

Gunne Back, dragracing var ingen "Frighten Chicken"

Kärt barn har många namn är ett välkänt begrepp. Den här unge mannen är väl mest känd under begreppen "Frighten Chicken", "Saltsjöbadens passionerade rödljusfighter" eller "försäkringsagent Gunne Back".

ETT REPORTAGE AV JANNE S. EN TITT I GUNNES FAMILJEALBUM OCH LITE LÅNAT UNDERLAG AV KJELLE POWER FRÅN 1972



Av oss lite äldre medlemmar i klubben är det väl knappast någon som har missat Gunne Backs framfart på dragracingbanorna i Europa från senare delen av 60-talet till i början av 80-talet

Hur det började

Som alla motorintresserade ungdomar blev det en massa bläddrande i amerikanska motortidningar som Hot Rod och Car Craft där man kunde läsa om de stora grabbarna som körde dragracing. Det verkade så ofattbart för 40 år sedan.

Så en dag 1968 berättade några kompi-



ingmästaren

sar att det skulle köras en dragracing-tävling i Anderstorp. Gunne, som blev nyfiken på arrangemanget anmälde sig och valde den allra enklaste lösningen, nämligen den att köra ner med sin vardagscorvette och tävla.

Gunne hade då en -63 cabriolet med 327 motor, som var utrustad med fuel injection toppar och den hade väl en så där 360 hkr. Med den tog han sig ända till finalen där han blev utslagen av Ola Nigell (med sin nyligen importerade Hemi Dodge Coronet). Som bäst vill Gunne minnas att han körde de där 402 metrarna på 14,3 sekunder, i standardklassen. Mer än så behövdes inte för att

Gunne skulle fastna i Corvetteträsket.

Bygga egen racebil

Nu ville Gunne naturligtvis ha en riktig dragracingbil, så en frontalkrockad -63 Corvette Split Window inhandlades 1969. Med den Corvetten som bas började han omgående att bygga sin egen racebil. Motorn i Corvetten var en 350 cui och den blev klassad för Modified Standard, då den var ombyggd med delar som senare skulle komma på den beryktade LT1 motorn (LT1-motorn i första versionen). Den kom 1970, hade 360 eller 370 hkr (beroende på vilken källa man läser) och var utrustad bl a

En dag 1968 berättade några kompisar att det skulle köras en dragracing-tävling i Anderstorp.

med en vassare mekanisk kam och en stor Holleyförgasare. Det var denna Corvette som 1970 blev Gunnes första "Frighten Chicken", en av flera dragracingbilar som skakade om medtävlare både i Sverige och England. Och att den var svensk kunde väl ingen ta miste på med den kycklinggula färgen med ett blått band längs sidorna.

Resultaten blev bättre och bättre och han kammade in flera vinster, bl a på Mantorp med 12,88 sek som bäst.

Big block och trimning gav resultat

Nu blev det ytterligare blodad tand, så





Den sista corvetten som skulle bli tävlingsbil importerades från USA. Det var en 1967 Big block coupe med Dana 60 bakaxel med manuell växellåda. Med den här Corvetten var Gunne åter på tronen igen i dragracingen. Det blev ett bästa ET (Elimination Time) på 9,82 sekunder. Den döptes till Frighten Chicken II eftersom de tidigare tävlingsbilarna hette Frighten Chicken och More Frighten

till säsongen 1971 var det dags att uppgradera motorn till en big block motor på 7,7 liter, ett högt Edelbrock insug och en massa annat godis. Bilen hade en ganska original kaross och fjädring. Det var på motor och kraftöverföringssidan som de stora förbättringarna utfördes. Med dåtidens teknik gick det knappast att trimma mer om man inte övergick till kompressor och andra bränslen. Den här motorn kunde likställas med en LS 7, som var dåtidens värsting bland "standardmotorerna". För att vinna de där extra hästkrafterna hade Gunne låtit blueprinta hela motorn, försett vevstakarna med stiftade Cleveland 77 lager, och installerat en kamaxel med det magiskt klingande namnet "Iskenderian 555 Super Le Gerra" (de här kammarna benämndes i vardagligt tal för "Iskykammarna"). Växellådan var en Muncie M22, vars beteckning framkallar rysningar av välbehag hos dagens C3-dyrkare. Och kan man då ha annat än en Hurst växelspak för att manövrera framfarten. Naturligtvis var det inte

Vid en tävling på Blackbushbanan i England voltade Gunne med Camaron i finalen och passerade mållinjen på taket. Fast det går att vinna på det sättet också, men bara när motståndaren fått slut på bensin.

bara Corvetten i sig som uppgraderades, även klassningen blev förändrad till SA (Street Altered). Med den här bilen och Gunnes högerdoja var han helt dominerande i sin klass under början av 70-talet. Han kunde till och med kosta på sig att ha en bakre skylt på Corvetten där det stod "HEJ DÅ". Det var många av hans kollegor som på Anderstorp, Mantorp och på Santa Pod i England fick tillfälle att läsa den skylten.

Gunnes gaspedalsteknik

Skall man bli först finns det egentligen bara ett knep, gasen i botten när det är grönt och därefter öka så fort det bara går. Gunne berättar att hans körteknik är tämligen okomplicerad. Han håller motorn på ca 2500 varv/minut tills gula lampan tänds, då åker pedalen i botten och vänsterfoten släpper kopplingen på grönt ljus. Gunne gissar att varvet ligger runt 4000 när det börjar greppa. Sedan växlar han – fullgasväxlingar – vid 7000 varv/minut och passerar de 402 metrarna med ca 6200 varv/minut på fyrans växel. Lätt som en plätt. Vi andra dödliga som kört C2 eller C3 med big block vet ju hur helvetet brakar loss redan vid en så dill 3500 varv/minut. Resten av vägen tills varvräknarnålen visar rött är ju bara ett enda monstruöst rytande. Känslan är obeskrivlig. Sen skall man hålla koll på banan också och inte glömma växla, och allt inom ca 10 sekunder. Inte bra för den som lider av dåligt hjärta...



Det här glada smilet har Gunne fått plocka på sig ofta de senaste åren - segrarna, både i England och Sverige har varit många. Gunne betyder både som aktiv och ordförande i SHRA Stockholm mycket för dragracingen. Så skrev Kjelle Power om Gunne i Start & Speed 1972.-

Camaro och Vega kom emellan

1972 köpte Gunne en krockad Camaro 1970, som målades i de traditionella färgerna gult och blått. Den döptes till "More frighten" och med den körde han i både MS och SA. Med den bilen blev det ett stort antal vinster. Fast alla gånger gick det väl inte som det var tänkt. Vid en tävling på Blackbushbanan i England voltade Gunne med Camaron i finalen och passerade mållinjen på taket. Fast det går att vinna på det sättet också, men bara när motståndaren fått slut på bensin. När Gunne tävlade med Camaron i Modifierad Standard lyckades han nå bästa tid 10,9 sek och det här var 1973,



Med Frightedn Chicken Corvetten och en tung högerdoja var Gunne helt dominerande i sin klass under början av 70-talet. Han kunde till och med kosta på sig att ha en bakre skylt på Corvetten där det stod "HEJ DÅ". Det var många av hans kollegor som på Anderstorp, Mantorp och på Santa Pod i England fick tillfälle att läsa den skylten.

när närmaste motståndare hade 13,6 sek, vilket visar på den klass som Gunne stod för.

Gunne kan även stoltsera med det första framhjulstrycket i dragracing i Sverige på Vårgårdastrappen 1973. Ett stort ögonblick i svensk dragracinghistoria. Bästa tid med Camaron var runt 10,5 sek.

I USA hade den kände dragracingföraren Bill Jenkins börjat köra Chevrolet Vega (lätt kaross) klassen Pro Stock. Naturligtvis ville Gunne prova på. Så, som vanligt köptes en krockad bil och det började skruvas för här skulle det tävlas. En exotisk ZL1 motor, helaluminium monterades i karossen. Ni som vet vad en ZL1 motor är för något, tänk en sådan i mitten av 70-talet, värre kunde det knappast bli. Bilen som var så överlägsen med supermotor och lätt kaross ville inte fungera så där riktigt bra. Vid första tävlingen i Norrland (Hu-

diksvall) lossnade en hood-pin till huven, gick in i bakhjulet, vilket resulterade att det blev punktering, i 230 km/tim... Gunne tyckte att det gick väl bra ändå, fast lite på tvären...

Det tog lång tid innan man lyckades lista ut varför motorn inte gick som man hoppats på. Det visade sig att bränslepumpen kom från fabriken med anslutningarna monterade fel, så att bensinen pumpades åt fel håll. Efter att det var fixat gick bilen som den skulle, men det blev tyvärr bara en start till för nu slog oturen till ordentligt. För bakaxeln slets loss från sina fästen med följden att bilen välte, så var den sagan all. Gunne riktade upp bilen och sålde den utan att köra mer med den.

Sista tävlingscorvetten

Efter Vegan återgick Gunne till att köra Corvette igen, så den sista corvetten som skulle bli tävlingsbil importerades

från USA. Det var en 1967 Big block coupe med Dana 60 bakaxel med manuell växellåda. Med den här Corvetten var Gunne åter på tronen i dragracingen. Det blev ett bästa ET (Elimination Time) på 9,82 sekunder. När Gunne 1984 bestämde sig att lägga gasfoten på hyllan, sålde han Corvetten till Leif Andreasson, som förvaltade pundet väl och blev ett av toppnamnen i Top Methanol Funny Car.

En av klubbens stora profiler

Gunne Back är och kommer för alltid att vara en av klubbens stora inom dragracing och Corvette. Han räknar med att i alla fall 45 Corvetter på ett eller annat sätt har passerat genom hans händer. Den gamla klyschan "Det han inte vet om Corvetter och dragracing är inte värt att veta" stämmer i allra högsta grad. Genom sitt kunnande i försäkringsbranschen genom åren hjälper han även klubbmedlemmar att få entusiastförsäkring.

Gunnes enda svaghet är väl att han aldrig lärt sig att sitta still, så hockeyspelandet i yngre dar gjorde att höftlederna tog alltför mycket stryk. Den kroppsdel som alltid är i topptrim är väl högerfoten, där Gunne allt som oftast kan känna mycket besvärliga ryckningar. Symptomen lär visst vara vanligast när han sitter i förarsätet på Corvetten.....

