

Olle Lindström

Från rallystol via Riksdagsbänk till kommunalråd

Olle Lindström från Heden utanför Boden var under 1960-talet den ledande rallystjärnan i norr. Idag har Olle en ny inriktning där politiken blivit ett heltidsjobb. Under många år har han varit moderaternas riksdagsman från Norrbotten samtidigt som han varit kommunpolitiker på hemmaplan i Boden. Efter senaste valet bildades en så kallad regnbågsallians och efter årsskiftet 2002/03 är han nytt kommunalråd i Boden. Med andra ord har han gått från rallystol till kommunalråds dito och med kännedom om den tävlingsmänniska han är, tror jag han tar även den utmaningen på rätt sätt.

1950-TALETS SLUT

Det var under slutet av 50-talet Olle Lindström fick upp ögonen för rallysporten. 1959 när den absolut första Kanonrundan genomfördes fanns han med i startfältet och blev totaltrea efter Per Andersson och Gösta Forsell. Den unge rattvirtuosen vann överlägset sin klass och visade sina äldre kolleger vad som var på gång när han var snabbast på första, sjunde och tionde fartsträckan.

Samma år visade han att även rundbaneracing låg inom möjligheternas ram. På Torpgårdans travbana vann han klassen 1300 till 1600 kubik på ett fenomenalt sätt. Övriga meriter samma år var totalsegern i en Boden-tävling före Bosse Karlsson och några dagar före jul satte han punkt för sitt första rallyår genom att totalvinna tävlingen "Hjulspåret" i Luleå före Gunnar Ledin och Harry Sköld.

VANN NORRLÄNDSKA VINTERRALLY

1961 kördes en då mycket tuff tävling som kallades "Norrländska vinterrallyt". Starten var i Luleå och sedan gick det vidare över Avan-Brännberg-Boden för att avslutas i Luleå. Han vann sju av de tolv fartsträckorna och även totalt före Harry Sköld. I tävlingen "Degerselet runt" vann han alla sträckorna i 1300-1600 cc-klassen med solklar klasseger som följd. Kanonrundan kördes som sig bör på den tiden under hösten och Olle behöll segertröjan på. Han totalvann och åter var Harry Sköld tvåa. Olle tog hem åtta av de tretton sträckor tävlingen hade och hade god marginal ned till tvåan Harry.

HALV SVENSK MÄSTARE

DM-distriktet på den här tiden omfattade halva Sverige. De fyra nordligaste länen ingick som ett distrikt, vilket hårdnade konkurrensen betydligt mot idag. Förutsättningarna var kristallklara för Olle när finalen kördes i Bispgården. Han fick bli sämst trea och Harry Sköld fick inte vinna. Olle gjorde precis som han tänkt, han körde i mål som trea och när Harry Sköld slutade åttonde man var saken klar. Olle erövrade sitt första DM guld för Norrbotten-Västerbotten-Jämtland och Härjedalens DM distrikt.

Olle hade nu visat sig vara i det närmaste oslagbar på hemmaplan och ville därmed försöka sig på större uppgifter. Vid den här tiden kördes något som hette "Midnattssolsrallyt", en tävling från söder till norr på dryga 200 mil. Olle anmälde sig och höll på att skrämma slag i hela rally Sverige när han länge låg på en total tiondeplats och var tvåa i sin bilklass. Han fick dock bryta tävlingen när en verkstad som bytt olja i motorn glömt att dra igen oljepluggen. Oljan läckte ut och maskineriet rasade samman och därmed var äventyret slut.

Året efter (1962) vann han på nytt Kanonrundan och var nu ett etablerat rallypar med kartläsaren Kjell Ekman i högerstol. De två var ännu i början av sin karriär och större saker stod för dörren. Det här året vann Olle Kanonrundan i Boden med den säkraste marginalen någonsin i tävlingens historia. Han åkte ifrån konkurrenterna med dryga tre minuter, en evighet i denna sekundsport. På nytt startade han i Midnattssolsrallyt och körde i mål som 16:e man totalt och trea i sin klass. Ett alldeles strålande resultat bland mer än 200 startande ekipage.

TREDJE RAKA OCH FÖRSTA KANONSTÅNKAN

1963 vann Olle Kanonrundan för tredje gången på raken. Därmed blev han också den förste att ta hem vandringspriset "Kanonstånkan" för evigt. På travbanan i Uleåborg blev det åka av. Olle vann finalen i klassen över 1600 kubik före den finske storföraren på den här tiden Pauli Toivonen. När rundbaneåkandet fortsatte till Torpgårdans travbana vann han klassen med Svante Vorrjö tvåa.

DISKADES TVIVELAKTIGT

Olle Lindström ställde åter upp i Midnattssolsrallyt. På nytt visade han att "Norrländsexpressen" från Boden kunde åka fort. Han körde ifrån ett helt koppel etablerade storförare och gick mot en säker klass seger. Att det gick fort kan vi se på sträcktiderna. På en 17 km lång grusväg höll Olle 117 km/tim i genomsnittsfart med sin Volvo PV. Vidare hade även arrangörerna uppmätt att tävlingsbilarna körde över 200 km/tim i toppfart, så någon söndagstur var det definitivt inte frågan om. När rallyt hade målgång i Kiruna kunde Olle och Kjell Ekman glädja sig över en sensationell klass seger. Men glädjen skulle bli kort. Någon konkurrent hade lämnat in protest mot Olles motor och det här fick han inte veta förrän dagen efter när tiden för motprotest gått ut.

- Det märkliga var att Volvos tävlingsavdelning hade iordningställt bilen. Motorn var inte otillbörligt trimmad på något sätt. Allt handlade om topplockets tillverkningsnummer, som hörde hemma från en svagare trimmad motor och inte den 108 hästarstrimning man då presterade. Man behöver inte vara särskilt intelligent för att räkna ut att någon med god insyn i Volvos tävlingsavdelning låg bakom protesten, berättar Olle idag.

Olle själv vill inte säga det. Men jag vet att många rykten gjorde gällande att det var dåtidens stora Volvostjärna Tom Trana, som låg bakom protesten. Det var ju lite nesligt att en tämligen okänd norrlänning åkte ifrån dåtidens kanoner med fabrikskontrakt. Tidningsurklipp från den här tiden skvallrar om många märkliga turer. Till slut var både arrangörer och Svenska motorsportsförbundet inmålade i samma hörn och mycket prestige stod på spel. Efterhand kom det fram, att de som slutbesiktat bilen använt fel papper och gått efter en svagare motor än den Olle haft rätt till. Nu kom den krystade förklaringen, att Olle tyvärr lämnat in sin motprotest för sent. Så här nästan 40 år senare kan man fråga sig hur någon skall kunna lämna in en motprotest om man inte ens blir upplyst om att någon konkurrent protesterat i förstone. Men den frågan ställde sig ingen berörd och än idag grämer det Olle att han inte fick upprättelse.

- Segern var ju min, motorn var helt okey, faktiskt med sämre prestanda än det konkurrenterna hade på den tiden. Det här gick inte snyggt till, tycker Olle idag.

1964 totalvann Olle Nattvalsen i Umeå före ett helt koppel hemmaförare. Han tog hem hälften av de tolv fartsträckorna och hade Åke Nilsson närmast efter sig. Det var allmänt känt hur svårt det var att besegra Västerbottensförarna på deras egen hemmaplan. Olle var något av en banbrytare för Norrbottningarna där nere.

Vid istävlingar i Boden vann han handikappheatet före Bosse Karlsson och finnen Timo Mäkinen. Den sistnämnde var och blev sedan en av Finlands bästa rallyåkare med internationella framgångar. I det årets Jämtrally på dryga 80 mil totalvann Harry "Sputnik" Källström med Olle på en meriterande tredjeplats. Efter det kallades Olle på sportsidorna för "Jämtgubben". Kanonrundan vann han för fjärde gången i rad genom att ta hem 14 av de 15 sträckor som lagts. 1965 körde Olle en stor rundbanetävling i Rovaniemi Finland med seger i klassen upp till 2000 cc. Vid Torpgårdans "En-timmestävling" vann han enkelt samma volymklass.

NÄRA KATASTROF

Samma år vid ett annat tillfälle var det ytterst nära att sluta i en katastrof. Olle satt vid ratten på sin svarta Volvo Amazon med då svindlande 135 hästars motor. Jag fanns själv i de täta publikleden och minns händelsen som igår. Olles svarta Amazon kom i full fart mot publikplatsen där jag stod. Bilden flöt ut på gruset och bakvagnen gick ner i diket mot oss. Folk började skrika och dra sig bakåt eftersom det oundvikliga höll på ske, en skrotning rätt in i publiken. Men precis före travbanans målstolpar precis där jag stod kunde Olle häva den häftiga sidorörelsen och få upp bilen på banan. Sedan kom grusspruten över mig med full kraft. Avståndet till en på sidoräcket hängande unge kan inte ha varit mer än en meter. Jag förstod det inte då, men vet idag att hade det varit en mindre rutinerad förare än Olle hade det här slutat med katastrof. Hans iskyla att vänta ut exakt rätt ögonblick för att häva den våldsamma sladden räddade säkert flera liv den dagen. Det hade blivit en jättelik katastrof med en tävlingsbil rakt ut i publikhavet, var så säkra.

Inom rallysporten fortsatte Olle med vinnartröjan på. Han vann åter en gång (femte raka) Kanonrundan genom att vara snabbast på sex av tio sträckor. En helt ny tävling hade satts upp det här året, den kallades Guldratten och skulle köras om under tre år. Den första deltävlingen vann Olle före tidigare Bodensiakrögaren Sune Hallström, men mer skulle komma.

SIN ANDRA STÅNKA

1966 triumferade Olle åter i Kanonrundan. Det var hans sjätte raka totalseger och därmed fick han sitt andra vandringspris, den tjugiga Kanonstånkan. I Guldratten vann han på nytt och åter var Sune Hallström tvåa. Olle var helt out-standing och vann alla fem sträckor tävlingen innehöll. Samma år på isracingtävlingen i Övertorneå vann Olle, nu med nästa finske rallystjärna bakom sig, Simo Lampinen. Det var inte måttligt vilka skalper Olle tog mot våra grannar i öster.

TRAPPAR NER TÄVLANDET

1967 började Olle trappa ned tävlandet alltmer.

- Jag hade ju vunnit i princip allt här uppe. Skulle jag fortsätta med rally på högre nivå hade det inneburit många resor och att träna in sträckorna flera veckor före. Det medgav inte min civila verksamhet då jag drev eget företag, berättar Olle idag. Men det hindrade inte att han ville sätta en snygg punkt och ta hem treårstävlingen Guldratten för alltid. Förutsättningarna var klara. Olle behövde bara bli bland de åtta bästa, så skulle vandringspriset vara hans. Värste konkurrenten Sune Hallström vann, men vad hjälpte det när Olle blev trea och kunde ta emot den fina guldratten statyetten. Det här var sista gången vi såg Olle i rallyspåret om man bortser från ”återfallet” 1973 när han lånade Sven Anders Boldéns rally Volvo och visade goda takter intill dess en konkurrent (Kay Munther) rullade och vägen var blockerad bakom en kurva. För att inte krocka styrde Olle rätt ut i skogen och när bärarmen gått av var det bara att ta sin Mats ur skolan. Några fler ”återfall” har vi inte fått se, men osvuret är bäst eftersom man infört en veteranklass i rally. Visst skulle det skrivas historia om Olle satte sig i en rallyutrustad PV igen så där 45 år efter sin debut!

MÅNGA MINNEN

Olle har många minnen från sitt tävlande. Han var känd för snabb och säker framfart, därför ställer man osökt frågan om han aldrig åkte av ordentligt någon gång?

- Jo i Jämtrallyt blev det en vådlig vurpa. Jag och Kjell ledde totalt med 90 sekunder före Olle Bromark. Inför näst sista sträckan kom vi överens om att ta det lugnt. Det var en smal kurvig grusväg och jag fick ett litet kast. I diket fanns en kubikstor sten som stack upp cirka en decimeter. Hjulet tog i och vi rullade flera varv nedför en slänt. Av bilen blev det bara skrot. Jag fick lite småblessyrer medan Kjell bröt några revben, berättar Olle. Vid ett annat tillfälle körde han långnabb på is i Haparanda och ryktena gick om en vådlig vurpa, låt höra!

- Jo, det hade blivit vatten på isen och jag fick tidernas kast. Bilen slog runt och jag for som en bärplockare genom plogvallen. Framrutan försvann och när färden äntligen slutade var bilen så fullpackad med snö att jag inte kunde röra mig. Jag vet nu hur en som hamnar i en lav in känner sig! – Varför har alltid rallysporten haft ett så stort fäste i Boden, undrar jag?
- Tradition sedan många år och ett bra ledarskap i klubben, säger Olle, som själv varit ordförande i Norrbottens Motorsällskap NMS i tolv år.

Faktum är att NMS ständigt fått fram storheter inom rallysporten. Per Andersson, Dennis Engström, Göte Pettersson, Olle Lindström, Olle Loggert, Bernt Eriksson, Håkan Wårgren, Leif Kerttu, Kennet ”Fröhandlarn” Johansson, Ingemar Persson, Henrik Morin, Magnus Lundgren och senast Michael Wikström som blev Sverige mästare i sin klass detta år. Kombinationen av tradition, ledarskap och miltals med bra skjutfältsvägar har nog gjort sitt till att hålla uppe standarden. Att rallysporten idag är inne i något av en vågdal beror i stort på en våldsamt prisutveckling. Att göra en helhjärtad satsning idag handlar om en budget på 300 000 till 400 000:- lågt räknat. Olle sticker inte under stol med att rallyåkandet nog var roligare förr.

- Bilarna var enklare förr. Man kunde göra mycket själv. Vi använde bilarna till vanlig körning och åkte både till och ifrån tävlingarna utan släp och servicebussar. Kostnaden för att få fram en konkurrenskraftig bil var avgjort lägre då mot idag. På något vis måste vi bryta den kostnadsutveckling som råder idag och få in fler yngre i sporten. Vi skall även komma ihåg att en rallykille är en avgjort bättre bilförare i trafiken än övriga, säger Olle.

UTBYTTA HÄSTKRAFTER

Olle Lindström, som tidigare var van att tygla 135 hästar i sin tävlingsbil har idag varvat ned till en hästkraft. Nu är det inte vem som helst som åsyftas, utan hans egen travare Akona Matata, som redan vunnit ett antal lopp och travar vidare. Därmed har Olle kvar kontakten med Torpgårdans travbana där han själv firat stora triumfer inför mer än 3000 åskådare. Det politiska arbetet fortsätter. Olle har varit riksdagsman från 1991 till valet 2002. Han har varit aktiv i både Försvars- och Näringsutskottet. Efter sista valet tappade Socialdemokraterna makten i Bodens kommun och här ser nu Olle sin möjlighet att som kommunalråd få satsa på sin älskade hemkommun. Det kommer att bli en ny tuff utmaning för Olle och precis som förr i världen gäller det att vinna så många sträckor som möjligt för att ta hem totalsegern! Jag ser framtiden an med tillförsikt och kan i vart fall sätta på mitt visitkort, att jag har i vart fall tävlat mot Olle i rallyskogen!

Eilert Gezelius