



Ce-Ge med en erövrad vandringspokal året 1955.

Mercedes treuddiga stjärna symboliserar "På land - Till sjöss - I luften".

Men dom är inte ensamma om att kunna säga sig ha verkat inom alla tre elementen. Detsamma kan sägas om Carl-Gunnar Hammarlund.

Ce-Ge föddes den 20 maj 1921, adressen var Klostergatan 2 i Malmö, (hur många visste det), och bara två år senare fick han känna på att styra pappas bil första gången och lyckades följa vägen rätt hyggligt. Kanske grundlades motorintresset redan här?

Från Klostergatan och gården kommer han väl ihåg en midjestyrd sopbil, en gammal Renault med kolskyffel-huv. Det var den enda bil som kunde svänga runt inne på gården utan att "ta om".

Men tiden i Skåne blev inte så väldigt lång och man flyttade snart tillbaka till det egentliga hemmet på Högbergsgatan i södra Stockholm.

När han var 10 renoverade Ce-Ge själv sin pappas aktersnurra och några år senare så studerade han på sommarloven motorteknik och praktiserade på Roslagens flygkår som flygmekaniker. För där fanns ju motorer och dessutom fick han här flygerfarenhet som kom väl till pass längre fram.

Tävlingsinstinkten

Den fanns hos Ce-Ge redan i unga år, bl a blev han som femtonåring distriktsmästare i 50 meter bröstsim vilket visar att han var i fysiskt topptrim.

Ungefär samtidigt skaffade han sig sin första lättviktare - en DKW, som snart byttes mot en Rex med 98 cc Villiers motor. Med denna lättviktare körde han sin första tävling - och nu var han fast. Snart byttes Rexen mot en 350 cc FN och Ce-Ge:s karriär som licensierad tävlingsförare började!

Ce-Ge Hammarlund

- På land - Till sjöss - I luften,
- fast bäst i VW och Porsche 356!

Av Willy Berg.

Visserligen hade han inte samma framgångar som senare i bil men vann dock några tävlingar. Viktigast med motorcykelåkandet var kanske inte framgångarna just då, utan den skolning han tvingades gå igenom.

Med motorcykel är det livsviktigt att välja rätt spår, ha rätt ingångshastighet, balans m m. Ce-Ge är inte ensam om att gått denna väg, andra som gjort det är t ex Berndt Jansson, Erik Karlsson "På taket", (Eriks smeknamn är förresten myntat av Ce-Ge), och många andra.

Premiär som snurreförare

Parallellt premiärstartade Ce-Ge i en båttävling som snurreförare, det var den 17 maj 1938. Debuten gick inte så bra, han hamnade - om inte på taket - så i alla fall upp och ner! Men premiären var i alla fall avklarad.

1939 var det dags för ett hägrande bilkörkort! Fast nu kom kriget och det blev litet svårt med bilkörning. För under kriget var det i stort sett stopp på motorsport och Ce-Ge tog tillfället i akt och gick igenom Handelskolan. Dessutom blev han inkallad för att tjänstgöra fyra år vid flyget. Alla fick ta sitt samhällsansvar.

Kriget tog så småningom slut och 1946 tävlade han igen, nu med en Zündapp 500 KKS. Drömmen om att äga och tävla med bil blev emellertid allt starkare. Vid något tillfälle fick han faderns tillstånd att låna dennes Dodge och köra manövertävling.

Men Ce-Ge ville ha en egen bil! Fast köpa bil var svårt och framför allt då en konkurrenskraftig tävlingsvagn.

Vad var att göra?



Ce-Ge med sin amerikanska" Midget. Bilen finns bevarad och ägs i dag av Douglas Kennborn i Ljungskile.

Ce-Ge byggde egen bil

Jo - dåvarande goda vännen och Speedway-basen Olle Olsson och MC-föraren Nils "Kryddan" Öberg i Motorsällskapet samt Ce-Ge startade upp bygget av en amerikansk Midget. De köpte in en Morris från 1937 vilken demonterades helt. Man behöll chassie, axlar och hjul och sålde resten. För pengarna inhandlades en 60 hkr Ford V8 sidventilare med tillhörande treväxlad låda.

Men hur bygger man en bil? Ingen av de här tre hade erfarenhet av sådant. Sunt förnuft fick råda och man ställde bilens fyra hjul på var sin våg och sedan placerade man motorn på det ställe där man uppnådde viktförhållandet 50/50. Visserligen hamnade motorn så långt bak att Ce-Ge fick sitta med ett ben på var sida om motorn, men vad gjorde det.

Motorn trimmades så långt det var möjligt. När arbetet var färdigt räknade man med att man fick ut c:a 135 hkr, och eftersom bilen var växlad till 178 km/t och bara hade en vikt på 360 kg så hade den på korta sträckor bättre acceleration än många fina racerbilar.

Debuten skedde i Ahlbybacken 1949. Konkurrenter var Cooper F III, Effy F III och ett par Bugatti, en av dessa var en typ 35.

På träningen körde Ce-Ge lite väl försiktigt och fick en dålig tid, inte så konstigt - det var ju premiärturen.

Tydlig "stallorder"

Av någon anledning var Olle Olsson surmulen men sade inget. Men precis när Ce-Ge stod på startlinjen för sitt första åk, lutade sig Olle över sittbrunnen: "*Släpper du gasen en enda gång uppför backen så slår jag ihjäl dig!*"

Det var klara besked och Ce-Ge höll gasen i botten



Midnattssolsrallyt 1953. Ce-Ge blev övertalad att köra en helt original VW av årets modell. Synkroniseringsringen i den nya växellådan stal några hästkrafter och dessutom hade VW kvar 25 hästars motorn 1953, bilen var också något tyngre än föregående årsmodell vilket gjorde den till den tröttaste Volkswagen Ce-Ge kört. Dessutom var ju bilen inte preparerad för rally. Han kände sig så uppgiven att han faktiskt övervägde att bryta efter första sträckan. Men han fullföljde rallyt, det låg inte för tävlingsmanniskan Ce-Ge att ge upp.

hela backen och slog nytt backrekord som fortfarande ingen slagit.

Det blev alltså succé redan från början och vi kan tillägga att ekipaget inte förlorade en enda tävling.

Klassen hette Amerikansk Midget, men det hände en hel del olyckor och incidenter vilket så småningom ledde till att man slopade tävlingsklassen.

Senare samma år körde Ce-Ge en tävling på Skarpnäck med en Morris Minor. Dock var inte bilen särskilt konkurrenskraftig så han hamnade ungefär i mitten i resultatlistan.

1952 övertalade Arthur Wessblad, även han en legendarisk VW- och Porsche-åkare, Ce-Ge att åka med under Midnattssolsrallyt. Vi tror inte han behövde övertala länge. Ce-Ge läste karta och avlöste även Arthur vid ratten och man slutade tvåa efter Grus-Olle Persson.

Nu hade Carl-Gunnar riktigt fått blodad tand och som B-junior började han nu tävla i OT = Orientering + tillförlitlighet, med sin nyinköpta Volvo PV 444 D av 1953 års modell. Som kartläsare åkte bland andra Martin Lundberger, bror till "Professorn" Lundberger och far till en kommande storförare, Johnny Lundberger. Man lyckades bra, vann fyra tävlingar i rad.

Nu blev det Volkswagen

Sedan kom samtalet från Scania Vabis, (Volkswagen-importören), där han blev erbjuden en bil - i och för sig inte gratis - i bilbristens tider innebar det egentligen bara att man blev erbjuden en bil med omgående leverans. Men det blev starten till ett samarbete som varade i 18 år!

Ce-Ge körde sedan sju tävlingar som junior och vann sin klass i samtliga och blev erbjuden en plats i Scania-Vabis andralag. Det betydde bl a att han fick köpa sin tävlingsbil till reducerats pris.

Årsskiftet 1953-54 blev Ce-Ge senior och nu kom de verkliga framgångarna, samtidigt köpte han också sin första Porsche. Med Volkswagen körde Ce-Ge OT och parallellt tävlade han med Porschen i rallyn och på bana.

Han vann Midnattssolsrallyt och Västkustrallyt samt praktiskt taget alla hastighetstävlingar på bana som han ställde upp i. Fast vid Sveriges GP i Kristianstad 1955 körde Ce-Ge en Porsche 1500 super mot Alfa Zagato 2 lit. och en Fiat V8. Det blev en femte-



*SM-tävling,
Masnatta, Hede-
mora -57. Det var
inga landsvägar
man körde på
precis. Men som vi
vet är Volkswagen
robust och tål det
mesta.*



*Ce-Ge och
Erik "Jerka"
under en vinter-
tävling 1956.
Man försökte nog
köra med margi-
naler, men ibland
blev det "kon-
takt", som här där
vänster fram-
skärm fått en lite
annorlunda form.
Sådana här
skador medförde
prickbelastning
och kanske en
missad placering.*

placering. Det fanns naturligtvis en gräns.

Men 1956 och 1957 när Porsche Carrera kommit vann Ce-Ge bägge tävlingarna. En sådan kombination förare och bil var det svårt att stå emot.

Hade SM funnits alla åren hade Ce-Ge vunnit stora turistvagnsklassen från 1954 till 1962 då han slutade tävla!

En trogen vapendragare åren i skogen blev Erik "Jerka" Pettersson och de inledde samarbetet med att i Porsche vinna Midnattsolsrallyt 1954 och med Volkswagen vann man två raka mästerskap i T åren 1955 och 1956.

Hände alltid mycket

Ce-Ge har ett gott minne och har otroligt mycket att berätta, men hans kartläsare Erik "Jerka" är inte sämre och vi låter här Jerka berätta om några episoder från de tidiga Volkswagen-åren.

1956 körde paret en tävling som ingick i Rikspokalen, (= Svenska Mästerskapet). Det hade varit en hård säsong och det var nu det skulle avgöras. Värste konkurrenten "Grus-Olle" kunde vinna mästerskapet om han vann tävlingen.

Skulle han komma i mål på placering efter Ce-Ge blev Erik och Ce-Ge SM-segrare.

Alltså - så spännande något kunde bli.

Väglaget var det sämsta tänkbara. Den myckna snön höll på att töa och det vara såphalt, och våra dagars dubbdäck fanns inte. Tappade man greppet kanade man ut i geografien.

Vid ett tillfälle, i en lång hal utförslöpa kunde Ce-Ge omöjligt få ned farten och i slutet på rakan skar bilen

ned i diket, voltade, och blev liggande på taket.

Det blev alldeles tyst, och det var kolsvart ute. Efter att ha konstaterat att ingen skadat sig så tänkte båda. "Det var det det".

Då hördes en försynt knackning på Ce-Ge:s dörruta.

- Herr Hammarlund, hur står det till?

- Jo, svarade Ce-Ge. Både jag och Erik mår bra, men vi får inte upp dörrarna.

- Jaså, men vi är rätt många åskådare här så vi välter tillbaka bilen.

Sagt och gjort. Det myllrade fram åskådare i snöslasket och inom några sekunder stod bilen på hjulen igen på vägen. - Och motorn gick igång!

Det blev gasen i botten och full jakt på sekunder igen. Nu var dom ändå dyrbarare!

Dags igen

Nästa sträcka var mycket krokig och ringlade sig fram utmed en sjö. Mycket vackert och med fullmåne. Men det hann inte våra huvudpersoner tänka på. Det var mycket svåra förhållanden. På den tiden fick man inte veta sträckorna eller träna före tävlingarna. Endast ett par timmar före start fick Erik kartorna och han läste in sig så snabbt han kunde på de olika avsnitten.

Ce-Ge lät Folkan gå för allt vad det gick på den krokiga och hala vägen, men förmodligen var inte hjulinställningarna de bästa efter rullningen, för vid ett tillfälle när det var ett berg på ena sidan, körde Ce-Ge i en kurva folkan rätt in i berget, men studsade tillbaka ut på vägen igen i en snygg piruett.



Tolvtimmars på Skarpnäck 1962. Köra så fort som möjligt men skona däcken. Just detta är beslöt man satsa på ett speciellt däck för att undvika tidsödande byte av hjul. En chansning som gick vägen. Man kom totaltvåa. När Ce-Ge lite i smyg kände på ena bakdäcket efter målgång fanns nästan bara väven kvar.

Ce-Ge slängde i ettan. Full gas och iväg igen.
- Stopp! Vrålade Jerka. - Du kör åt fel håll! Gör en handbromsvändning
- Nej då, det är rätt! Skrek Ce-Ge tillbaka och drog i tvåan.

- Jamen, skrek Jerka, - månen är ju på den sidan nu och sjön på den andra!

- Ja jäklar, det är dom ju, sade Ce-Ge och gjorde en handbromsvändning och kom i rätt riktning igen.

Samma procedur igen. Ettan och fullt, tvåan och fullt. Så var man tillbaka vid berget - *och körde in i det en gång till!*

Nääh, vägegenskaperna var nog inte vad de borde vara längre.

Men den här gången var inte farten så hög och de snurrade inte utan behöll färdriktningen, och bilen verkade fortfarande fungera. De kom snabbt igång igen, (hur mycket tål en VW egentligen?) och snart rundade man nästa kurva.

Då dök Grus-Olles folka upp i strålkastarljuset vid sidan om vägen, ordentligt tilltufsad även den efter kontakt mot bergväggen! Smällen hade varit så kraftig att Grus-Olle hade tvingats bryta.

- Grattis till Mästerskapet, sa Jerka snabbt i bilen och räckte fram handen till Ce-Ge.

Efter ett snabbt stopp för kontrollerat att det inte var någon fara med Grus-Olle, så fortsatte man och kom ifatt Harald Kronogård, som också körde Volkswagen, men hade kraschat sina strålkastare. Plötsligt körde han rätt ut i en snödriva!

Ce-Ge och Jerka hoppade ut och tillsammans fick de upp hans VW på vägen igen.

- Ok, jag åker efter er så jag ser, sade Kronogård. De båda bilarna for iväg igen men nu med Ce-Ge först.

Så småningom nådde den svårt sargade bilen mål och Ce-Ge och Erik blev direkt neddirigerade i Centralgaraget's källargarage tillsammans med en del andra buckliga bilar. De såg väl ut ungefär som efter ett heat i den kommande sporten "Stock Car". Det hade inte varit någon "snäll" tävling och tävlingsledningen ville inte att folk skulle se de "något i utseende" förändrade bilarna då det kunde ge dålig reklam åt rallysporten.

- Det skall bli jåkligt intressant nästa år, (1957), när man får skadeprickar för bucklor och repor, muttrade Sjöqvist, också legendarisk tävlingsförare, fast på Citroen.

Så kunde det alltså gå till att vinna ett mästerskap på den tiden.

Eric Pettersson, alias Jerka, har åkt med många olika förare. Han ansåg att Ce-Ge var en mycket skicklig förare med mycket talang och som körde med ett relativt lugn, gärna på en högre växel än andra, var en taktiker och mycket noggrann i sina förberedelser. Han var en av de första att utveckla tekniken att i kurvor köra med innerhjulen i diket för extra "stöd". Mycket effektivt, (så länge det inte ligger stenar där).

Körde också någon tävling

Men vi vill också berätta om att även Jerka provat på att köra tävlingar, och trots att han var bilskolelärare så ägde han ingen bil. Det var stor bilbrist, och vid ett tillfälle talade han med Åke Welander, försäljningschef på Volkswagen, om han inte kunde få låna eller köpa en VW.



Internationella Flugplatzrennen i Innsbruck 5 okt -58. Ce-Ge ledde under hela tävlingen men på grund av den ringa erfarenheten av tävling på höga höjder och en därmed annorlunda förbränning fick Ce-Ge tändstiftsproblem på sista varvet. Till slut fick han vackert släppa förbi Speedstern bakom och slutade därmed tvåa.



Avus-banan i Berlin. Tre kurvor. Men vilka kurvor!

- Tyvärr, Erik. Det går inte, det är två års väntetid och det är många av dom som står i kö som skulle bli arga på oss. Och inte har vi någon att låna ut heller. De båda vi har är redan bortlovade och du är ju inte heller så van att köra.

Ingen bil. Lite nedstämd talade han med chefen på Kol & Koks där Erik arbetade extra med att sända ut fakturor.

- Ja, men ta min Austin A70! Säger chefen.

- Nääh, det kan jag inte. Tänk om det går åt skogen, du har ju bara sommardäck och dom är ju lite slitna också.

- Ähh, det går inte åt skogen, och gör det det, då är det inte mer med det.

Jerka körde rallyt. I mål och efter en stund fick han på parkeringen höra ett samtal mellan två herrar vid Austinen. Det var Åke Welander och ytterligare en höjdare från Scania.

- Det är ju för dj-gt! Här får vi två bilar förstörda och så vinner någon med en Austin A70 utan en skråma på!

På måndagen visste man på Scania vem som kört Austinen. Telefonen ringde hos Jerka, det var Welander.

- Hör du Erik. Är du fortfarande intresserad av att köpa en Volkswagen?

- Jodå, sade Erik.

- Då får du köpa en ny bil med två extraljus, tak-sökare, överdragsklädsel och lite annan utrustning. Du får den 2.500 kr under listpriset. Och så får du köpa en bil varje år till dom villkoren så länge du håller dig till oss och våra förare.

Ok, sa Jerka, och blev därmed bilägare.

Tillbaka till Ce-Ge och tävlingarna.

Ett udda rekord

Vid ett tillfälle slog Erik och Jerka ett annorlunda rekord. Det var under Midnattsolsrallyt med den nya Porsche Carreran, under en sekundstrid med Jocke Bonnier i Alfa Romeo, slog man svenskt rekord i längdhopp med bil - 26 meter! Men det var det enda som var bra med det hoppet, för växellådans hals gick av

och man fick bara 4:ans växel kvar, men det gick att köra till sträckmålet, men väl där fick ekipaget ge upp.

Till råga på allt kom det till ett klassiskt tryckfel i reportaget om händelsen: "Hammarlund fick bryta efter hängel med växellådan!" - Hå, hå, ja, ja.

Hoppet mättes upp av två åskådare, en polis och en lantmätare. Fast även Jocke Bonnier bröt efter sträckan, förmodligen hade även han landat för hårt.

Man skall veta att man inte fick något "gratis" i skogen de här åren. Konkurrensen var stenhård.

Bara inom Scantias stall fanns ju "arbetskamraterna" Berndt Jansson, Allan Borgefors, Rally-Harry Bengtsson, Grus-Olle Persson m fl. Tittar vi på konkurrentmärken så fanns t ex SAAB med Erik Karlsson och Carl-Magnus Skogh och hos Volvo körde Gunnar Andersson för att nämna några.

Efter denna bedrift slutade Ce-Ge med T-sporten och aktiva tävlingar i VW. Nu satsade han allt på rallyn och bantävlingar med Porsche. Sista rallyt blev Svenska Rallyt till Midnattssolen 1957 och Erik "Jerka" flyttade över i högerstolen hos stallkamraten Berndt Jansson med vilken han åkte både VW och Porsche 356, på slutet åkte de t o m Renault R8 Gordini i och med att Berndt blev fabriksförare hos detta märke.

1962 avslutade alltså Ce-Ge karriären på bana med att i suverän stil vinna SM i stora GT-klassen efter att ha vunnit samtliga tävlingar i sin Porsche Carrera GTL Abarth.

Även Hustru Ulla

Om du nu trodde att det bara var Ce-Ge som körde tävling i familjen så trodde du fel! Även Ce-Ge:s fru, Ulla, provade på att köra fort med bil.

När, t ex, ett av KAK:s dagrally gick av stapeln i Sörmland så körde Ulla i Ce-Ge:s rallyfolka. Hon kom i mål som totaltvåa!

Vinnare? Carl-Gunnar Hammarlund i svågerns Volvo PV vilken under tävlingen blev så fruktansvärt nedsmutsad att Ce-Ge fick spola och tvätta i flera dagar innan den blev tillräckligt ren för att kunna lämnas tillbaka.



Djurgårdsloppet i Helsingfors -59. Alltid på jakt efter större byten. Ce-Ge har kört ikapp Bremer i Mercedes 300 SL. Han kom förbi i Nordenskölds-kurvan där det blev gatsten. Därefter tog han upp jakten på Curt Lincoln i Ferrari och kom i mål endast 6 sekunder efter Lincoln. Eftersom Ce-Ge körde i 2-liters klassen som startade 10 sekunder efter kan man säga att han var snabbast. Klassen vann han dock, liksom 1958 och 1960.

Använde Porchen som ett flygplan!

Men Ce-Ge har även tävlat i större sammanhang, 1956 vann han bl a Berlins Grand Prix på Avus-banan i Berlin - före tre stycken fabriks-Porschar!

Märkligt nog vann Ce-Ge tävlingen delvis på sina erfarenheter och kunskaper från flyget!

Avus-banan hade räknat från starten endast 3 kurvor. Den första är sydkurvan som är en 180 ° långsam kurva.

Den andra kurvan är Westkreuz, en högerkurva med en betongmur på vänstersidan. Kurvan tillåter så hög fart som man vågar.

Tredje kurvan är Steilwand, 45 meter hög och med c:a 40 ° dosering.

I mitten av Steilwand fanns ett målat streck i vit färg för att man inte skulle tappa orienteringen i kurvan. Den som körde en kupébil kunde nämligen inte se utgången ur kurvan, man såg bara tegelstenarna. Den G-kraft som uppstod låg som regel mellan 2,5 till 3 G på grund av centrifugalkraften, och bilen blev helt ofjädrad när den trycktes ned ända till fjädringsstoppen!

Under träningen noterade Ce-Ge att det fanns två stycken rätt breda järngaller, (för vattenavrinning från banan), c:a 80 meter före sydkurvan och när man körde över dom så ruskade det till ordentligt.

Ce-Ge såg att alla konkurrenterna började bromsa före gallren. Inte så konstigt, bromsade man vid körning över gallren blev det ofelbart en låsning av hjulen.

Efter lite funderande beslöt sig Ce-Ge ändå för att prova att bromsa efter gallren och i stället svänga c:a 30 meter efter sydkurvan, och så, det fungerade. Det blev en liten tidsvinst!

Westkreuzkurvan!

Efter raksträcka nr två närmar man sig Westkreuz-

kurvan med c:a 240 km/tim. Högerkurvan är imponerande med sin betongmur på vänster sida och halv sikt in i Steilwand.

Respekten för betongmuren på vänstersida var stor och alla bromsade ned farten något för att vara på den säkra sidan. Helt naturligt. Med över 240 km/tim riskerade man på grund av avdriften, (en form av sidoförflyttning p g a centrifugalkraften), och det därmed försämrade väggreppet att driva in i betongmuren.

Efter det här stället kom man direkt in i den hårt "bankade" vänsterkurvan som svängde hela 180 grader.

Ce-Ge gick och funderade mellan träningsvarven. Att hålla "fullt" hägrade inte.

Men, Ce-Ge funderade om han inte kunde överföra erfarenheterna från ett flygplan till det här speciella problemet. Det är nämligen så, (berättar Ce-Ge, författaren är mycket okunnig i detta ämne), att så länge ett flygplan är uppe i luften så råder en viss balans mellan flygplanet och luftströmmarna.

När man så går ned för landning och befinner sig några meter över marken uppstår det som kallas "mark-effekt". Skillnaden i den stillastående luften vid marken och den snabbt virvlande luften runt flygplanskroppen och vingarna gör att det bildas en luftkudde på vilket planet "rider". Man kan säga att de sista metrarna ned till marken "trycker" man ned planet.

Ce-Ge funderande nere i Berlin så här, att om han inte bromsade alls så riskerade han en ganska stark avdrift. Å andra sidan, när han började närma sig muren borde det bli åtminstone någon "ground effekt" mellan bilen och muren. Därmed skulle han fortfarande ha full fart in i den hårt bankade vänsterkurvan, han skulle inte tappa så mycket fart i bankningen och dessutom kunna hålla en betydligt bättre linje.

Han beslöt att chansa. Träningsvarvet tog sin början. Snart närmade sig betongmuren. Ingen broms. Full gas!

Det fanns ingen återvändo!

Ce-Ge riskerade nu att få hela sin bil uppriven på vänstersidan, i bästa fall.

Men så - när det var 10 cm mellan bilen och muren så slutade avdriften och Ce-Ge kunde hålla toppfart genom kurvan.

Under loppet märkte han att han tjänade viktiga meter varje gång han passerade stället.

Efter loppet kom en av Porsche-fabriken mekaniker fram till Ce-Ge:

- Du bromsade aldrig före högerkurvan?
- Nej, sade Ce-Ge, det gick att hålla fullt.

Nu kom en person fram som hörde det hela. Det var Porsches chefsmekaniker, Throstman. Han vände sig till sin mekaniker:

- Hur kan du veta att han inte släppte gasen eller bromsade före kurvan?

- Jo, sade mekanikern, jag tittar på bilarna i kikare, och alla Carreror släpper en liten rökpuff när förarna släpper gasen efter att ha gått för fullt på rakan. Men från denna bilen kom ingen puff, så han måste ha kört fullt.

Chefsmekanikern vände sig till Ce-Ge:

- Är det så?
- Ja, sade Ce-Ge och förklarade sin tankegång med

"ground effekten".

Mycket intressant, tyckte Porsches chefsmekaniker och gick sakta och grubblande därifrån.

Man kan ju förmoda, att efter denna händelse åkte Porsches fabriksförare fullt in i bankingen. Nu visste man ju att det gick. Ingen hade vågat prova tidigare.

Inte innan Ce-Ge visat att det gick.

Inte alltid Porsche

Fast under Kristianstads Grand Prix 1956 körde han för Ferrari, och 1957 körde han i samma tävling en Maserati. Men i klassen upp till



"Ce-Ges" Formel 1-bil. Intressant, snabb, men farlig. Colin Chapmans lösningar var inte alltid tillförlitliga.

två liter körde han, som nämnts, Porsche Carrera och vann både 1956 och -57.

Fast riktigt slut tog det inte 1962. Något enstaka inhopps blev det faktiskt. Bland annat under 24-timmars på Mantorp 1970. Dåvarande tävlingschefen på Scania, Leif Hansen och likt Ce-Ge svensk mästare på bana i Porsche, fast med 911:a, körde en VW 1500 Typ 1. Och man gjorde det bra, totaltvåa efter Freddy Kottulinski vilken vann i BMW.



Starten Midnattsolsrallyt 1958 med porsche Carrera GT-58. Bakhjulen har fått fäste och bilen spinner loss när Carrera-motorn börjar få varv. Nu skall det att gå undan. Reg.nr är AA 28842 och bilen finns bevarad och ägs av Sten Sundström i Billesholm. Den är lackerad och väntar bara på montering av lite småsaker, t ex plexiglasrutorna, Carrera-motorn och lite annat sån't smått och gott.

Och det saknades inte andra konkurrenter. Vad sägs om Picko Troberg i tre liters Rover, eller Bosse Ljungfelt i Ford, för att nämna några.

Även i Formel 1

Jo då, Ce-Ge provade även på Formel 1. Med den framgång Ce-Ge hade i Sverige, och även utomlands, så är det inte så långsökt att man hade ögonen på honom.

En del körningar i en Lotus kunde ha blivit framgångsrika. Just det, kunde blivit!

Det var ju nämligen så att det var en Lotus han körde, och ett av kännetecknen för Lotus var den ständiga jakten på kilon och lätta material, liksom en del egna lösningar varav en del var bra och en del dåliga.

Ce-Ge berättar att bilen var utrustad med en "Rick-rack" växellåda, och bilen hade dessutom en annan verkligt udda lösning, och även farlig visade det sig. Hela motorpaketet med växellådan var upphängt så att det kunde röra sig och följa med vid vissa krafter.

Vad som däremot inte kunde röra sig var växelspaken som satt fast i sin konsoll. Det innebar att när krafterna på bilen var som störst, vid höga farter, hårda inbromsningar eller starka sidkrafter och det fanns ett gupp eller ojämnhet i banan, då kunde bilen få för sig att växla från sjätte växeln ned till 2:a, för att ta ett exempel.

Efter att ha råkat ut för det några gånger så fick man en viss respekt för bilen och det var med uppbyggande av den allra största självövertvinnelse det gick att köra någorlunda fullt.

Men Ce-Ge beslöt så småningom att inte köra Formel 1 så någon annan förare övertog körningen.

Denne förare körde något senare i ett Grand Prix

med bilen men körde in i en mur och fick sina ben krossade när bilen beslöt att själv växla från sexans växel till ettan!

Du tog nog ett riktigt beslut med lotusen, Ce-Ge.

Enastående karriär

Enligt uppgift i Christophorus nr 67 från 1964 så körde Ce-Ge 242 tävlingar av vilka han vann 78! En helt enastående och fantastisk karriär.

Prissamlingen hemma hos Ce-Ge är inte liten. En av de utmärkelser han uppskattar mycket högt är Ferry Porsches silverbil, en utmärkelse som bara ett fåtal har erhållit, utdelad personligen av Ferry Porsche.

Hittills har vi bara berört tävlingsföraren Carl-Gunnar Hammarlund. Men denne man är de många karriärernas man.

Även en civil karriär

Vid sidan om allt tävlande så gjorde Ce-Ge även en civil karriär.

År 1953 tog han en anställning på Kundtjänst hos Scania-Bilar vilket senare resulterade i en Verkstadschefspost.

1956 tyckte så Carl-Gunnar det var dags för en ny utmaning och tackade ja till en post hos BP. Här arbetade han som ambassadör och chef för BP:s Motorbyrå och avancerade under de 17 åren till en direktörspost.

1973 tackade han ja till arbetet som VD för NTF, (Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande). Denna post innehade han 1973-1987. Under denna tid arbetade han aktivt med trafiksäkerhetsarbete och satte här hela sin prestige för att höja säkerheten både i och utanför våra bilar.



Ce-Ge och Abarth-Carreran på Karlskoga 1962. Förmodligen Sveriges mest framgångsrika tävlingsekipage någonsin. Här tar Spyder-bromsarna på framhjulen snabbt och effektivt ned bilen i fart. Abarth-Carreran var egentligen en Porsche 356 B Carrera GT. Målet från Porsche med de här bilarna var att få låg vikt, låg tyngdpunkt och lågt vindmotstånd. Man lyckades. I Sverige tävlades det med ytterligare två stycken. En av dessa bilar var förmodligen inlånad från Finland. På Gelleråsen sågs i alla fall vid ett tillfälle tre stycken tävla i samma heat. Under alla omständigheter en spännande pusselbit i Porsches historia.

Förresten var det inte bara bilar, han fick bland annat regeringens uppdrag att öka säkerheten även för motorcykeltrafikanterna.

Det var till och med så att NTF till slut fick mer anslag än Trafiksäkerhetsverket för att informera om trafiksäkerhetsfrågor. Detta kan få stå som ett betyg över utfört arbete.

Ce-Ge - radiomannen

Tredje karriären blev som radioman.

Finns det någon vuxen person som inte hört Ce-Ge:s röst i radion? Eller senare sett honom i TV?

Radiokarriären tog sin början 1956 när Roland Eiworth och Bertil Perrolf fick idén om ett program för bilister. Tanken var att Lennart Hyland och Ce-Ge skulle samarbeta i programmet.

Röstprov ordnades men det utföll inte till Ce-Ge:s fördel. Men man beslöt att chansa - programmet var ju bara tänkt att gå över sommaren. Men man satsade på rätt person. Programmet kom att sändas med Ce-Ge i 17 år!

Vid varje sändning hade programmet cirka två miljoner lyssnare och var inte Carl-Gunnar redan Rikskändis så blev han det nu.

Och man lyssnade verkligen. Sade Ce-Ge, som svar på en fråga, att man inte måste köra ut på vägrenen för att släppa förbi omkörande, - ja, då var det många som slutade med det.

Följden blev en smått kaotisk landsvägstrafik och en högröstad debatt, och trots avsaknaden i lag om påbud så rekommenderade Ce-Ge i ett efterföljande program att: "visserligen måste man inte gå ut på vägrenen men man bör kanske göra det för att underlätta omkörningen då det ökar trafiksäkerheten".

Genast var ordningen återställd! Så gott som alla höll ut till höger vid omkörning för att underlätta för den omkörande.

Ett samfällt ramaskri

Vid ett tillfälle var Radiotjänst och Ce-Ge överens om att lägga ned programmet.

Följden blev ett ramaskri från svenska folket och man fick vackert fortsätta. Man ville höra Ce-Ge hälsa "Hejsan, Hejsan . . .", på lördagseftermiddagarna.

Men allt har sin tid och till slut, 1973, slutade Ce-Ge med Radion. Visserligen kom det efterträdare. Men det var som om någon slagit av en knapp. Försättningen blev en trist historia. TV:s dåvarande efterföljare manade mera till munterhet än till eftertanke.

Inte så himla lugnt

Vi skrev att Ce-Ge skulle varva ned och ägna mer tid åt familjen.

Så himla lugnt blev det inte. Titt som tätt ringde både journalister och TV och vill höra hans mening i trafikfrågor. Och är det inte dylika saker så är det önskemål om han inte möjligen kunde komma och hålla en föreläsning.

Vid sidan om detta har han besvarat frågor i pressen såväl som han svarat privatpersoner.

Nämnas bör kanske också att Ce-Ge suttit med i



Ce-Ge, för alltid förknippad med en ratt i händerna. Vad det är för en ratt? Jo, när Abarth Carreran levererades låg den här träratten i högerstolen. Den monterades in och togs inte ut förrän Ce-Ge slutade tävla med bilen. Nu är den ett fantastiskt minne och pryder sin plats på väggen i Ce-Ge:s "bilrum".

KAK:s styrelse i 34 år. Han har nu avgått, men kanske han tänkt avgå något tidigare, men Ce-Ge lovade en gång Prins Bertil att sitta kvar så länge han var kvar.

Sedan är det den Carl-Gunnar Hammarlund som när vi sökte svar på några frågor rörande artikeln, just kommit hem från Kitzbühel och Goldener Greiff i Österrike där utförsäkning blivit en 42-årig tradition, och visst kan man tjasas av fart även på skidor.

En annan favoritsport på skidor han gärna utövat är vattenskidåkning. Man kan lugnt fastslå ännu en gång att för att lyckas i bilsport måste man vara i fysiskt topptrim.

Blev "Rikskändis"

Ce-Ge har genom sin person och det han utträttat blivit en "rikskändis" och platsade utan vidare vid sidan om Kungen, P-G Gyllenhammar, Prins Bertil m fl och han inser och förstår, med stor ödmjukhet, att hans liv och det han upplevt är av intresse och något utöver det vanliga.

Men, Ce-Ge ber oss framhålla att han inte ensam skall ha äran av framgångarna på tävlingsbanan och han ber oss att åtminstone få nämna och tacka en per-

son, sin mekaniker och gode vän Willy Dolling vilken varit till ovärderlig hjälp genom åren. Det gör vi gärna eftersom även han är en legendarisk och välkänd person i tävlingskretsar.

Carl-Gunnar valde att tävla både i skog och på bana med Volkswagen och Porsche 356. Det kan väl anses förpliktiga och mana till att vi på ett absolut seriöst sätt skall verka för vår hobby och att vi också framför och handhar våra bilar enligt alla gällande regler. På så sätt skapar vi en goodwill för vår hobby och kan med gott samvete morsa "Hejsan, hejsan . . ." till Ce-Ge när vi möter honom, en av Sveriges mest kända motormän.

I dag då . . .

Ce-Ge med hustru Ulla bor fortfarande i den härligt belägna villan på Lidingö som de byggde 1964. Genom vardagsrummets panoramafönster ser man Halvkaksundet och Skurusundet där man lite längre ut kan se

Finlandsbåtarna gå förbi.

När vi gästade villan var det november och på kvällen var det ett fantastiskt sceneri att genom kikare se de som till fest upplysta fartygen stora som höghus glida fram i ett annars kompakt mörker.

Sommaren tillbringar paret mesta tiden vid sommarhuset på Tyresö avbrutet av någon tur med den kraftfulla Sunseeker motorbåten

Avslutningsvis - kanske har du någon gång varit med på ett av Ce-Ge:s föredrag vid något tillfälle, eller kanske till och med fått en privat pratstund.

Då håller du nog med undertecknad - du är en upplevelse rikare! Det inte Ce-Ge vet om bilar, båtar och flygplan och mycket annat, är nog som man säger, inte värt att veta.

Hur var det vi började artikeln?

På land - Till sjöss - I luften.

Willy Berg.

Nedan: Roskilde Ring 1960. Bilen är Ce-Ge:s Carrera 1600 GT 1959. Den skiljer sig en hel del från en "vanlig" Porsche 356. Och även gentemot en "vanlig" Carrera. Huvar och dörrar i aluminium. Alla rutor utom framrutan i plexiglas. Fram Porsche Spydors bromsar, dörrrutorna hissas upp och ned med en läderrem. Allt för att spara vikt. Motorn har dubbla överliggande kamaxlar, 115 hkr vid 6.500 varv, men i tävlingsutförande tog man ut 135 hkr.

Den här bilen finns bevarad hos Lars Rydberg i Kalmar och är näst intill i nyskick. Den har mest fungerat som en renodlad tävlingsbil och har endast gått c:a 6.000 mil. Den väcker stor uppmärksamhet när Lars visar upp den.



I avslutningsögonblicket av den här artikeln når oss budet att Ce-Ge inte längre finns ibland oss. En sjukdom han drabbades av i sommar fick ett mycket snabbt förlopp. Vid ett samtal dagen innan Midsommar berättade han att han varit inne på sjukhuset några dagar för provtagning, men skulle efter helgen lägga in sig i ytterligare 14 dagar för att kurera sig. Det blev vårt sista samtal.

Vi är många som kommer att sakna dig, Ce-Ge, din positiva och entusiasmerande person, alla dina fantastiska minnen, din berättarkonst, din glädje över att kunna dela med dig. Du visste att du var en lyckligt lottad person, men kände stor ödmjukhet inför det. Vi talade om att skriva en bok, i ett samprojekt med Peter Haventon, men vi hann aldrig så långt. Men embryot finns kvar, och viljan.

Vi tror det finns bilar, båtar och flygplan i himmelen också, och tävlingar. Du står säkert i pool position där. Som vanligt.

Du lämnar ett ljus och fint minne för oss att komma ihåg, vi känner starkt för din familj.

Nästa sommar när jag är ute och kör skall jag dra på lite extra. Kanske, kanske, hörs det ända upp till dig. Jag skall i alla fall försöka.