



Åke (vänster)
tillsammans med
Eddie Dennis på
Zolder 1976.

PERSONERNA BAKOM RONNIE

Vi avslutar vår artikelserie med att prata med Ronnie Petersons mekaniker Åke Strandberg.

Intervju Tomas Hägg och Joakim Thedin

Tomas Hägg: Hur kom det sig att du började meka med racingbilar?

Åke Strandberg: Jag höll på med gokart i början på 60-talet hemma i Dalarna; jag mekade och tävlade själv. Det var faktiskt vid en tävling i Laxå som jag såg Peterson för första gången, och insåg att det kanske inte var min grej att sitta bakom ratten. Men jag har faktiskt en bild där Ronnie står efter mig på gridden [skratt]. Ja, han hade haft problem med bilen.

Joakim Thedin: Du mötte din överman som förare?

ÅS: Ja, och på en annan tävling ville Ronnies pappa ha min motor som reservmotor till Ronnies bil. Sedan var det färdigtävlat för min del, men jag åkte med på en del tävlingar som mekaniker.

JT: Så ni började samarbeta redan där?

ÅS: Ja, men jag hade fast jobb på Domänverket och kunde inte vara med Ronnie ute på alla gokart- och F3-tävlingar, utan hjälpte mest till på hemmaplan. Jag hjälpte även andra förare, till exempel Torsten Palm.

TH: När tog du klivet ut i Europa?

ÅS: När March bildades sent -68, skrev Ronnie ett F3-kontrakt med dem. Jag hade i bakhuvudet att försöka bli mekaniker utomlands, och hade fått lite kontakter med March.

JT: Talar vi om -70?

ÅS: Nej, -71 eller -72 kanske. Och det verkade inte omöjligt. De tog namn och adress, och sa att de kunde fråga Peterson. "Nej, blanda inte in honom, då kan det bli lite fel", sa jag. Sen kom det ett brev från March Engineering där de skrev att de behövde lite folk till nästa säsong. Om jag var intresserad så skulle jag höra av mig, vilket jag gjorde. Jag åkte över i november -73.

JT: Du kände Ronnie sedan gammalt, och ändå ber du inte honom om hjälp?

ÅS: Det handlade inte om honom. Skulle jag rida på hans meriter och det skulle visa sig att jag var oduglig, då skulle det bli helt fel.

TH: Att det skulle slå tillbaka på honom?

ÅS: Ja, de skulle kunna säga till Ronnie, "vad fan ska du med den mekanikern till?"

TH: 99 av 100 hade tagit den chansen.

ÅS: Ja, men jag gjorde det inte. Jag gjorde tvärsom, och det är jag glad för idag. Jag minns väl när jag kom till March, med en resväska och 500 kronor på fickan. Och var skulle jag bo? Det blev tillsammans med resten av March-gänget på puben The Plough. Men usch vad nervös jag var... då längtade jag efter morsan.

JT: Började du jobba direkt?

ÅS: Ja, det låg en hög med bråte i ett hörn som jag skulle sortera. Men det var F1-delar: växellådor och bärarmar. Då glömde jag helt

enkelt morsan... Efter jul fick jag hoppa in i F2-teamet. Robin Herd sa: "Vi har en fransman här, Patrick Depailler. Han ska köra en av bilarna, som sponsras av Elf, och har BMW-motor. Vi tycker det verkar bra med en engelsk bil, en fransk chaufför, en tysk motor och en svensk mekaniker." Och det blev det ju. Vi vann EM -74.

JT: Du var inte bara mekaniker, du var med och byggde en del bilar hos March och Lotus?

ÅS: Patrick kraschade fyra bilar och jag gjorde fyra nya. Förutom den första, satt han inte i någon av de andra innan tävling; han var sned och krokig i benen, så jag fick mäta och anpassa bilarna så gott det gick.

JT: Hade Ronnie en annan mekaniker till sin F2-bil?

ÅS: Ronnie körde Patricks reservbil, och Max Mosley sa tydligt ifrån att jag inte skulle bry mig om Ronnies bil, utan skulle sköta Patricks, men vi bytte motorer...

TH: När ledningen tittade åt andra hållet?

ÅS: Ja, och sedan var det ingen som kunde förstå hur Petersons motor satt i Depaillers bil [skratt].

TH: Hur nära arbetade F1- och F2-mekanikerna?

ÅS: Jag blev kompis med F1-killarna, och efter några pints på puben var man inne i sm-

John Player Team Lotus

ÅKE STRANDBERG



LAT ARCHIVE



Team Lotus fotograferas i samband med Österrikes Grand Prix 1975 (ovan). 1978 körde Ronnie för BMW i Daytona (vänster) – något som han ville fortsätta med efter F1-karriären.

"Jag har faktiskt en bild där Ronnie står efter mig på gridden... han hade haft problem med bilen"

eten. Inför säsongen 1975, frågade Max om jag ville åka med och testa F1:or i Sydafrika med Hans Stuck och Lella Lombardi. Det gjorde jag. De gamla bilarna tog sig knappt runt, så vi började bygga föregångaren till den här (pekar på en modell av March 761). En bit in på säsongen kom Eddie Dennis och frågade om jag inte ville börja jobba hos Lotus. Jag ville fundera på erbjudandet, och killarna i March sa att jag inte skulle bli gammal hos Lotus.

TH: Vad menade de med det?

ÅS: Lotus var ett väldigt tajt team med komplicerade bilar.

TH: Tvekade du?

ÅS: Nej, jag tog chansen. De hade inte frågat mig om jag inte hade stått stadigt på fötterna. Jag hade stor respekt för deras chefsmekaniker Eddie Dennis, det har jag än idag. Han

hade varit med och tagit fram fyra världsmästare: Jim Clark, Jochen Rindt, Graham Hill och Emerson Fittipaldi, och senare även Mario Andretti.

JT: Hur reagerade March?

ÅS: Robin Herd och Max förstod, så det var inga "hard feelings". Jag fick faktiskt sämre betalt än hos March, och när jag kom till fabriken blev jag väldigt förvånad; jag trodde det skulle vara en jädrans fin verkstad. Det var sprickor i golvet och en massa bråte överallt. Men det fanns gluggar där de gamla 72:orna och 76:orna stod, och jag tänkte: "Äntligen specialbyggen och inga serieproducerade bilar med halvtumsbultar."

JT: Och en stallchef med vågade idéer?

ÅS: Ja, men han var beroende av att ha en stab som kunde omsätta idéerna i praktiken. Lotus 72:an var ju kanske den mest kompli-

cerade bilen i sin generation, så jag fick lära mig att bygga bil på riktigt. Gick något sönder gick det inte att använda serietillverkade delar. Man fick hitta lösningar ändå. Det var en skola utan dess like. Chapman ville ha fram en ny bil och började skissa på 77:an, som jag och Bob Torrie byggde.

TH: Du sa tidigare att du inte ville ha hjälp av Ronnie för att komma in som mekaniker i England. Hade du nått ditt mål?

ÅS: Från början var Lotus väldigt tydliga med att jag inte jobbade för Ronnie, utan för Lotus, men efter ett tag tyckte Peter Warr att jag kunde koncentrera mig på Ronnies båda bilar.

JT: Alla pusselbitar hade fallit på plats?

ÅS: Ja, men det var ändå ett kritiskt läge; jag behövde arbetstillstånd. Peter Warr sa att han skulle fixa det. "Hur då?" undrade jag. "Jag har ju dragit hit dig, så det ska vi lösa", sa han. "Eftersom ni är svenskar, och en av er talar så dålig engelska så spinner jag på att Ronnie måste ha en tolk med sig. Det är helt enkelt en säkerhetsgrej." Jag fick sex månaders "work permit" hos Lotus.

TH: Hur var stämningen i Lotus?

ÅS: Jag var väldigt nervös, men jag ▶



Team March 1976 (Åke längst fram).

"Killarna i March sa att jag inte skulle bli gammal hos Lotus"

hade lärt mig så pass bra engelska att jag utan problem kunde förklara med tekniska termer vad jag menade. Mot Chapman kunde du inte börja argumentera. Ja, det gick att säga: "Jag tror att du har fel, men vi gör som du tycker ändå." Då kunde han komma tillbaka och säga: "Jag tror att du hade rätt ändå."

JT: Låter som hård disciplin?

ÅS: Det gällde att följa reglerna. När vi skulle åka till Interlagos 1976 skulle vi vara enhetligt klädda i byxor, skjorta, slips och kavaj, och den som inte ställde upp på det här skulle få sparken på timmen. Vi fick ut tjocka byxor som stacks som attan – ungefär sådana som man hade i lumpen. Som tur var hade jag varit hemma över jul och fått ett par tunna långkalsonger av morsan. När vi samlades i Norwich fick jag mina pikar för att jag hade långkalsonger när det var så varmt i Brasilien. Vi flög Hethel-Heathrow, Heathrow-De Gaulle, De Gaulle-Lissabon, Lissabon-Rio, Rio-São Paulo. I Norwich var det fyra minus och på plattan i Brasilien 52 grader varmt. Ni kan skriva upp att de som inte hade något under sina byxor var alldeles uppskavda på lären. Då skrattade de inte längre.

JT: Sen blev det mer problem i Brasilien?

ÅS: Ja, Ronnie och Mario bröt båda två. Peterson hade fått nog av Lotus och Chapman, och till nästa lopp i Sydafrika hade han gått tillbaka till March.

JT: Följde du med Ronnie direkt till March?

ÅS: Nej, jag var med Lotus i Sydafrika. Men efter Ronnies andra tävling för March, i Long Beach, där han åkte in i räcknet, kom han till mig och sa: "Nu måste vi göra något – helt plötsligt hade jag inga bromsar bak."

JT: Han kom till dig, som var Lotusmekaniker?

ÅS: Jajemen. Det var inte första gången han sa att det bara var några få som han litade på, så jag började hos March igen. Sedan hade

ju skrothögen, Marchen, helt plötsligt blivit snabb och tog flera poles, och på Monza 1976 stämde allt och vi tog March-stallets enda riktiga seger någonsin. En kul grej var när man stod långt fram på gridden så gick man alltid bakifrån genom fältet och tittade och sa: "Jasså, Niki står så här långt bak" [skrattar].

JT: Du och Ronnie slog ihop era kloka huvuden några gånger?

ÅS: Jag förmodar att du tänker på när Ronnie kom in i depån i Monaco och sa: "Gå bort och titta på James Hunts och Niki Laudas däck. Jag tror att de använder betongblocken för att ta kurvorna snabbare." Och mycket riktigt fanns det spår av betong på deras däck. Tar du stöd där och trampar gasen i botten gäller det att ha koll på grejerna. Sen kommer jag också ihåg när Colin Chapman bad mig att ta en pappbit och gå bort och rita av Ferraris bakspoiler. "Och om någon

kommer kan du ju säga att det var någon som försökte bryta sig in", tyckte han.

JT: Fick du inget anbud att följa med Ronnie till Tyrrell?

ÅS: Ronnie ville ha med mig, men inte Ken Tyrrell. Robin och Max visste att jag inte var intresserad av att vara kvar i March och skriva åt Jody Schekters bror, eller någon annan som köpte in sig. Så där stod jag, arbetslös för första gången.

JT: Hade det varit kul att jobba med både Ronnie och Patrick i Tyrrell?

ÅS: Tyrrells verkstadschef, Neil Davis, sa att det fanns jobb, men jag skulle få börja som trainee. Och lönen! Om det var dåligt betalt i Lotus, så ville Tyrrell bara betala hälften.

TH: Hur löste det sig?

ÅS: Jag åkte upp till kompisarna i Lotus. Peter Warr hade slutat, och det tog inte mer än några dagar innan han ringde. Han hade flyttat ner till Reading och startat ett nytt stall – Wolf. När han vevade igång saker gick det undan. Vi träffades på Bennett Road i Reading och det var bara att skriva på.

TH: Och betalningen?

ÅS: Jag trodde att det var en siffra för mycket i kontraktet. Fan, vi var högst betalda av alla. Det här grodde lite i Peterson. Han hade nog velat få körningen i ett stall med bara en chaufför och tre bilar, där alla drog åt samma håll. Det var en bra tid. När Schekter vann Wolfs debut i Buenos Aires var det medvind. Det var första gången ett nybildat team hade byggt en ny bil på hösten och sedan vunnit nästa års första GP.

TH: Var inte du med i Argentina?

ÅS: Jag fick vara hemma och göra klart bil två och tre, och lyssnade på racet på radion med plåtslagarna och svarvarna. Vet ni vem som var svarvare förresten? Ross Brawn. Han har kommit lite längre än jag nu [skratt].

JT: Hur var kontakten med Ronnie den här tiden?

ÅS: Vi kom tvåa i förar-VM efter Niki Lauda, och Ronnie tuggade på i sin sexhjulning. Han kom ofta och pratade om sin bil, om utväxlingar och jag skrev ner siffrorna på ett papper. Vi kom kanske ännu närmare varandra. Warr förstod vad det var frågan om, och han tyckte nog att det var synd att Wolf inte hade Peterson.

JT: Du bodde hemma hos Ronnie och Barbro?

ÅS: Under den här tiden köpte han en fastighet i Cookham Dean och tyckte att den gamla tjänstebostaden kunde vara något för mig.



Full fart på karriären för Ronnie (ovan i Österrike -73). Strandberg var dock noga med att inte rida på Petersons framgångsvåg.

Det var första gången i hela mitt liv som jag hade bott i ett eget hus. Vi hade börjat fundera på att racingen, och flyttandet, skulle ta slut någon gång. Och Tyrrell var inte så muntert för honom, det förstod jag när vi pratade. Han sa: "Nu ska du inte behöva flytta någon mer gång." Vi pratade också om att försöka få till det inför -79. Ronnie hade kontakt med Marlboro och McLaren.

TH: Skulle du ha följt med?

ÅS: Så var det sagt. Sedan hade Ronnie fått ett halvt löfte om att Marlboro skulle sponsra ett F3-stall i Ronnies namn. "Det skulle passa bra för dig att sköta", sa han. Med en

svensk förare. För hans egen del skulle -79 nog vara sista säsongen i Formel 1.

JT: Trots att han ville åt VM-titeln?

ÅS: Han ville inte sitta i en skrothög, utan körde hellre BMW:s standardbil. Luften hade gått ur honom lite grann; det var ju bestämt att Mario skulle ta titeln -78... Sen kom ju loppet på Monza. Efter första varvet kom Schekter in i depån och vinkade åt mig. Det brukade han inte, han vände sig alltid till Peter Warr eller Harvey Postlethwaite. Schekter skrek: "Det har hänt något och jag tror att Ronnies bil är inblandad." När jag kom fram till bilen, hade de lyft ur honom.

"Jag gick ut i friska luften och tänkte: 'Varför stannar inte spårvagnarna? Varför stannar inte allt upp?'"



1977 jobbade Åke och Ronnie inte tillsammans. Peterson körde för Tyrrell (ovan i Long Beach) medan Strandberg var tillbaka hos Lotus.

Han sa: "Jag har så jävla ont i benen." Jag såg att benen var illa där. Sedan var det transport till sjukhuset. Jag, Staffan Svenby, Colin och Sid Watkins åkte dit. Alla trodde att det skulle ordna sig, men på morgonkulan kom beskedet att han hade gått bort. Jag gick ut i friska luften och tänkte: "Varför stannar inte spårvagnarna? Varför stannar inte allt upp?"

TH: Vad hände sen?

ÅS: Han var stor i Italien, så han låg på lit de parade, för att sedan flygas hem till Sverige med Lotus-planet.

JT: Var du med i planet?

ÅS: Ja, det var jag. Jag satt på golvet intill kistan och höll i den. Bakom piloterna satt Staffan. Någon tyckte att jag skulle ha säkerhetsbälte, men jag tänkte att om det händer något är det skit samma om vi åker ur planet båda två.

TH: Och sedan blev det begravning?

ÅS: Nej, innan den flög jag till England, åkte till huset där vi bodde och klippte ner så mycket järnek som behövdes till en krans. Den fick han med sig... [några minuters tystnad] Nu får vi sluta att prata om det här och gå över till roligare grejer.

JT: George Harrison gjorde en hyllningslåt till Ronnies ära. Var du med under inspelningen?

ÅS: Ja, George var en de närmaste grannarna och umgicks mycket med oss när vi var hemma, så jag var med och klistrade upp mikrofoner på några av banorna.

JT: När de filmade?

ÅS: Nej, de spelade in motorljud. George skrek och undrade om jag hade någon "gaffer tape". Ja, ja, vänta så ska du få. Men sen var jag faktiskt med i studion hemma hos George på Friar Park när de spelade in.

JT: Vilka är med på plattan?

ÅS: Steve Winwood, Eric Clapton och jag tror att Ringo också är med. Jag fick en skiva från första pressningen, utan "label" i mitten, men tyvärr så blev den kvar när jag flyttade från huset. Jag fick även en Beatles-skiva, som var signerad av hela bandet. John träffade jag inte, men de andra tre. Den skivan blev också kvar tillsammans med en guldskiva, jag tror det var The Wall, som Ronnie fick av Nick Mason i Pink Floyd.

JT: Bodde du kvar med Barbro och Nina i huset?

ÅS: Ja, men det var först i november som vi träffades sedan olyckan. Det var inte lätt. Barbro ville ha hjälp med att ordna Ninas treårsdag, en liten fest. Vi ringde runt till de närmaste grannarna: Frank Williams, George Harrison och Olivia och deras Dhani som var lika gammal som Nina. Vi hyrde in en "entertainer" för barn. Hon sa: "Om barnen tar sin mamma och pappa i handen och sätter sig i en ring på golvet så ska vi ha lite allsång." Så vi satte oss på golvet med "våra" ungar och hon sjöng "Old McDonald had a farm". När det blev Harrison's tur att sjunga sträckte hon fram mikrofonen. George vred lite besvärat på sig och då sa entertainern till Dhani: "Oh, maybe your dad can't sing." Hon visste nog inte riktigt vem han var [skratt].

JT: Till sist; hur länge stannade du kvar i Formel 1-branschen?

ÅS: Sista loppet jag jobbade på var Brasiliens GP 1981 med Fittipaldi Automotive. Jag fick erbjudande att följa med Keke Rosberg till Williams 1982. Det var ju synd att jag inte hoppade på, för han blev ju världsmästare.

TH: Tack, det här var en trevlig resa.

ÅS: Ska ni inte ha en kopp till innan ni åker? **FO**