om STCC nu vuxit sig stort, känns det som om bara några få stall får ekonomin att gå runt.

SÄSONGERNA 1999 till 2001 kördes historisk racing ihop med STCC-serien som då stod på topp. Det historiska inslaget mitt bland allt modernt var mycket populärt och kallades givetvis HTCC.

2002 startade Racerhistoriska klubben en egen cup och Tommy fortsatte köra 1300-Hundkoja ett antal år. Han blev CT 12-mästare 2004.



Gadelius telecom satsade på racing i början av 1990-talet, då mobiltelefoni fortfarande var något exklusivt och ganska dyrt. Då var det prydliga vita ställkläder som gällde. Vid den borte bilen står Michael Johansson, vid den främre Kenny Bräck.



Snabba fakta

TOMMY JAGERWALL

- Född:** 1944-04-13.
Bor: Nybyggt hus med racinggarage i Hässleholm.
Familj: Hustrun Elisabeth och ridgebacken Lexie.
Utbildning: Student 1966 och sedan Linköpings universitet.
Hobby: Bilar.
Klubb: RHK.
Team: Tommy Jagerwall Racing Team CaWalli.
Mekaniker: Janne Persson.
Musiksmak: Storbandsjazz och blues.
Senast sedda film: Änglar och demoner.
Äter helst: All mat – helst kött och fisk.
Dricker gärna: Öl och Beaujolais från Macon.
Senast läst: Fritagningen, av Ken Follett.
Tävlingsdebut: Klubbrace 1963 och SM 1966.
Antal tävlingar totalt: Cirka 250.
Bilar du tävlat med: BMC, Ford, Mazda, Lola, Toyota, Opel och Alfa Romeo.
Sporter du utövat: Hockey, bandy och fotboll.
Privatbil: Honda Accord Tourer och Peugeot 207 Hdl GT.
Idrottslig framtidssöm: Ingen direkt men gärna fortsätta vinna race.
Styrka som förare: Ödmjuk inför uppgiften och superkoll på materialet.
Kan jag bli bättre på som förare: Köra fler race varje år. Prova andra bilar.
Sponsorer: Bilsport & Mc Specialförsäkring, Team CaWalli.
Främsta meriter: Delat SM-silver 1976, RHK Mästare TC12 2004 och Totalsegrare RHK 2009-10. Samt förstås alla SM-guld och Vice Champion i Opel Lotus Euroseries som mina duktiga teamförare levererat genom åren.



Kontraktet klart! Tommy, t.h. kör nu med sponsring från Bilsport & Mc Specialförsäkring, där Christer Johansson är chef.

I mitten av 70-talet var det Escort som dominerade inom banracing. Till säsongen 1976 köpte Tommy en Ford Escort BDJ. Han hade sponsring från jeansmärket Lucas. Notera den jeansfärgade overallen!

– 2008 bestämde jag mig för att det var nog och sålde min tävlingsbil till Tyskland. Strax efter ringde Christer Johansson på Bilsport & Mc Specialförsäkring och erbjöd mig sponsring! Då beslutade jag mig för att försöka hitta min ursprungliga Koja och börja köra i 1.000-kubikklassen.

– Med hjälp av en kompis på Landsarkivet i Vadstena lyckades jag för några år sedan spåra bilen från 1967 och även köpa tillbaka den via gamle vännen Johnny Lundberger. Bilen plockades ned i småbitar och när vi byggde upp den, skedde det med modern tek-

nik. Jag hade stor hjälp av Richard Longman. Chassit är laserinvägt, varenda pryl är genomgången och 970-kubiksmotorn putsad och kollad in i minsta detalj av experter i England, tidigare anställda på Downton Engineering. Det dessa gamla farbröder inte vet om trimmade Hundkojor är inte värt att veta!

– Jag brukar säga att motorn ger 90+ hk och eftersom bilen bara väger 625 kg, tankad och klar, går den ändå riktigt fort. I avslutnings-tävlingen 2010 på Falkenberg körde jag fyra sekunder fortare per varv än tvåan under kvalet!

Så det är inte konstigt att ”den gamla vita” Coopern som numera är Alfa-röd med silverfärgat tak, är totalt överlägsen i klassen upp till 1.000 cc. Tommy vann samtliga heat i 2010 års cup, utom två. Därmed tog han för andra året i rad hem Rikschampionatet, totalsegern i Racerhistoriska cupen. Än sitter de gamla takterna i!

– **NÄR KARLSKOGA**-tävlingen kördes ifjol låg jag på lasarettet och fick en ny hjärtklaff inopererad, så då var det svårt att tävla samtidigt. Men eftersom den sämsta tävlingen för året fick räknas

bort, kunde jag ändå vinna klassen och hela racerhistoriska cupen för andra året i rad.

– Det är en ynnest att fortfarande kunna hänga med på racerbanorna, trots min ålder och trots att jag inte kör någon värstingbil, bara en ovanligt väl preparerad Hundkoja från 1965!

Och fortfarande är Tommy Jagerwall kvar inom racing. Dagens verksamhet bedriver han tillsammans med Janne Persson från sin nystartade raceshop i Hässleholm, där han numera är bosatt. En avtalspensionär som är ”still going strong”!

Körglädje till tusen i klassisk Koja



Tommy Jagerwalls BMC Cooper 970 S är en riktig raritet och homologeringsspecialare, byggd i 963 exemplar. Bilen togs fram i mitten på 1960-talet för att bli en vinnare, och det är modellen än idag. Med Tommy Jagerwall bakom ratten är Coopern hittills obesegrad i populära Tusencupen och därtill dubbel RHK-mästare.

Bilspport Rally&Racings testförare Tomas "Gul-labo" Jansson fick köra den ovanliga bilen i Bilspport Superstage!

AV GUSTAV LILJEBERG (TEXT),
JOACHIM CRUUS (FOTO)

Mellan 1959 och 2000 producerades knappt 5,4 miljoner Mini-vagnar. Det är en smått otrolig siffra, men så var också Alec Issigonis mästerverk en trendskapare. Till största del handlade det om vanliga standardbilar, men mitt i denna massproduktion återfinns en rad specialmodeller, en del framtagna enbart för att bli vinnare i motorsport.

Det bästa exemplet är Cooper 970 S tillverkad i, enligt uppgift, 963 exemplar mellan juni 1964 och april 1965 för att gå in i racingklassen med cylindervolym upp till en liter.

BMC, BRITISH MOTOR Corporation, försåg 481 av dem med Austin-emblem i nosen och 482 med Morris-emblem. Tommy Jagerwalls bil tillhör de senare.

– Jämfört med en vanlig hundkoja har Cooper S större bromsar, kraftigare växellådshus,



Invändigt är det minst lika bra puts som på exteriören. Ratt, stol och bälten är av betydligt nyare snitt än själva bilen ...

Av pedalerna är det gasen som används mest. Coopern är lätt och mycket välbalanserad så det går att hålla hög fart i kurvorna!



Bilfakta

BMC COOPER 970 S

Årsmodell: 1965.

Motor: Rak 4-cylindrig på 999,8 cc.

Effekt: 90+ hk.

Transmission: Rakskuren tättstegad 4-växlad låda med differential.

Hjulupphängning: Så nära standard man kan tänka sig. Krängare bak.

Fälgar: Minilite 4,5x10 tum i magnesium.

Däck: Enhetsdäck Dunlop CR65 10 tum.

Karosseri: Laservägd justering, i övrigt helt standard.

Bilen byggd av: Mig själv och köpta tjänster.

Vikt: 625 kg.

Övrigt värt att veta om bilen: Min första hundkoja.

15 tävlingsbilar i BilSport Superstage

Bil	Ägare	Tid	Publicerad	Kommentar
Radical PR6 -09	Tobias Alriksson	1.12,84	BB1011	Racingbil
Superkart PVP -05/06	Lars Hektor	1.13,84	BB0608	Superkart
Porsche 997 GT3 Cup -09	Flash Engineering	1.16,90	BS0914	Racingbil
Tatuus Formel Renault -01	Robert Björkman	1.18,00	BB0304	Racingbil
BMW 320si S2000 -07	Flash Engineering	1.19,79	BS0908	Racingbil
Chevrolet Camaro Z28 cupbil	Persåker Speedshop	1.20,84	BS0619	Racingbil
Ford Fiesta Mini Racing 2WD	Peter Eriksson	1.21,20	BB0703	Racingbil
Volvo S60 Challenge -01	Daniel Andersson	1.27,20	BB0312	Racingbil
Opel Kadett Kamasa Tools Cup -79	Thomas Karlsson	1.27,90	BB0504	Racingbil
Ford Fiesta JTCC	Johan Persson	1.28,22	BB0703	Racingbil
Porsche 944 ERF-Racing -86	Guilty of Racing	1.28,60	BB0402	Racingbil
Opel Kadett GSi ERF-Racing -85	GM-Racing	1.28,90	BB0402	Racingbil
Opel Ascona A -72	Bo Wallman	1.32,00	BB0612	Rallybil
Peugeot 504 Coupé V6 -75	Gert Blomquist	1.33,81	BS0724	Rallybil
BMC Cooper 970 S	Tommy Jagerwall	1.36,66	BRR1105	Racingbil



Motorn är den svåraste biten med en BMC Cooper 970 S. Bilen, och maskinen, tillverkades i mindre än 1.000 exemplar.



Kojan har inget större bagage, men det ryms utan problem två tankar och ett startbatteri.

drevsats och drivaxlar. Motorn har också en elfte mutter för att få topplockspackningen att hålla, berättar Tommy.

– 970 S är det svåraste du kan ge dig in på. Innan vi började med den här bilen såg jag till att ha vevaxel och motor. Över en helg fick jag iväg närmare 80 mejl till mina kontakter runt om i världen, bland annat Bolivia där det finns en etablerad Mini-serie. På måndagen kom ett svar från Norge att det fanns en motor, och den fick jag köpa.

Blocket är borrarat och cylindervolmen mäter numera 999,8 cc. Snacka om att vara perfekt för en klass upp till en liter!

– Vi har lagt ner mycket tid på finjustering av bränsle, tändning etcetera. Allt är gjort fullt ut. Johannes Persson på JPM i Helsingborg hade bilen två dagar och slipade nålar till förgåsarna ...

Den högvirviga motorn levererar nu över 90 hk, en ansenlig

effekt med tanke på att bilen väger 625 kg.

TOMMYS COOPER 970 S är minutiöst renoverad och lika mycket en klassisk bil som en historisk racer. Finishen avslöjar inte att Kojan används flitigt och framgångsrikt i tävlingssammanhang.

Bilens relativa prestanda, det vill säga i förhållande till konkurrenterna i klassen, är mycket bra. Det här är kanske den ultimata standardvagnen under en liters cylindervolym.

– Grejen med den här bilen är att allt ska harmoniera. Det är i regel eftersatt med historiska bilar, men det är också oerhört få förare som kan sortera ut en tävlingsbil.

Inför körningen i BilSport Superstage får vår testförare Tomas "Gullabo" Jansson detaljerade instruktioner om hur Coopern framförs på rätt sätt. Tommy förklarar allt från chas-

siinställningar till motor och växellåda.

– Bilen är väldigt neutral, den varken över- eller understyr. Den är också mycket riktinstabil och du är aldrig tvingad att åka idealspår. Regn är bilens rätta element – då är den fantastiskt!

Något regn är det inte över Emmaboda Flygbana denna höstdag, om än att det hänger i luften. Tommy gör med vana händer Kojan körklar och lämnar över ratten till Gullabo.

Den forne rallymästaren kommer till rätta i sin nya miljö och efter en runda rullar han in i depån med ett leende på läpparna. Särskilt väghållningen faller testföraren i smaken.

– Väldigt lättkörd och förlåtande. Men det gäller att göra så få misstag som möjligt. Effekten är inte så hög och som förare kan du inte slarva bort något, lyder Janssons första omdöme.

När klockan stannat i det tidtagna försöket står det 1.36,66

på stoppuret. Tiden är mer än godkänd med tanke på förutsättningarna.

– I det snabba partiet kan jag hålla fullt om jag bromsar rätt i första vänstern. Det har jag aldrig gjort tidigare. Med bättre däck hade det inte varit många gas-släpp i banan.

Enhetsdäcken, alla i klassen åker på mönstrade Dunlop, precis som förr i tiden, får alltså inget högre betyg, men i tävlingssammanhang är det lika för alla.

– Det styr dock in riktigt bra i svängarna och min enda andra reservation gäller bromsarna som läser upp för lätt bak. Totalbetyget är mycket bra, det här är en kul bil att köra!

I Tusencupen är Tommy obesegrad, något som säger en del om både bil och den i dagarna 67-årige föraren. Att en välbyggd racerbil alltid är kul att köra, oavsett motorstorlek och effekt, kan vi ännu en gång konstatera efter test i BilSport Superstage. ●