



Per Cewrien (i T-shirt) samtalar med Ronnies pappa Bengt samt kompisen Bo Hallqvist på Mantorp -72.

BO HALLOVIST

# PERSONERNA BAKOM RONNIE

I del 1 av den här artikelserien möter vi Per Cewrien, som skötte marknadsföringen och kontakten med pressen åt Peterson.

Intervju Tomas Hägg och Joakim Thedin

**Tomas Hägg: Du var lite av en föregångare i svensk racing när det gällde arbete med pressen och marknadsföring? Och du arbetade tidigt med Ronnie.**

**Per Cewrien:** Jag vill börja med att påpeka att mitt intresse för motorsport försvann när Ronnie gick bort 1978, så det här är första intervjun jag gör sedan dess. Man ska ha klart för sig att jag gjorde det som jag hade sett att bilfabrikanterna brukade göra, och kunde de så kan vi göra samma saker. Jag visste hur man jobbade mot pressen, men det var oplogad mark för den typen av information. Journalisterna hade inte fått den här typen av information i händerna, och motorjournalisterna hade lite lättare att acceptera den här typen av jobb än en allmänreporter.

**TH: Hur startade ditt intresse för motorsport, och hur stötte du ihop med Ronnie?**

**PC:** Jag började åka själv i skogen, sen åkte jag Formel V. På den tiden, i Sverige och i Skandinavien fanns det inte så många tävlingar per säsong. Om du åkte i Danmark och Finland så kunde du åka kanske femton race på ett år. Alla körde ju samma tävlingar. Jag hade sett Ronnie sedan han debuterade eftersom jag var journalist. Jag pratade med honom och till slut lärde jag känna honom. Jag menar; de där killarna, man stod ju i samma depå och det var väldigt familjärt på den tiden, och vi hade ofta samling kring min

bil. En snygg tjej, Yvonne, hade jag också på den tiden, så Ronnie satt där och hängde ganska ofta. Det var bra fika [skratt] och gott om korv.

**Joakim Thedin: Hur gick det att samtidigt skriva för Bilsport och köra tävlingarna?**

**PC:** Jag hade en kompis som var ganska bra på att plåta. När jag körde plåtade han, och sedan hjälptes vi åt. Yvonne förde lite varvscheman och sånt där.

**JT: Men skrev du sen?**

**PC:** Ja, det var väldigt hektiskt alltså. Man fick springa in och kasta sig i bilen och så ut och repa av tio varv och så ut igen då med kameran på magen. Min flickvän på den tiden var väldigt intresserad och hon kände ju alla killarna. Hon hjälpte också till och gjorde anteckningar, så jag hade ganska bra underlag att gå på. Jag lärde känna Ronnie. Jag vet inte när han började åka. Jag började på Bilsport -65, om jag inte minns fel, och -66-67 började jag åka. Men jag kommer inte ihåg när Ronnie debuterade med den där Sveben.

**JT: -66?**

**PC:** Var det -66? Då åkte jag inte men jag var där. För det finns bilder som jag har tagit på Ronnie i Sveben, med bredsladden.

**JT: Blev det någon pallplats för dig i Formel V?**

**PC:** Jag vann ett lopp uppe i Strömsund

[skratt]. Nej annars blev det inga pallplatser. Jag var väl femma, sexa så där någonting. Vi hade väldigt duktiga killar som åkte på min tid.

**JT: Men en seger i alla fall.**

**PC:** Ja, en seger blev det.

**TH: Men sedan drog du ner på dina egna tävlingar?**

**PC:** Det började bli lite tätare mellan mig och Ronnie när han skulle åka och hämta den första Tecnon -68, och man satt och körde bil sådär långa sträckor tillsammans. Han visste att jag kunde lite språk och hade sett att jag hade en schweizisk tidning som hette Automobil Revue. Dom skrev alltså väldigt detaljerade Formel 1-reportage, och jag tror den kom till Sverige på tisdagen efter racet. Ja, varenda en skrev ju rewrite på de där, men det gällde att kunna tyska. Det var mitt bästa språk i skolan, och Ronnie hade väl sett att jag hade alla de där tidningarna, till och med lite italienska tidningar. Connys Motor i Växjö hade agenturen på Tecno. Conny kunde inte prata italienska och inte Reine eller Ronnie heller, så han ringde mig och sa: "du måste åka med till Italien". Jag kunde inte ett ord italienska [skratt]. "Jag kan lite franska", sa jag, "så jag tror vi klarar oss". Det var väl då det började bli lite tätare kontakt.

**JT: Som la grunden till att Ronnie senare kunde gå vidare?**



PER CEWRIEN

Halstabletten SMOG – för rökare; en promotionbild på Ronnie och stallet Squadra Robardie (ovan); i bakgrunden syns mekanikern Ove Hedlund. En av få bevarade bilder på en ung Peterson som rattar sin kart (höger) i mitten av 1960-talet.



PER CEWRIEN/TEKNIKENS VÄRDLÖSA ARKIV

PER CEWRIEN

**PC:** Ja, precis. Men jag gjorde ingenting -68, utan Ronnie och Reine åkte ute i Europa och var väldigt duktiga. Det stora året för bägge två var ju -69. Men någon gång på hösten, det måste ha varit hösten -68... om det var en bekant till Ronnies pappa, Bengt, eller om det var en bekant till Ronnie vet jag inte men det var en Örebrokille, som började prata med Gerth Elverskog på Vick. Gerth var lite bilintresserad, och ville väl göra något för en Örebroare. Och även om det var jäkligt små pengar inblandade på den tiden, var det mycket pengar för Ronnie. Så när jag kom in i bilden fanns det redan ett skrivet kontrakt.  
**JT: Det var alltså klart?**  
**PC:** Ja, det var klart då. Det var då jag sa åt Ronnie: "Se nu för fan till att dom gör någonting kring det här, så att det inte bara blir ett år och sen så står du där utan pengar". "Vadå,

## "Sa man 'åka racerbil' till Ronnie så var det klart han åkte"

göra något?", sa Ronnie. "Jag kan skriva ner något", svarade jag.

**TH: Hur gick ni vidare?**

**PC:** Ronnie visade Gerth Elverskog det som jag hade skrivit ihop. "Vem har skrivit det här? Skicka hit honom", sa Gerth. Jag jobbade gentemot pressen och hade möten med pressen och klubbarna och sådana där saker.

**JT: Så det var ett bra läge att sluta på Bilsport?**

**PC:** Ja, det var ett mycket bra läge, när jag började på Vick... men jag var ju med Ronnie -69 också, och hämtade den nya bilen. Sten Gunnarsson, jag och Ronnie åkte iväg i hans

nya Merca-buss, ner till Italien och hämtade den bilen, men då hade jag nog inte börjat på Vick... hade jag gjort det? Jag minns inte... i alla fall började jag jobba tidigt där på värkanten, och sedan tog vi bilder där Ronnie körde förbi med bussen och Tecnon stod still. Det såg ju ut som tvärtom [skratt].

**TH: Var inte det fusk?**

**PC:** Fusk, ja [skratt]. Eller så körde Tommy förbi med bussen. Det blev en fantastisk fartbild alltså [skratt]. Vi kunde ju inte veva igång bilen på gatan, och man såg faktiskt inte bakgrunden.

**JT: Var det Vick eller Smog då?**







LAT ARCHIVE

1972 hade Ronnie på allvar etablerat sig i F1-cirkusen (ovan, på Mosport Park i Kanada), men Pers arbetsgivare, Vick, fanns fortfarande kvar på hjälmen.

## "Jag var inblandad för att Ronnie inte pratade engelska; jag fick åka med som tolk i början"

**PC:** Företaget hette Vick Scandinavia och ägdes då av ett amerikanskt läkemedelsföretag som hette Richardson-Merrell. I England hade Vick ett läkemedelssortiment, men i Sverige hade vi bara Vick halstabletter och den där krämen man fick på bröstet som barn när man var förkyld, och Vicks inhalator. Sen kom ju Clearasil schampo och acneprodukter, och under min tid kom Oil of Ulay, en skönhetskräm som var mycket populär.

**JT: Smog, var det ett eget varumärke?**

**PC:** Smog var en halstablett som de hade.

**JT: Som de ville lansera?**

**PC:** Nej, de hade lanserat den och den hade floppat. Det var en rökarens halstablett, ja det var väldigt tveksamt, så den kunde man väl laborera med i ett sådant här sammanhang. Vick var lite för seriöst för att sätta på en racerbil tyckte de.

**JT: Så Smog-loggan åkte på?**

**PC:** Jag kommer inte ihåg hur många år den var med, men den satt i alla fall på Formel 2-bilen som han vann EM med. Eller var det den vi bytte på kanske. Ja, intresset att hålla på här hemma med honom var inte särskilt stort, så vi försökte gå ut i världen och få andra Vick-länder intresserade. Och de första som hoppade på, det var England.

**TH: Det var ditt projekt där, så att säga?**

**PC:** Det var Gerth Elverskog som initierade på VD-nivå ute i Europa och världen, och de ville ha reda på vad vi hade gjort, vilka erfarenheter vi hade, vilka resultat vi hade nått och så vidare, men sen gick det ner på min nivå.

**JT: Du jobbade inte gentemot March då?**

**PC:** Nej, jag var inblandad för att Ronnie inte pratade engelska, så jag fick åka med som tolk i början. Det började med att Alan Rees ringde mig på Winkelmann-tiden och hörde om Ronnie möjligtvis var disponibel. Han ville att Ronnie skulle testa för Winkelmann. Och då hade ju Ronnie åkt Tecnon i Formel 2. Det var väl på slutet säsongen -69. Ronnie åkte på Monza och det gick väldigt bra tills någonting hände – det var något som gick sönder vill jag minnas. Sedan ringde Alan Rees och det var honom jag hade mest kontakt med i början. Jag visste ju inte om Max Mosley och de andra två gubbarna, vad de nu hette; Robin Herd och han som gick bort...

**JT: Graham Coaker.**

**PC:** Graham Coaker, ja. Alan Rees hörde om vi kunde komma över till Cadwell Park. Det var en hösttävling där det var vanligt att fabrikena visade sina nya bilar. Han frågade

om Ronnie hade lust att åka en ny bil som de hade snickrat ihop, och det var väldigt hemligt. Jag snackade med Ronnie och jag menar; sa man "åka racerbil" till honom så var det klart han åkte [skratt]. Fick han dessutom resan betald så åkte han definitivt [skratt]. Så för första gången träffade vi de här killarna och var hemma hos Graham i hans garage och kollade bilen som såg väldigt mystisk ut, den där första Formel 3-bilen.

**JT: Det var första gången som någon körde en March-bil?**

**PC:** Ja, det var första gången.

**JT: Sen kom loppet på Rouen?**

**PC:** Dom ville att han skulle åka i Paris, det var då han voltade och bilen tog eld. Mekanikern Ove Hedlund var framme och vältte honom rätt.

**JT: Det var i March 369:an?**

**PC:** Ja, sen blev det ju ingenting mer med den, utan jag fick flyga hem honom till akademiska sjukhuset i Uppsala. När han hade frisknat till åkte vi över till England, och fick se fabriken i Bicester för första gången.

**JT: Hade han kontrakt med March då?**

**PC:** Kontraktet skrevs senare. Det finns en bild när Ronnie och Max skriver på.

**JT: Var det du som tog den bilden?**

**PC:** Ja, det var jag.

**JT: Var du delaktig i någon förhandling?**

**PC:** Det enda jag var inblandad i var när kontraktet var färdigförhandlat, då var jag med Ronnie och skrev under. Det var Gerth Elverskog och Max Mosley som förhandlade.

Gerth försökte köra hårt med March, för att få betalda resor och hotellrum för Ronnie, men det visade sig att Formel 1-kontrakten inte såg ut så. De fick ta sig dit för egen maskin och bekosta sina hotellrum själva, och man fick del i prispengarna och en viss månadsersättning, men prispengarna skulle delas med mekanikerna på bilen.

**JT: Var det några andra kontrakt på gång?**

**PC:** Nej, det var bara det, det var inga andra som var och ryckte i honom. Det var folk som hade snackat med honom; BRM hade pratat med honom redan i Monte Carlo när han vann där -69. Jag tror att Lotus också var intresserade.

**JT: Hade Ronnie några egna idéer om marknadsföringen?**

**PC:** Nej, det hade han väl inte, men han var intresserad av hur saker och ting föll ut, och han var en riktig korrekturläsare. Han drog direkt till hotellet efter tävlingen, och satt där och väntade på telefon. Det var väldigt många som ringde honom direkt. Senare på kvällen ringde han upp mig; han hade listat vilka som hade ringt, och var det någon stor drake som inte hade ringt fick jag ringa upp – Rune Månzon på DN till exempel.

**TH: Ja, han var riktigt noggrann?**

**PC:** Ja, man fick inte vrida till något, det gick inte.

**JT: Ingen försköning?**

**PC:** Nej, man fick inte ta i. Man var tvungen att hålla sig till sanningen. Drog man på lite blev han sur som bara den. I den här vevan flyttade Gerth över till England och blev VD där, och tog över sponsringen, och jobbet som skett ifrån Sverige lades ner.

**JT: Var det anledningen till att du slutade jobba med Ronnie?**

**PC:** Ja, jobbet försvann, och jag hade ingen lust att flytta till England. Jag kommer inte ihåg om jag blev tillfrågad, men March hade frågat tidigare om jag ville göra samma saker för dem, men jag kände att jag inte var så där jäkla slängd på engelska på den tiden. Det passade mig ganska bra för jag var så less på racingbranschen då. Från början räckte det med att Ronnie kunde åka bil bra, sedan handlade bara om pengar.

**JT: Ronnies engelska var väl sådär?**

**PC:** Han bodde hos en sekreterare hos March som hette Norma väster om London i Maidenhead. Hon var en väldigt trevlig tjej och ville verkligen lära Ronnie engelska, men han var ingen större språkbegävnare, det kan jag inte påstå.

**TH: Han satte sig inte på skolbänken?**

**PC:** Nej, jag sa åt honom att göra det, och det gjorde killarna på March också. En gång när vi kom till fabriken ringde Max Mosley på snabbtelefonen: "The Superswede is here". Då sträckte Ronnie på sig. "Men vet du vad swede betyder?", sa jag. "Svensk", svarade han. "Ja, men det kan betyda kålrot också." [skratt]. "Va?", sa han ganska förvånad.

**JT: Du var inte sugen på att följa med till Lotus?**

**PC:** Nej, nej, det var aldrig snack om det. Jag och Ronnie var där en gång och snackade med Peter Warr, hemma hos honom. Det snackades lite löst, men det var enda kontakten jag hade med Peter Warr.

**JT: Var det inför...?**

**PC:** Peter Warr började prata lite löst om Ronnie var intresserad av att gå till Lotus helt enkelt.

**JT: Var det hemligt innan?**

**PC:** Ja, det var ett halvhemligt möte. Så långt var jag med. Det var i den vevan som jag

slutade.

**JT: Var du på Vallelunga när han vann EM-titeln i F2?**

**PC:** Nej, min grej var att åka ut tidigt på säsongen för att få lite bilder som jag kunde använda resten av året. Sedan var jag inte ute. Jag satt hemma och jobbade med telefon. Men jag åkte privat ner till Monaco, ett par gånger, men det var på semester.

**TH: Så du följde inte racingen på plats?**

**PC:** Nej, allting skedde per telefon. Ronnie ringde mig och jag ringde de journalister som var intresserade. I början gjorde jag releaser efter racen. Sen blev det tvärtom, inför racen.

**TH: Det var ganska smidigt att få in materialet?**

**PC:** Det märkliga var att när vi pratade med March och Team Lotus så gjorde de inte på samma sätt som vi. Lotus hade stora jippon på tävlingarna, med cigarettgubbar som var ute och delade ut cigarettpaket och massvis med prylar. Marlboro gjorde en väldigt bra Formel 1-pocket om alla banor och race. Men de jobbade inte mot pressen, förutom direkt på banorna.

**JT: Märkligt!**

**PC:** Sedan gjorde Picko om det där, och många andra, med Mennen och Pierre Robert, men då var det inte lika lätt längre.

**TH: Det minns man ju...**

**JT: Oj, vad tiden har runnit iväg.**

**PC:** Ja, och ni måste ju iväg. **FO**

## "Ronnie var en riktig korrekturläsare. Man var tvungen att hålla sig till sanningen"



I samband med att Ronnie tog sig till Formel 1 (överst, på Clermont-Ferrand 1970, där han körde en privatansmälld March) försvann Per Cewrien ur bilden. I F3-loppet på Silverstone 1969 (ovan) kom Ronnie trea – notera Smog-dekalen på nosen.