

Portugisiska VM-rallyt; Rallye de Portugal

En inblick i en elitallyåkares vardag

en berättelse av Erik Waldenström

Året var 1988 och jag och Sören Nilsson hade fått det delikata uppdraget att åka "Rally de Portugal" för Lancias C-team Race-Day. Jag visste ingenting om Portugal så det var faktiskt lite nervöst.

Först flög vi till Stockholm där vi skulle hämta alla våra papper hos vår samordnare Staffan Halvarsson, en utvandrad Sunnegrabb. Därefter fortsatte vi till Köpenhamn där vi skulle byta plan till TAP-AIR PORTUGAL, ett Portugisiskt flygbolag som sponsrade oss

med flygresan. När vi skulle gå ombord på planet fick vi meddelandet att planet var överbokat och att vi inte kunde komma med. Vi blev både arga och besvikna, på vår biljett stod det att vi skulle med detta plan.

Bedrövade satte vi oss i vänthallen och funderade på vad vi skulle göra. Då kom Sören på att vi hade ett brev undertecknat från flygbolagets högsta chef bland alla våra övriga papper. Vi letade upp brevet, där det stod att vi var flygbolagets hedersgäster och därefter tågade vi iväg till flygplanet och flygvärdinnan. Vi överlämnade brevet och då ska Ni tro att det blev fart på henne. Hon tog brevet och sprang in till flygkaptenen och de anlidade några andra höjdare och vips blev vi meddelade att det hade uppstått ett smärre misstag och att vi om ett ögonblick skulle få komma ombord på planet. Vi väntade några minuter och snart kom flygvärdinnan ut från planet med ett bedrövat prominent par i sällskap. Efter det att de avlägsnat sig, var vi välkomna att ta våra platser i besittning.

Vår plats var i Business Class strax bakom väggen in till flygkaptenen och här blev vi serverade både mat, dricka, kaffe och fin whisky under resans gång ner till Lissabon. Efter ett antal timmar så landade vi på Lissabons flygplats och efter en minutiös tullkontroll var vi inne i landet Portugal. Vi hade lämnat ett kallt och slaskigt Sverige på morgonen och på kvällen befann vi oss i ett fuktigt och varmt klimat som liknade en svensk sommar, fast det bara var i slutet på februari. Vi tog vårt pick och pack och gick och hämtade vår träningsbil som var en liten Opel Corsa med 1,2 liters motor. Efter att vi hivat in våra väskor så var bilen fullpackad och vi konstaterade att denna lilla tingest skulle bli vårt hem i över en vecka. Nåja nätterna skulle vi ju få tillbringa på något hotell lite varstans i landet. Vi letade upp vår i Sverige inköpta karta och orten Cascais och kastade oss ut i den livliga Portugisiska trafiken, där tutan och knytnäven gällde. Efter lite letande fann vi vårt hotell där vi skulle bo en natt. Det var ett halvslitet turisthotell mitt inne i turistorten Cascais, cirka en halvmil från Formel 1 racerbanan "Estoril".

Efter morgonens frukost som bestod av te eller kaffe och några brödsivor hade vi stämt träff med en svensk som också härstammade från Fryksdalen, men som var bosatt i Cascais. Han importerade uttjänata bussar och lastbilar av fabrikat Volvo från hela världen, som han sedan sålde i Portugal och det verkade han leva oerhört gott på. Bland annat förklarade han för oss att ju mera man tjänade ju dyrare advokat kunde man anlita och desto bättre advokat man hade, desto mindre betalade man i skatt. Således betalade han i princip ingenting i skatt enligt vad han själv sade.

Nåväl denna man skulle hjälpa oss om det eventuellt uppstod några språkproblem, samt att han hade en mycket god kontakt med bensinbolaget BP, där han hade ordnat fram en bra sponsorssumma till oss.

Senare på förmiddagen öppnade tävlingssekreteriatet dit vi var och hämtade ut alla våra papper och sedan var det bara att börja träningen. Optimismen flödade när vi började färden mot andra sträckan i ett stekande solsken. Den första sträckan var ett prov på racerbanan Estoril och den fick vi inte träna, därför styrde vi kosan mot den andra sträckan. Den låg cirka 9 mil norr om Estoril uppe i Montejuntobergen och här tränade vi några gånger. Först skrev



vi noter och sedan åkte vi några gånger för att se att noterna stämde. På vägen till sträcka tre passerade vi en liten stad som heter Tomar. Eftersom det hade hunnit bli eftermiddag och vi var jättehungriga bestämde vi oss för att äta här. Efter lite letande hittade vi en matservering där vi stegade in förbi ett stort fiskeakvarium och slog oss ner. Efter en stund kom det en kypare och tog oss med till akvariet, där vi skulle peka ut vilken fisk vi ville äta upp.

Mätta och vid gott humör fortsatte vi till tredje sträckan dit det var 15 mil från målet på sträcka 2. Denna sträcka går utefter en sjö som blev berömd för oss svenskar därför att det var här som Louis Attkins och Tina Thörner åkte av rätt ner i vattnet. Lyckligtvis gick det bra för Tina och Louis.

Färden gick vidare till sträcka 4 men här kom **chocken!** Vi upptäckte någonting som vi aldrig sett tidigare, riktiga diken. Här var inte dikena en halv meter djupa, inte heller tio meter djupa som på andra sträckan, utan kanske hundra meter innan det över huvudtaget fanns en minsta antydning till avsats. Dessutom var vägen lika bred som bilen och det enda som skilde oss från avgrunden, var ett i bästa fall helt stenräcke på ungefär två decimeters höjd och en decimeters tjocklek. Vägen var lika krokig och farlig som en ringlande huggorm. Chokade kallade vi till ett krismöte och diskuterade hur fort man egentligen törs åka här uppe. Skulle det vara maximal attack, det vill säga 100 procent eller räckte det med 80 procent, 60 procent eller 50 procent. Det var bara att välja. 100 procent innebar att vi förmodligen skulle fraktas hem iklädda en träfrack och det lät inte så bra. Till slut kom vi överens om att notera sträckan som farlig och senare diskutera med de andra svenskarna hur fort de åkte.

Dagen går fort när man har roligt och så gjorde den för oss också. Det började mörkna och sedan blev det kolsvart. Inte ett ljus fanns det uppe i dessa berg, som tur var såg vi inte heller hur djupa dikena var. Ett och annat hus och någon liten by passerade vi och upptäckte att när det blev kväll så stängde husägaren för fönstren med fönsterluckor och på så vis kom inte ljuset ut. Det var helt enkelt knallmörkt. På något ställe kunde det finnas en gatlampan men de var lätträknade.

Vad som var värre, var att vår förträffliga karta bara innehöll de större vägarna och där vi befann oss på sträckan, var det bara en vit fläck på vår karta. I mörkret utan karta och med bara innerbelysningen till hjälp visste vi snart inte var vi var. Någon roadbook hade vi inte utan sträckningen var beskriven i en bok med ortsnamn och avstånd. Tyvärr fanns inte alla ortsnamnen på vår karta. Ett problem kommer sällan ensam, nästa överraskning var att bromsarna tog slut. Beläggen var bortnötta och det som bromsade var metallplattan och det var inte mycket till broms. Dessutom var vi jättehungriga, för här uppe i bergen stod det ju inte korvkioskar direkt på rad.

När klockan närmade sig midnatt kom vi äntligen fram till en stad som heter Coimbra och har en av Europas bästa läkarhögskolor och forskningscentra inom sjukvården. Här fick vi tag på ett hotell som hette Best Western Hotel och tro det eller ej, men vi trodde att vi hamnat mitt i vilda västern. Hotellet var slitet och lortigt och rumsdörren gick inte att låsa. Det löste vi med att vi ställde en säng mot dörren och räknade med, att var det någon som skulle råna oss så skulle vi i alla fall vakna först.

Vi vaknade tidigt på morgonen av ett herrans oväsen, klockan var mellan 5 - 6 och det tog en stund innan vi började fatta vad det var. Det var trafiken som dundrade och tutade utav bara den. Hotellet var som ett pappershus, allting hördes.

Nåväl vi pallade oss upp och knallade ner och skulle ha frukost. Det som erbjöds var detsamma som morgonen förut. Det var kaffe, te och några brödskivor. Vi tyckte inte att vi blev mätta på detta, därför ville vi ha ägg till frukosten. Det var inte det enklaste att få kokta ägg, ibland grejade "köksmästaren" ägg åt oss, men de flesta gångerna fick vi koka dem själva.

Det första vi gjorde denna morgon var att försöka leta upp en karta som vi kunde använda och där alla byar var med och inte bara bestod av vita fläckar. Men det var inte det lättaste, för Portugal har inte ett lika bra fungerande lantmäteri som vi har i Sverige. Till slut fick vi tag i en toppenkarta från franska Michelin på stans största bokhandel. Därefter var det dags att fixa fram nya bromsbelägg till vår lilla träningsbil, men det var lättare sagt än gjort. I Portugal fanns det bara delar att köpa hos märkesverkstaden och då ingick även arbetet. Vi tyckte det var en onödig utgift, men det var det enda att göra. Märkesverkstaden var en jättestor anläggning på andra våningen i ett gammalt hus från Columbus tid. Hela verkstaden var tom på både mekaniker och verktyg, men när vi kom in med bilen kom det en inhyrd mekaniker med egen verktygslåda. I Portugal hade inte verkstaden någon anställd, utan när det kom in

en bil så ringde de efter en mekaniker, som då hade sina egna verktyg och dem höll han i med järnhand. Sören ville vara med och hjälpa till men det gick inte.

Under tiden gick vi ut och såg på staden, det var en lortig, sliten och gammal stad. På järnvägsstationen var de flesta glasrutorna utslagna och några nya verkade inte järnvägen vara intresserad att kosta på.

När vi vandrade på gatan kom det fram en riktigt schaskig luffartyp och frågade oss på klingade ren svenska om vi inte kunde skänka honom pengar, så att han skulle kunna åka hem till Sverige. Han sade att han hade missat båten igår kväll, som han jobbade på, men det gick vi inte på. Den båten hade gått tungt för det var cirka 5 mil fågelvägen till havet. Vi sade åt gubben att om han ville hem, så fick han väl kontakta svenska ambassaden och så lämnade vi honom. Man kan ju undra på hur han kunde se att vi var svenskar, vi måste se ut på ett särskilt sätt eller hur?

När vi skulle hämta ut bilen fick vi betala först innan vi kom in i verkstaden. Bromsbeläggen var skitdyra men arbetskostnaden kanske var 1 % av vad beläggen kostade.

Telefonsamtal var också något som var dyrt. Det var svårt att få kontakt med Sverige och när man väl fick kontakt, så sprakade och knastrade det och rätt som det var så bröts telefonsamtalet. Då var det bara att börja om. Telefonräkningarna var lika dyra som rumshyran fast vi bara pratade några minuter. För att hålla nere telefonutgiften ringde vi hem och gav numret och sedan fick våra kära hustruar ringa upp oss istället. Det fungerade mycket bättre. Nu hade vi friska bromsar och en toppenkarta så nu var det bara att sätta största möjliga fart på träningen igen. Med tanke på gårdagens hunger så provianterade vi rikligt, innan vi lämnade staden bakom oss. Detta gjorde vi till rutin varje morgon. Vår meny bestod av bananer, bröd och Coca Cola. Bananer därför att de var bra förpackade i sin naturliga förpackning och därför inte kunde ha några konstiga bakterier, som man kunde få magsjuka av.

Vi åkte sträckorna och skrev noter, testade och ändrade, men vi kom nästan ingen vart. Sträckorna tog betydligt längre tid än vi tänkt oss. Transporten mellan sträckorna var inte långa men ack så krokiga, man kunde åka runt, runt och tro att man skulle komma tillbaka till utgångspunkten igen, men strax före så svängde det runt, runt åt andra hållet. Trafiken i Portugal var heller inte den som vi var vana med. Här trängdes vilt tutande bilister med vinglande mopedister, ulliga får och timmerbilar som lastade timmer mitt i vägen. Timret lastades tvärs på bilen och höll lastbilen för hög fart i någon kurva så hände det att timret helt enkelt bara gled av. Tiden led och vi med den. Men mitt uppe i allt så träffade vi på Ingvar Karlsson och hans kartläsare Per Karlsson. Sören kände Ingvar och jag Per. I slutet på 70-talet så snuvade jag och Carl-Anders Fens, Per på DM-segern för Västra Distriktet. Per ledde över oss inför sista tävlingen men vi satsade stenhårt och slog Per och vann DM-et. Hur som helst så förbarmade de sig över oss och menade på att om vi fortsätter att snurra som vi gjorde, så kommer vi att få snurra på vägarna i Portugal ungefär som den flygande Holländaren snurrade på havet utanför Sydafrikas kust, det vill säga intill tidens ände. Det hade vi ju ingen lust med och Ingvar och Per sa att det bästa för oss var att vi kopierade upp deras noter och istället inriktade oss på att åka igenom sträckorna två till tre gånger och använda deras noter. Det var ungefär vad vi skulle kunna hinna för att få med allt före start. När kvällen kom så bokade vi in på samma hotell som Mazda-teamet i staden Viseu. Nu var det annan klass på hotellet, men även på priset. Vi tittade djupt i vår gemensamma plånbok och konstaterade att om vi fortsatte i samma stil varje natt och sedan blev lurade på våra sponsorpengar från BP, då skulle vi vara lika pankå som Svensken vi mötte i Coimbra. Efter mycket hemlighetsmakeri och smygande kunde Per Carlsson överlämna sina noter till oss för kopiering. Det var mycket viktigt att deras teamchef Archim Warmbold inte fick veta något. Han såg att vi åt mat ihop med Ingvar och Per och han smög misstänksamt runt och utforskade oss. Senare fick vi veta att Ingvar fick redogöra för Warmbold vilka vi var. Vi fick fatt på en mycket snygg, i största laget för vår smak, men tillmötesgående hotellchef som ordnade så att vi fick låna hotellets kopieringsmaskin anno 1923. Jag kopierade noter hela natten och var helt slutkörd när det var dags att börja träningen klockan 7. Innan vi bokade ut från hotellet, letade jag upp damen igen och skulle betala nattens slit, men till vår glädje så sponsrade hon med både lån och det halvton papper som jag förbrukat.

För att klara träningen och vara tillbaka i Estoril till det datum då vi skulle träffa Race-Day lade vi upp en stenhård strategi för träningen. Varje morgon skulle vi gå upp klockan sex, duscha och äta frukost, så att vi var klara att börja träningen klockan sju. Sedan gick hela dagen och cirka klockan tio på kvällen hade vi i allmänhet funnit och bokat in oss på ett hotell. Därefter åt vi lite mat och gick och lade oss.

Med Pers noter så var det mycket enklare, nu behövde vi bara kolla så att de stämde för oss och nu åkte vi sträckorna i genomsnitt 2 - 3 gånger.

Vi förflyttade oss raskt framåt i träningen och lämnade bergen för en lång transport utefter kusten, förbi den stora staden Porto och längre norrut till nästa etapp av sträckor.

Innan vi lämnade bergen kom vi till en liten affär i en bergsby, där vi gick in och skulle se om det fanns något att köpa. I affären fanns det en liten köttdisk som var flugornas hem, det kryllade av flugor på de få köttbitar som fanns där. Affären ägdes av en misstänksam gubbe och på disken låg det en laddad hagelbössa som han aldrig lämnade utanför sitt blickfång. Runt våra ben strök det en lurvig ovårdad trebent hund, som förmodligen blivit till i vägkorsningen där affären låg. För övrigt var sortimentet något magert och bestod i princip av Coca Cola, öl, makaroner och tvättmedel. Vår stora hunger försvann och vi fortsatte. När vi kom ner på slättlandet vid kusten, upplevde vi en enorm kontrastskillnad. Uppe bland bergen i ett kyligt klimat låg det små stengråa medeltida byar, inklämda i någon dalgång vid en liten bäck med rent friskt vatten. Människorna var gråa, krumryggade, utarbetade och fattiga och istället för traktor hade de en oxe eller i bästa fall en häst. Bilar var det ont om men mopeder fanns det gott om. Det var ett ypperligt fordon uppe på de smala bergsvägarna och stigarna som fanns. Allt som man kunde tänka sig fraktades på dessa tvåhjuliga fordon. I stora lådor som var fastsatta på pakethållaren, fraktades det nyslaget grönfoder, grisar, höns, öl och mycket annat.

När vi kom ner till kusten blev det grönt, varmt och fuktigt. Lyxvillorna utefter sandstränderna avlösta varandra och utanför garagen stod det fina lyxbilar, bilar som vi inte har råd med i Sverige. Senare fick vi reda på att, här bor de svenska fotbollsspelarna som spelar nere i Portugal. De lever ett liv i lyx och behandlas som kungar. Här nere är fotboll något verkligt stort och utövaren skall behandlas med respekt. I Sverige har vi grusgångar eller stenläggningar på våra gångvägar från gatan till husentrén, men här nere bland de finaste husen var gångvägarna av polerad marmor. De putsades och polerades så att det skulle vara fint, blankt och välstädat. Arbetskraften var förmodligen underbetalda drängar och pigor, ett system som också de välbeställda i Sverige propagerar för idag, men som egentligen hör en förgången tid till.

Runt de finaste husen var det uppmurat murar som hade ingjutna, sönderslagna upp och nedvända vinflaskor på murkrönet. Detta var förmodligen ett skydd mot ovälkomna besökare som eventuellt skulle ha kunnat klättra över muren.

Efter det att vi njutit av den Portugisiska kusten bar det av inåt landet igen. Den här etappen går i bebyggda områden och vi tränade bland annat på de sträckor som så ofta visas i Svensk TV. Det är från det berömda flygarkrönet som ligger uppe i ett kargt och stenigt område med mycket stora halvrunda stenar, stora som hus. Området heter Fafe och här är det tre sträckor med mycket korta transporter. Området är också känt för sin skotillverkning. För att få fram billiga skor med största möjliga förtjänst så utnyttjas barnarbete. Efter skolan så får barnen, istället för att läsa läxan sitta hemma i bostaden och tillverka skor åt den stora skofabriken i byn.

Här träffade vi på belgaren Pascal Gaban och hans kartläsare Willy Lux. De skulle ha startat i Svenska Rallyt men kraschade så illa på träningen, att han fick ligga på sjukhus istället. Här nere tränade de hur fort de kunde åka över krönet, utan att rulla framlänges. Sören var med och hejade på dem och ville att de skulle öka tempot lite extra under tävlingen. Rullar de menade Sören, så har vi ju en konkurrent mindre.

Vi tränade också på rallycrossbanan i Braga som är en internationellt stor rallycrossbana. Här fick vi inte träna med vår egen bil, utan arrangören tillhandahöll små Fiater med tältstolar och begränsad hastighet, max 30 km. Trots att bilarna kröp fram så var det ett par som klarade av konststycket att rulla med sin lånade Fiat. Här träffade vi också engelsmannen David Llewelin som det har gått mycket bra för. Han är så lång, så att Sören blev en liten skolgosse bredvid honom. Nu snurrade vi en del uppe i Bergen i norra Portugal. Här var det kallare och obefolkat. Här uppe i ensamheten tog vi fram läckerheter som vi haft med oss från Sverige. I snålblåsten dukade vi upp med Svensk korv i burk, bananer, bröd och Coca Cola och mådde som småprinsar. Några gånger fick vi även hjälp av Mazdas servicekille med verktyg när bilen krånglade för oss. Här kunde vi prata och umgås och få hjälp utan att Warmbold strök omkring oss och riktigt klargjorde för oss med kroppsspråket att vi inte var välkomna i deras gäng.

Åter bar det iväg ner till befolkade områden och grusträckor. Tidigare var det mesta asfalt med små grusinslag. Redan i Estoril blev vi varnade för grusträckorna i östra Portugal och här uppe i nordöstra Portugal började problemen för oss.

En gång åkte vi av så att bensinröret som var av plast gick av. Efter mycket letande fick vi tag på ett rör och slangklämmor så att vi kunde skarva röret.

Punkteringar var något som vi fick jämnt och ständigt. En gång kom vi sakta luffande utefter vägen med punktering på ett hjul och letade efter något ställe, dit vi kunde åka för att få hjälp. Vi kom fram till en liten by som bestod av några vitkalkade hus. Här upptäckte vi några personer på en åker utanför ett av husen. När vi stannade så reste sig personerna upp och bara stirrade orörligt på oss. I bakgrunden skällde en hund, ingen gjorde minsta rörelse. Det var en bild som hämtad ur en Clint Eastwood film. När de iaktagit oss en stund kom de fram och cirklade runt bilen och pekade på det punkterade däck och pratade sinsemellan. Sören försökte prata med dem på alla språk han kunde, plus med händer och fötter. Efter mycket om och men förbarmade sig en kvinna över oss och skjutsade oss tillsammans med det punkterade hjulet in till närmaste samhälle. Samhället låg minst två -tre mil bort och under hela tiden pratade hon och Sören, däremot inte på samma språk men roligt hade dom. Hon hjälpte oss till en gummiverkstad som grejade punkan och sedan bar det tillbaka under samma livliga diskuterande. Bilen var gammal och risig och golvet i baksätet bestod av ett lager gamla köksmattor och under dem rusade asfalten fram. När hjulet väl var på plats och allt kramande var avslutat, fortsatte vi färden mot nästa punktering. Vi avverkade sträcka efter sträcka och punktering efter punktering. Som värst hade vi enbart ett helt hjul på bilen. Stenarna var sylvassa och fick man lite sladd så trängde de lätt in i däcksidan.

Det var lätt att få service på gummiverkstäderna. Sören knallade in till chefen tog tag i hans arm och sade Vinho Porto till honom och drog ut honom till vår bil, så att han såg träningskylten. Då blev de eld och lågor för i Portugal är rally den största sporten efter fotboll. Vid en gummiverkstad så vägrade de att sätta in innerslang, för det behövdes inte ansåg de. Killen som skulle lägga på däck lade tillbaka innerslangen i hyllan, men Sören hämtade den och lade den på däck. Killen lade tillbaka slangen under ljudligt Portugisiskt protesterande och Sören hämtade tillbaka den under lika högt svenskt protesterande. Vem som var stönigast kanske du kan räkna ut själv.

Vart vi än kom så fick vi faktiskt en mycket bra service när Sören sa Vinho Porto och pekade på oss. Vinho Porto betyder "Portugisiska Rally" på Portugisiska.

Vi träffade även en portugis som varit gästarbetare i Tyskland, men som fick åka hem igen när han fick en arbetsskada. Enligt honom fick de slita hårt för en dålig lön, som ändå var rena guldet emot vad de tjänade hemma i Portugal. När de inte längre var produktiva skickade Tyskarna hem dem igen.

Någonstans uppe ibland alla bergen tog det återigen slut på bromsarna för sjuttiofemte gången, men här ute fanns det inte tillstymmelse till verkstad. Som tur var så hade vi sparat en omgång av de minst slitna beläggen. Det började mörkna, när vi sakta åkte in i en liten by och stannade utanför några hus. Sören skulle försöka låna några verktyg. Han klev in i ett hus, som bara bestod av ett stort kök med ett bord och en stor spis. När han uppenbarade sig i dörren sprang ungarna och gömde sig under bordet. Inte en vuxen människa fanns det i närheten. Vi gick tillbaka till bilen, nu hade det också blivit mörkt och vi försökte att byta beläggen själva utan verktyg. Jag lyste med ficklampan och Sören skruvade. När vi höll på så började folk att samlas runt om oss och ville hjälpa till.

Efter en stund så hade hela byn samlats runt bilen och ficklampan. Verktyg grejades fram och alla försökte hjälpa till. När arbetet var avslutat bjöds vi in till byns

"kommunalordförande". Han tog oss med till sin källare, där han hade en naken glödlampa i taket och källaren full med vinflaskor. Han kommenderade en underhuggare att ta fram en vinflaska och ett glas. Först provsmakade han själv och förmodligen dög inte vinets kvalitet, för han klappade flaskan i ett skruvståd så att glas och vin sprutade över hela lokalen.

Irriterat skrek han något på Portugisiska till sin dräng, som snabbt fick fram en ny flaska som föll kommendanten i smaken. Nu bjöds det laget runt under tjo och tjim och alla skulle skåla med oss. En annan bybo som förmodligen var lite mer skolad än de övriga byborna, tolkade för oss på knagglig engelska och förklarade att vi skulle ha husets bästa vin. Det var inte varje dag som det kom rallyfolk och hälsade på i kommendantens källare. Vi fick inte föra för mycket oväsen så att hans fru hörde oss. Förmodligen fick vi nog inte vara i vinkällaren för henne. Vi drack vin och pratade på alla språk och kommendanten trodde att vi var från Schweiz. Sverige visste han ingenting om eller var det låg.

Vi fick en vinflaska av honom som vi tog med hem till Sverige och bjöd våra kära fruar på. Vinet var grumligt och surt, men ner rann det av sig själv.

När vi skulle åka, ville byborna se när vi åkte genom en skarp kurva med full fart och stor

sladd. Vi gjorde upp med dem att de skulle åka först och efter en stund så skulle vi komma. Byborna slängde sig i ett par bilar och de som inte fick plats i bilarna, satte sig på motorhuven, taket och bakluckan. Bilarna såg ut som en bisvärm när de drog iväg med en rivstart. En stund efteråt åkte vi och under vilt jubel från byborna, ställde Sören upp den gamla gistna Corsan i en gruvlig bredsladd så gruset sprutade ända till nästa grannby. Corsan började att lida av vår omilda behandling och slokade över framhjulen och plåten på insidan av bakskärmerna hade spruckit så bilen började dela sig i två bitar.

Lördag kväll hamnade vi på ett hotell där flera medtävlare bodde. Det blev en munter kväll och jag minns framför allt en Portugis som hette Jose Miguel som tävlade i vår klass och var Portugisisk Mästare. Han körde en Sierra Coswort och startade två nummer efter oss. Sören kom i lag med honom och han kunde lite engelska. Sören eldade upp honom och peppade honom att han skulle slå oss, lätt som en plätt, han hade ju hemmavägar. Killen hade en fin bil och enligt honom själv hade han gott om pengar, men de räckte tydligen inte till allt. Framtänderna var guldplomberade men längre bak i munnen var det glest mellan tänderna. Detta var typiskt Portugal, folk hade väldigt dåliga tänder om de överhuvudtaget hade några. Desto mera vin killen drack desto kaxigare blev han, till slut var han och Sören överens om att han skulle åka åttor kring Sören. Sören var nöjd och belåten när han eldat upp honom riktigt ordentligt och sade till mig att det skulle bli ett nöje att åka ifrån honom när det blev tävling.

Träningen började närma sig slutet i och med att vi tränade Arganil-sträckorna som var rallyts egentliga utslagsträckor. Det var rena grussträckor som bestod i att starta i en dal nedanför ett högt berg och därefter köra uppför berget och över till motsatta sidan för att där åka ner till nästa dal. Vägarna var här mycket dåliga, smala och med hårt vasst stenigt underlag som slet hårt på däckerna och skar sönder däcksidorna. Uppe på bergets högsta punkt var det isigt och halkigt. På dessa sträckor skedde de flesta förarmisstagen och här brukade det ändra mycket i resultatlistan.

Vi passerade en liten stad en varm middag och beslöt att ta igen oss mitt på torget. Köpa något gott och njuta av tillvaron. Sören köpte ett par solglasögon av märket Ray Ban till ett mycket billigt pris, plus att han prutade lite. När vi satt där mitt på torget och slöade så kom det en täckt lastbil och ställde sig en bit från oss. Ur den hoppade en kille och öppnade bakkörrarna och vi såg att det var en slakteribil. Det hängde en massa kalvhalvor i den. På andra sidan gatan låg en köttaffär och dit släpade han djurkropparna som hasade i gatan och drog sedan in dem i affären. Där hängde han upp dem på en krok i taket. Nu började även folk att strömma till affären och de köpte delar av det hängda köttet. Vi undrade just vad Sunne kommuns hälsovårdschef skulle ha sagt om detta förfarande.

Återigen kom vi ner från bergen till ett plant och ömsom kuperat slättområde, nordöst om Lissabon. Det är ett stort jordbruksområde med stora gårdar och massor av korkekar att skugga sig under. Här träffade vi på stora skaror människor som kom från bergen med allt sitt pick och pack lastat på en kärra och var på väg in till ett som de trodde bättre liv i Lissabon. Kärrorna drogs mestadels av oxar och under dem vandrade hundarna i skuggan. Senare fick vi förklarat för oss, att dessa människor till största delen hamnade i ett slumområde i Lissabon utan varken mat eller bostad. När de bodde uppe i bergen kunde de i allmänhet livnära sig på det som jorden gav dem, men drömmen om pengar gjorde att de drog iväg till den stora staden istället.

Vi hade tränat färdigt den sista sträckan och passerat över en stor flod, Rio Tejo. Här började motorvägen in till Lissabon men det var en avgiftsbelagd väg, så först måste vi stanna och betala innan vi släptes in. När vi hade betalat och kom ut var vi jämnsides med en likadan Corsa som vi hade, men den hade 1300-motorn. Nu växte hornen fram i Sörens panna och han sade att nu måste vi kolla om vi hänger med. Sören gasade och det gjorde grannen också. Sören slet i växlarna och sakta men säkert segade sig vår Corsa ifrån sin kusin. Nöjd konstaterade Sören att vi vann duellen. När vi passerade Lissabon, så var det en stor fotbollsmatch som spelades på stadion som låg i direkt anslutning till motorvägen. Publiken till matchen hade bara åkt på motorvägen och stannat utanför stadion och parkerat i sina körfält. Där hade de låst bilen och sedan gått till matchen. Trafiken på motorvägen fick nu krypa fram i den gröna dikeskanten för att ta sig fram.

I Estoril skulle vi träffa Race Day och hit anlände vi på söndag eftermiddag. Innan vi letade upp hotellet, åkte vi till tävlingssekreteriatet, där vi skulle hämta ut lite papper. Nu när tävlingen skulle starta så var sekreteriatet inhyst i Estorils finaste hotell.

Vi gled in till entrén med vår skamfilade och lortiga lilla Corsa. Sören stannade precis utanför entrén, slängde sig ur och smet in på hotellet. Då uppmärksammade två uniformsklädda

hotellvakter den lilla skitiga Corsan som blockerade hela hotellentrén och absolut inte passade in i det fina hotellets omgivning. Snabbt kom de fram till min dörr som de ryckte upp. Sedan började de babbla en massa Portugisiska samtidigt som deras vilt viftande armar gick som en väderkvarn i full storm. Sedan tystnade de och vilt stirrande på mig hoppades de förmodligen på en ursäkt från mig, för att vi överhuvudtaget ens kommit på idén, att parkera något så nedvärderande som vår lilla skitiga Corsa utanför deras hotell.

Tagen av stundens allvar så pekade jag på träningsskylten för Vinho Porto och frågade dem på min klingande värmländska vad de pratade om. Deras min när de hörde min rotväliska och såg skylten skulle ha varit filmad. De liksom sträckte upp sig i givakt och på artig engelska, ursäktade de sig och bad mycket artig om det var möjligt för oss, att flytta bilen en liten bit från entrén. Därefter intog de återigen sina platser på var sin sida om hotellets entré. Snart kom Sören tillbaka och vi fortsatte till det hotell som Race Day skulle vara inbokade på. Det var ett stort fint hotell med utsikt över havet, egen inom och utomhus swimming-pool med bar och ljuvliga damer i receptionen. Här fick vi reda på att Race Day ännu inte kommit men att vårt rum var okey. Rum och rum, vi hade fått en hel liten svit med en vidunderlig havsutsikt och egen balkong. Vi slappade en stund och mådde gott. Sent på eftermiddagen gick vi ner till receptionen igen och frågade efter Race Day, men de hade ännu inte kommit. Vi började fundera på vart de tagit vägen, för de skulle ha kommit under förmiddagen.

Vi kontaktade vår svenska kontakt och gjorde upp om en träff med honom på en restaurang. Här skulle vi samtidigt också träffa vår sponsor från BP. Vi snyggade till oss lite och gick därefter ut för att se på Estoril samtidigt som vi gick till restaurangen. Det var ett myllrande folkliv och det luktade gott från alla små "korvkiosker" som fanns utefter gatan. Dessa korvkiosker serverade kött från helstekta grisar tillsammans med öl eller vin.

En efterhängsen kille försökte sälja handdukar till oss, ända tills Sören tröttnade på honom och "varsamt" knuffade in honom i en port och stängde dörren, då fattade han att vi inte var intresserade.

På restaurangen åt vi gott och hade en angenäm pratstund med vår sponsor, som också överlämnade en rejäl slant till oss. Senare när vi gick till hotellet hade vi varit ett bra byte för en rånare. Väl inne på hotellet funderade vi på var vi skulle gömma pengarna. Vi beslutade oss för att kylskåpets frysfack var det bästa stället. Här stuvade vi först in pengarna, som vi sedan täckte med lite matvaror som vi hade handlat. I receptionen hade vi också fått besked om att Race Day var försenade och skulle dyka upp tidigt nästa morgon.

Måndag morgon var vi uppe tidigt för det var ju idag, allt det spännande skulle börja. Nere i receptionen träffade vi hela Race Day teamet, som bestod av två förare Vittorio Caneva och Luca Zanon samt deras kartläsare Demetrio Davanzo och Flavio Zanella. Demetrio var också teamets samordnare och ansvarade för all serviceverksamhet. Här fanns också teamchefen, chefsmekanikern som var nästan tandlös och ett koppel mekaniker. Vi presenterades också för Jorge Recalde som körde Lancias nya Delta Intergrale i Gr N. Han placerade sig som 8:a i 1987-års VM-tabell i Gr A och vi ansåg honom vara vårt största hot i tävlingen.

Jorge var Lancias nya påläggskalv i Gr N och var en märklig man. Han härstammade från Argentina, där hans föräldrar sysslade med boskapsuppfödning i stor skala. Jorge själv sysslade bara med rally. Åkte han inte tävling så träningskörde han hela dagarna hemma i Argentina, framför allt tränade han grussträckor. När vi presenterades för honom, stod han främst och i V-form bakom honom stod hela hans stab. Nonchalant iförd en cowboyväst i läder och snusnäsdud runt halsen, mötte han oss med tummarna nerstuckna innanför livremmen. Inte en min rörde sig i hans ansikte, när Sören sträckte fram handen och skulle hälsa på honom. Alla stod blickstill och händerna var som frusen is innanför byxlinningen när han stillsamt sade "hello" åt Sören. Förvånad drog Sören tillbaka handen och hälsade muntligt på honom. Sören försökte att prata med Jorge, men när han märkte att Jorge inte var intresserad så vände vi och gick. Vår Teamchef förklarade för oss att Jorge förmodligen var rädd för Sören och försökte att hålla distans till honom.

Idag skulle allting ske, bilen skulle testas och en genomgång med teamet om tävlingen stod på dagordningen. Allt detta skulle ske på racerbanan Estoril. Vi begav oss dit och här fanns allt. Alla teamen var på plats med bilar, däcksbussar, mekaniker och ljuvliga damer spankulerade omkring i depån. De var klädda så att man såg mera av deras kvinnlighet, än om de hade varit helt nakna.

Här fanns alla de stora, Markku Alen, Hannu Mikkola, Stig Blomqvist, Mikael Eriksson, Massino Biasion, Didier Auriol, Ingvar Carlsson, Carlos Sainz och många flera.

Vårt team som bestod av en stor servicebuss, ett par mindre servicebussar, några

personbilar samt en stor långtradare från Pirelli hade en inhängnad plats med tre röda bilar, alla Lancia Delta HF i Gr N. De nya integralbilarna rattades av Markku Alen, Massimo Biasion och Mikael Eriksson i Gr A och Jorge Recalde i Gr N. Gustavo Trelles från Uruguay rattade också en Lancia Delta Integrale i Gr N-skick i privat regi.

På vår serviceplats rådde stor aktivitet med att göra iordning bilarna till besiktningen. Vår BP-sponsor gubbe kom ut och klistrade på sin reklam och deltog i kringarrangemangen.

Sören bytte ratten mot sin egen som vi hade med från Sverige. Vi provade in stolar och bälten och gjorde en demonstration för Italienarna hur man byter däck på en specialsträcka. Det gick till så att Sören satte ett stoppur i handen på chefsmeken, vi satte oss i bilen och spände fast bältena. När chefsmeken vinkade åt oss och startade stoppuret slängde vi av oss bältena, hoppade ur bilen och jag ryckte med mig fälgkorset och Sören domkraften. Jag lossade hjulmuttrarna och medan Sören hissade upp bilen och skruvade av hjulmuttrarna, tog jag fram reservdäcket. Det tog lite tid att trassla ut däcket mellan alla burstagen ur bilen, så när jag kom med däcket var Sören färdig och jag monterade dit däcket under tiden som Sören hissade ner bilen. Därefter spände vi fast både domkraft, fälgkors och oss själva och chefsmeken stannade klockan och teamet var imponerad av vår tid. Det hade samlats massor av folk, som med intresse följde vårt förehavande och efteråt strök de ljuvliga damerna runt oss, slängde lustfyllda blickar mot oss samtidigt som de behagfullt strök sig under bröstet.

När all genomgång var klar stoppade teamchefen en telefon i näven på Sören och skjutsade ner oss till hotellet. Var det något så skulle de ringa efter oss, annars skulle vi träffas vid middagen.

På vägen till hotellet såg vi en stilig uppvisning av en stackars tiggare. Det var på stora genomfartsvägen genom Estoril och vägen bestod av tre filer i vardera riktningen, samtidigt som vägen gjorde en 45 graders högersväng. Här kom bilarna med relativt hög fart och krängde sig igenom kurvan. Trafiken bestod av många halvstora lastbilar som var lastade med apelsiner, äpplen och övriga frukter. När bilarna krängde till i kurvan så for det alltid av lite frukter som hamnade på vägen. Tiggaren som bevakade trafiken slängde sig orädd ut i trafiken, när han såg någon bil som tappade en del av lasten. Han utförde en lustiger dans och var suverän på att hoppa och springa och undvika att bli påkörd av bilarna, när han rusade ut och plockade upp det som hamnade på gatan. Samtidigt ackompanjerades han av ett vilt tutande från bilisterna. Han hade verkligen en farlig "arbetsplats".

Väl nere på hotellet lade vi oss en stund i solen med varsin kall drink och när vi väl fått upp värmen, gick vi till bastun och tog ett bastubad. När vi satt där så kom det en mörkhårig dam och satte sig en bänkrad nedanför. Jag klagade för Sören på värmen och flyttade längst ner och under tiden som jag pratade med Sören, hade jag en härlig utsikt eller insikt eller vad vi nu skall kalla det. Jag var väl lite "gubbsjuk" efter alla dessa träningsdagar och behövde lite andra vyer än Portugals alla berg. Rätt snart kom Sören på varför jag hade flyttat ner och vi fick oss ett gott skratt.

När vi bastat färdigt hamnade vi i ett födelsedagskalas där vi blev hedersgäster.

Vi blev bjudna på god mat och vin och när vi längre fram på kvällen träffade Race Day för den obligatoriska middagen, var vi nästan mätta. Många i vårt team gick också och "släpade" på galanta damer och såg kära ut samtidigt som de hade rysligt brått till hotellrummet. Av Vittorio fick vi reda på, att när man bokade in på hotellet så bokade man också in hotellflickorna som blev sällskapsdamer och sängkamrater under vistelsen på hotellet. Vi tog dock inte så hårt på att vi missade denna lilla övning, vi var ju där för att åka biltävling och inte för att köra fysisk träning under natten.

Utvilade efter en härlig natts sömn vaknade vi på tisdag morgon. Detta var dagen med stort D, för det var idag som examen skulle börja. Det var nu vi skulle upp till bevis på om alla träningsdagar som vi tillbringat bland Portugals berg var bortkastade eller inte. Efter den obligatoriska frukosten med teamet begav vi oss till "det fina hotellet" där papperskontrollen skulle vara. Nu var det annan fart på vakterna vid hotellet, när vi anlände och visade upp papperet på att vi skulle till pappersbesiktningen, så eskorterades vi till rätt plats av en stilig herre. När det var avklarat så skjutsades vi till racerbanan, där vårt team var på plats och väntade på vår ankomst. Nu skulle bilarna besiktas, vägas och kollas. Det gjordes i små bås i en byggnad vid starten på racerbanan och alla bilarna stod uppställda i en prydlig rad i nummerordning.

Efter det vi besiktat bilen plockades växellådan ner och ett annat avgassystem monterades. Dessa detaljer skulle bytas i ett serviceuppehåll utanför Lissabon innan vi gick i mål. Det snackas om fusk i våra dagar, men det var inte bättre förr. Fabriksteamerna gör allt för att

vinna, vinner man inte så finns det ju inte heller sponsorer som är intresserade av att vara med och betala. Vi instruerades också i hur vi före starten på specialsträckorna ökade laddtrycket ca 0,2 bar utöver det lagliga i Gr N.

Vid testkörningen märkte Sören att det var en fruktansvärd skillnad på sin egen bil hemma i Sverige och denna fabriksracer. Framför allt var lådan tätare och klippt i motorn helt överlägset, tack vare ett annat avgassystem och 0,2 bar högre laddtryck.

Klockan gick och tiden började lida mot start. Vi skjutsades ner till hotellet vid middagstiden, för att äta lite och byta om. Klockan två gick första start och då var vi tillbaka till banan och såg när de första åkte inne på själva banområdet. Slingan gick både vid sidan av banan där underlaget var grus och på själva banan där underlaget givetvis var asfalt. Sören hade valt ett mönstrat Pirellidäck till denna sträcka. Alla påpekade för oss att vi skulle ha valt ett rent slicks men vi ansåg att det var så pass mycket grus, så att det borde gå fortare med ett mönstrat däck.

Det drog ihop sig till vår start och vi gjorde oss iordning och gled fram till vår startposition. Fyra bilar startade i varje omgång med tio sekunder emellan. Vi var först i vår omgång tillsammans med Fordåkaren José Miguel, Portugisiska Mästaren som vi träffade på träningen och som åkte i en Sierra Cosworth. Just innan vi startade fick vi Jorge Recaldes tid, det var en mycket bra tid som han presterade i sin Integrale.

Jag drog åt säkerhetsbältet en extra gång, när funktionären lade flaggan över framrutan, kollade noterna och höll stoppuret i ett stadigt grepp med tummen på startknappen.

-Är du klar, frågade Sören och varvade upp motorn. Vi hörde Portugisens nedräkning, flaggan flög upp, jag tryckte igång stoppuret och kollade så att trippen började räkna. Bilen flög iväg när däcken greppade i asfalten. Notläsningen flöt, Sören styrde och växlade, greppet på asfalten var enormt och farten hög i de långa snabba asfaltkurvorna. Inne på grusavsnitten påminde färden mest om när man åker på sjöis, ett förvånansvärt bra fäste med bilen flytande i en jämn fyrhjulssladd genom kurvorna, som här var trånga och knixiga. Målgången var via en schikan för att få ner hastigheten och här genade Sören så mycket som möjligt för att erhålla en snabb och rät linje. På höger sida stod flaggfunktionären mellan oss och avbärningsracket. Det blev trångt åt honom och när han vinkade med flaggan så slog han den i min sidoruta, så den exploderade i en ljudlig smäll och glaset yrde inne i bilen. Vi kom in i målet och depån under vilt jubel från publiken, som stod upp på läktarna och vinkade. Vårt team kom fram och klappade om oss och berättade att de aldrig tidigare sett en sådan uppvisning på grus, som Sören hade presterat. Vi höll andan när tiden medelades genom högtalarna. Recaldes tid var 8.50 och vår tid blev 8.52. En mycket bra tid med tanke på att vår bil var betydligt långsammare än den nya Lancian.

Efter oss kom sedan Ercolani med tiden 8.56, Trelles också 8.56 samt efter honom vår teamkompis Caneva på 9.00.

Jag fick lite glassplitter i ena ögat från rutan, därför uppsökte jag vår Läkare som alltid följde med Lanciateamet under VM-tävlingarna. Hans uppgift var att hålla ordning på allt folket och vara nära till hands om det skulle inträffa en olycka. Snabbt och vant ordnade han bort glasbiten och när bedövningen släppte så var det slut med gnagandet i ögat.

Vi var nöjda och när vi kom till hotellet så kom Recalde fram och pratade med oss och gratulerade oss till en bra tid. Spänningen hade släppt!

En kul grej med körningen på Estoril var, att min son Thomas ringde till TV-sporten och frågade om de inte kunde visa oss i TV på sportspegeln. Och han blev bönhörd, Jan Svanlund visade när Sören och jag åkte på grusavsnitten, under tiden som han berättade om resultatet. Inte en bild av Stig Blomqvist eller de andra stora pojkarna, utan vi var hela tiden i bild. Resten av dagen förberedde vi oss tillsammans med teamet, vi gav intervjuer för Svensk Press och någon tidning bjöd ut oss på fika på ett kafé. På kvällen gick vi ut på en svensk restaurang och åt köttbullar och jordgubbar. Jordgubbarna serverades med grädde men jag åt ingen grädde, för jag litade inte på Portugisiska mjölkprodukter. Sören däremot tog grädde till jordgubbarna och det resulterade i en rejäl omedelbar magsjuka.

Sören var trött och hängig och mådde dåligt på morgonen när vi vaknade och hade samvetsqual inför dagens första etapp. Efter diskussioner med vår teamchef, hämtade han vår doktor i Lanciateamet som gav Sören några konstiga piller och order om att svälja dem med ett glas vatten.

Lagom till vår start omkring klockan 10, började Sören känna sig i form igen. Före start så samlades alla förare och kartläsare vid insläppet till bilarna och handhälsade på varandra och pratade några ord. Marrku Alen var stor och bullrig med ett stenhårt handslag, Massino Biasion var liten till växten, Hannu Mikkola fryntlig och pigg, Mikael Eriksson lite tystlåten

liksom Ingvar Carlsson, Claes Billstam korrekt och hjälpsam, Per Carlsson var vårt stöd. Stig Blomqvist drog lite på ena mungipan och var den enda som inte handhållsade utan höll distans.

Det drog ihop sig till start och vi släpptes in till våra bilar. Vi gjorde oss i ordning, testade comradion och åkte fram till tidskontrollen.

Så var vi åter på väg, denna gång ut mot den första riktiga sträckan som var sträcka två. Någon roadbook hade vi inte behövt, för även transportsträckorna kantades av massor med folk som vinkade, hoppade och ropade. Det var som att åka i en rodelbana, det gick bara att följa människomassorna.

Början på första sträckan gick bra, körningen stämde ihop med notläsningen och bilen bara fungerade. Mitt på sträckan var det en hårnål vänster med asfalt och här kom vi in lite väl fort, samtidigt som det var lösgrus på asfalten. Detta resulterade i att vi tappade fästet direkt och kanade med bredsida före rätt ut i tangentens riktning och sedan baklänges av vägen och turligt nog stannade bilen och blev hängande på underredet med bakhjulen fritt snurrande i luften. Under bakhjulen var det ett stup på cirka 10 meter och där nere låg redan flera bilar samt vår teamkompis Caneva. Publiken var på alerten och några slängde sig på motorhuven så att framhjulen greppade bättre och massor av folk drog oss framöver och efter 30 sekunder var vi uppe på vägen och kunde fortsätta.

Vilken tur vi hade haft, Portugisen José Miguel som startade efter oss rullade av vägen och utför hela stupet. Ytterligare några startnummer efter oss kom en Renault 11 Turbo och höll sig kvar på vägen men kraschade rätt in i bergväggen med fronten, så han blev stående. Detta var en kurva som verkligen tog hårt på startfältet.

Vid servicen efter sträckan fick vi reda på att Caneva hade rullat rejält utför stupet och var borta. Vi var inte ensamma om problem på denna sträcka, så trots att vi inte hade en toppid så hamnade vi på en 5:e plats. På den efterföljande tredje sträckan var vi spända och varken noter eller körning stämde i början. I ett vägbyte åkte vi rakt och i en lång högermedium gick det alldeles för fort och understyrde genom kurvan i vänster dike. Nu var goda råd dyra och Sören beslöt att en skärpning måste till. Vi kom överens om att Sören repeterade noterna som jag läste för honom, detta för att vi inte skulle missa något och att Sören inte skulle missuppfatta eller sitta i andra tankar.

Detta blev ett perfekt samarbete och nu flöt resten av sträckan så bra så vi slog Recalde och låg i bakhasorna på Ercolani som hade fått en bra start på dagen och låg 3:a.

Sören hade även tid med en extra kommentar när allt fungerade. Det var i slutet av sträckan som en åskådare slängde sig över vägen framför oss, helt onödigt nära och då styrde Sören med honom ut mot kanten och sa att egentligen borde vi köra byxorna av honom.

Servicen flöt fint, det var bara att tanka och byta däck samt lite justeringar som var inlagda i servicestoppet. Inför fjärde sträckan fick vi lite tid över och pratade med de andra medtävlarna och jämförde tiderna. Det var ett skönt och soligt väder med värme, som en svensk sommar. Vi mådde helt enkelt gott. Fjärde sträckan flöt mycket bra och det började fungera perfekt med körning och noter och vi trivdes bra ihop och hade stora förhoppningar ända tills bilen bara stannade. Den stannade i en utförsbacke och trots idoga försök att starta, så hände ingenting. Bilen rullade fram till en bykrog där vi svängde in framför entren. Sören slet bort elboxen och vi bytte ut den mot en medföljande reservbox, men utan resultat. Snabbt ur bilen och upp med motorhuven och efter en stunds skruvande, upptäckte vi att en bult från kamkåpan vibrerat loss och ramlat ner i kamdrivningen och rensat remmen på kuggar. Det var bara att begrunda vårt hårda öde och meddela den talrika publiken att det var finito. Vi var inne på krogen och fick en Coca Cola för att dränka sorgerna. Väl ute igen hörde vi ett rejält brak uppe i backen och sedan blev det dödyst. Sören tyckte att det var något lurtt och lämnade mig att vakta bilen och själv sprang han iväg, för att se hur det gick med dem som hade rullat. Efter ett tag kom han tillbaka och var blodig och upphetsad och sade att vi måste få hit en ambulans. Killen som körde, en fransman som hette Eric Mauffrey hade skurit upp pulsådern på armen. Publiken gjorde ingenting berättade Sören. De bara stod där och såg på när blodet sprutade. Sören fick tag på en fåraherde som hade en snusnäsduk och en tjock pinne. Snusnäsduken band Sören runt armen på föraren och pinnen använde han för att vrida snusnäsduken hårt runt armen och med hjälp av en tygbit från en annan åskådare, fick han ihop ett första förband och lyckades hejda blodflödet.

Sören hade även försökt att stanna några tävlingsbilar men misslyckats och nu var han både arg och het. Han ställde sig mitt i vägen och vinkade men när Sören hoppade undan fortsatte bilarna. Nästa gång Sören hoppade åt sidan så sparkade han till i dörrsidan och då stannade en tävlingsbil. Sören förklarade att det varit en olycka och att vi måste få hit en ambulans.

Tävlingsbilen meddelade i målet och efter en stund kom det en gammal Renault skåpbil med ett påmålat rött kors och här slängde de bara in den stackars Eric som var halvt medvetlös och drog vidare med tjutande sirener. Vi hann få reda på att de skulle ta honom till staden Coimbra.

Dagen hade gått tillända och här stod vi med en icke fungerande bil, en rullad Renault 5 GT Turbo och en vilsen kartläsare som hette Daniel Grataloup och mörkret började sänka sig över oss.

När vi väl fått kontakt med vårt team, meddelade de oss att vi skulle ställa in bilen på något ställe någonstans och medela dem senare. De hade inte tid med oss för Luca Zanon var fortfarande med i tävlingen.

Nu gällde det att på ett enkelt och smart sätt komma härifrån. Efter lite samråd beslöt vi oss för att bogsera vår bil med Renaulten, som vi efter lite pillande fick att fungera, och tillsammans med vår franske kartläsare, försöka ta oss tillbaka till civilisationen igen.

Vår vän fransmannen var så chokad, så honom hade vi ingen mer nytta av annat än att vi lånade bilen och stuvade in honom. Jag körde Renaulten och Sören kom bakefter i ett snöre i Lancian. Vi kom så småningom ner till byn där målet varit beläget och namnet på den byn glömmer vi inte i första taget. Ty i Castanheira de Peras brandstation ställde vi in vår olycksaliga tävlingsbil. Den fick vi ställa på tvären framför brandbilarna för att den skulle få plats. Sedan låste vakten dörren. För övrigt heter brandstation ungefär "Bomarderos" på Portugisiska.

Härefter trängde vi in oss alla tre i den lilla Renaulten och åkte till staden Coimbra och letade upp lasarettet. Här fick vi reda på att Eric mådde bra men fick ligga kvar. Efter överläggning med Daniel, beslöt vi oss för att fortsätta färden ner till Estoril och huvudmålet. Daniel var lite bättre till mods efter att han fått reda på att hans chaufför mådde bra och berättade att han arbetade med Frankrikes Satellituppskjutningsprogram. Han pratade bra engelska och var nog en högt skolad herre.

Som jag tidigare nämnt så var det inte gjort i en handvändning att åka från en plats till en annan i Portugal. Efter nästen en hel natt så kom vi utschasade fram till vårt hotell. Efter att ha hjälpt Daniel till hans hotellrum och därefter väckt både Caneva och hans kartläsare Demetrio kunde vi konstatera att ingen var intresserad av oss. Båda herrarna var nu inne på specialsträcka 34 tillsammans med sina nya läckra kartläserskor.

Efter att ha sovit en stund var det dags för en ny dag. Vi meddelade Race Day var vi ställt bilen och tackade för oss. Efter att ha sagt adjö till Caneva och hans kartläsare och deras damer blev vi hjälpta av vår vän "Fryksdalingen" med en taxi till Lissabon och ett hotell som han beställt åt oss.

Innan vi reste fick vi en videofilm från tävlingens två första etapper av Portugisisk TV. De hade filmat oss när vi blev hängande med bakdelen utöver stupet på andra sträckan. För övrigt blev vi fotograferade i denna penibla situation och denna bild kablades ut i Svenska motortidningar. Bilden är rätt maffig och fotograferad underifrån där vi hänger över stupet. Väl framme i Lissabon och på ett fint hotell i närheten av flygplatsen kopplade vi av och åt en rejäl middag. Det fanns ingen matsedel utan kyparen kom fram med ett bord, där det stod en massa maträtter uppradade och sedan pekade man på det man ville ha och efter en stund kom kyparen och serverade.

Senare när vi skulle ringa hem så trasslade hotellväxeln till det för oss, så jag blev osams med damen i växeln och vägrade att betala genom att inte uppge vårt rumsnummer.

Efter en stunds munhuggande struntade jag i henne och tänkte att hon vet inte vilka vi är och kan således inte kräva oss på pengar. Men karringen var inte född bakom flötet. När vi dagen efter checkade ut från hotellet och hade betalat och var på väg att sätta oss i taxin för vidare färd till flygplatsen, kom det en portier och klappade Sören på axeln och frågade om han var Sören Nilsson. Detta kunde Sören inte neka till och mannen bad Sören att följa med till receptionen och här fick han betala mitt telefonsamtal. Sören undrade hur han visste att det var vi. Då pekade han på Sörens rygg och dagen till ära hade vi teamjackorna på oss där det stod "Sören Nilsson Rally Team" över hela ryggen. Karringen hade på något vis fått tag på våra namn och när hon såg jackorna, visste hon vilka vi var.

Efter en problemfri flygresan anlände vi till ett kallt Köpenhamn. Vårt plan till Göteborg skulle inte gå förrän på kvällen och istället för att vänta hyrde vi en bil till Göteborg, där vi hade kompisar som kom och hämtade oss. Sent på kvällen kom vi äntligen hem till Sunne och ett vintrigt och snöigt Värmland med ett nytt äventyr i bagaget.

Erik Waldenström, www.rallyboutique.com, rallyboutique@swipnet.se