

Janne Juan, stan

... som numera bara glassar sig

Jan Johansson, numera folkpensionär med medlemsnummer 40 och inträdesår i klubben 1974, vem är det? Blir det lättare för en del om vi säger Janne Juan, standardvagnsmästaren i dragracing.

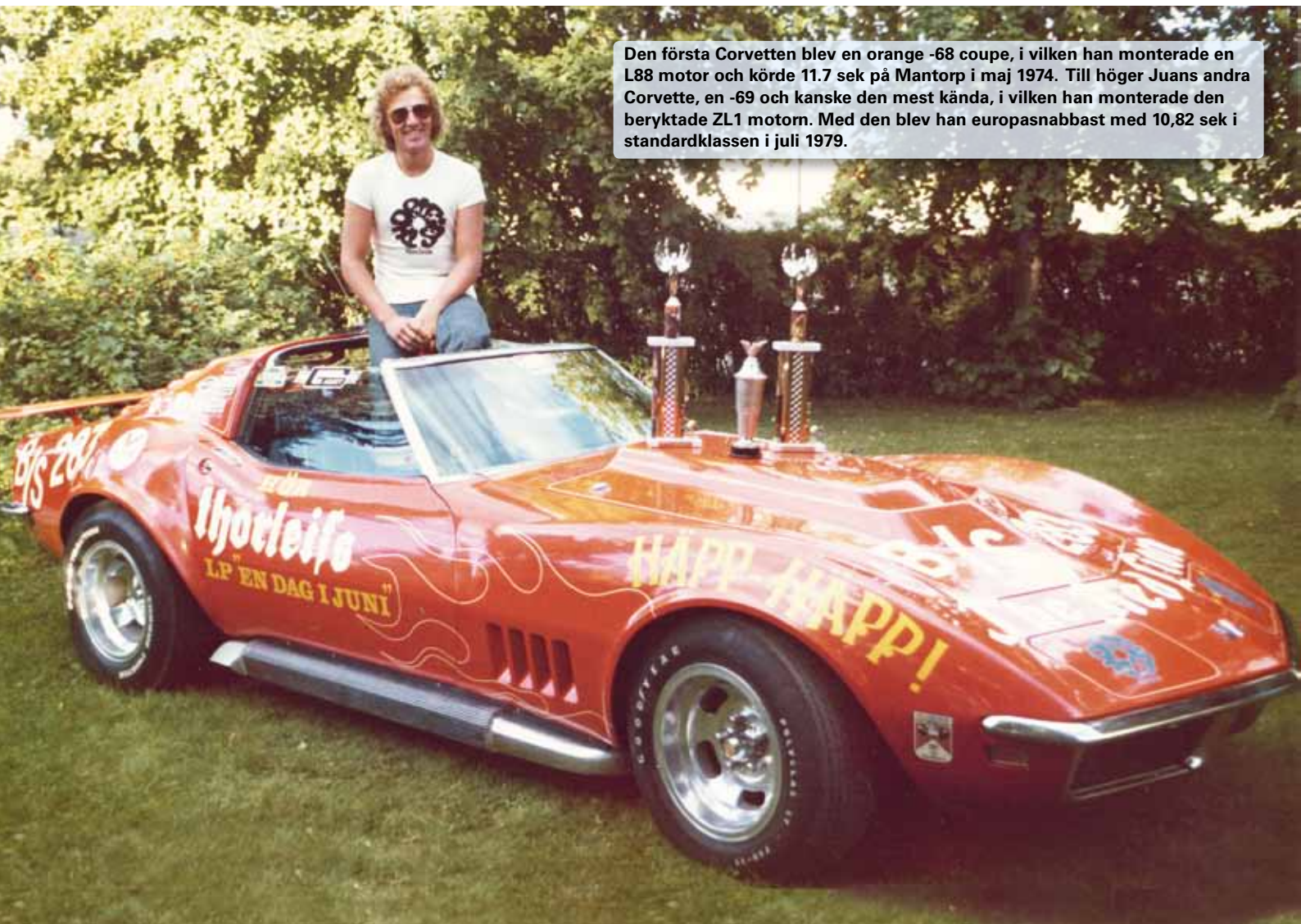
ETT GLASSIGT REPORTAGE AV JANNE S DÄR VI KOLLAR IN JUANS FAMILJEALBUM



Nej men titta, hörs det från de yngre medlemmarna i klubben, är det inte han, som med ett leende säljer Slagstaglass på Power Meet i Västerås?

Men för oss lite mer fullvuxna medlemmar är han nog mest känd som Janne Juan, han som körde dragracing med Thorleifscorvetten eller var det den där Corvetten från Beckers?

Janne Juan Johansson var en av dem som kom med sin Corvette till Norsborg i september 1974 och bildade Club Corvette Sweden.



Den första Corvetten blev en orange -68 coupe, i vilken han monterade en L88 motor och körde 11,7 sek på Mantorp i maj 1974. Till höger Juans andra Corvette, en -69 och kanske den mest kända, i vilken han monterade den beryktade ZL1 motorn. Med den blev han europasnabbast med 10,82 sek i standardklassen i juli 1979.

Standardmästaren ...

Första Corvetten 1973

Redan 1973 köpte han sin första Corvette, en orange -68 coupe. Det var då intresset för dragracing vaknade på riktigt och han började så smått att tävla med Corvetten i flera mindre tävlingar. Det gick så pass bra att hornen växte och han vann säsongens sista tävling i standardklassen. Ja, så enkelt fastnade den här unga eskilstunabon i corvetteträsket för gott och inte kom han ur det. Han hade fått blodad tand på allvar, så han tömde hela innehållet i spargrisen, allt för att få ihop pengar till en ny

motor, den starkaste som man fick använda i standardklassen.

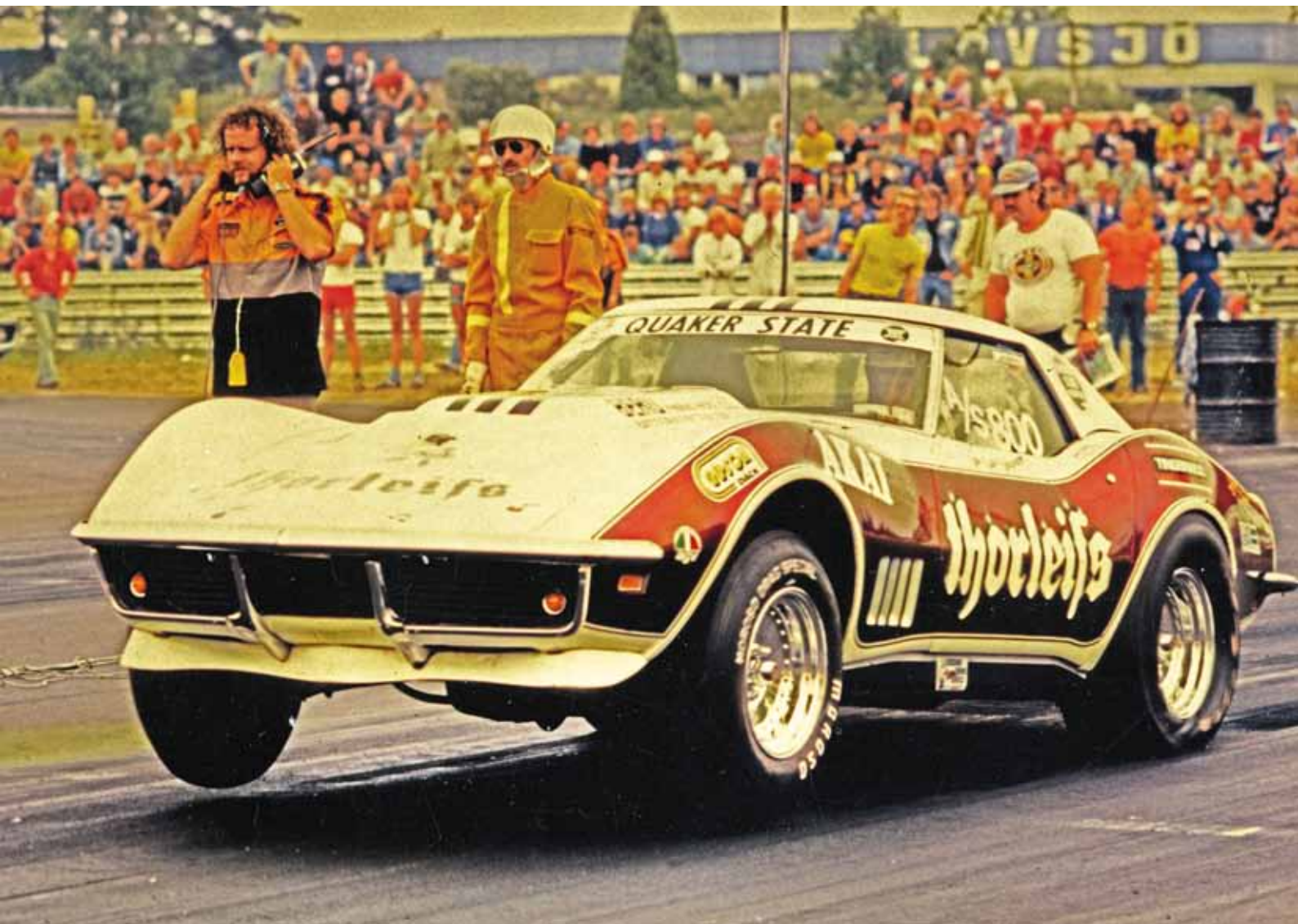
Den beryktade L88 motorn

Det här var inte vilken motor som helst utan den beryktade 427 L88 motorn. Janne Juan plockade ihop sin nyinköpta motor mycket omsorgsfullt under vintern 1974 och blueprintade den efter det då gällande reglementet. Blueprinta innebär för den som inte är insatt i alla termer, att man kontrollerar alla toleranser och viktjusterar bl a kolvar och vevstakar för att locka ut så mycket

effekt som det bara går ur motorn, men utan att byta till vassare delar. L88 motorn var en riktig best för sin tid, ja den var faktiskt en tävlingsmotor redan i originalförpackningen.

GM vågade inte skriva 500 hkr

Chevrolet satte den officiella effekten till 430 hkr SAE, kanske en av dåtidens mest kända vita lögner i motorvärlden. Sanningen var nog att motorn från början presterade dryga 500 hkr. Men det kunde ju inte GM skriva i sina försäljningsannonser, för då hade för-



Thorleifs III corvetten, köpte Juan 1980 och fick kliva upp i CA-klassen. Bilen var tyvärr behäftad med en massa "barnssjukdomar", så fick han "nöja sig" med bästa tid 10,4 sek.



säkringsbolagen slagit bakut och det skulle bli alldeles för dyrt att försäkra en bil med en sådan här motor. I stället trixade man "lite" med siffrorna och redovisade en lägre hästkraftssiffra men vid ett lägre varvtal och då plötsligt blev det ju ingen lögn längre. Hänger ni med?

Första internationella tävlingen

På Mantorp i maj 1974 var det dags för Janne Juan att visa vad han gick för. Det var dessutom hans första internationella tävling, så gissa om han var nervös. Här kom också hans första riktigt stora seger med tiden 11,7 sek, en mycket snabb tid med en stan-

dardbil för nästan 40 år sedan.

Det här fick stora rubriker bl a i motortidningen Start & Speed när Kjelle Power skrev:

Hans hart när otroliga 11,7/193 km/tim noteringar har kväst positionen - Hemi Chargers, Camaros, Corvetter och allt annat - på ett mycket påtagligt sätt. Dom ångvältstakterna har givetvis fått igång en del prat...

Med en tid som var en sekund bättre än konkurrenterna - i en sport där man räknar hundradelar - så var det kanske inte så konstigt att det fanns en del tvivlare. Speciellt när Juan vann varenda tävling utom en som han ställde upp i under säsongen.

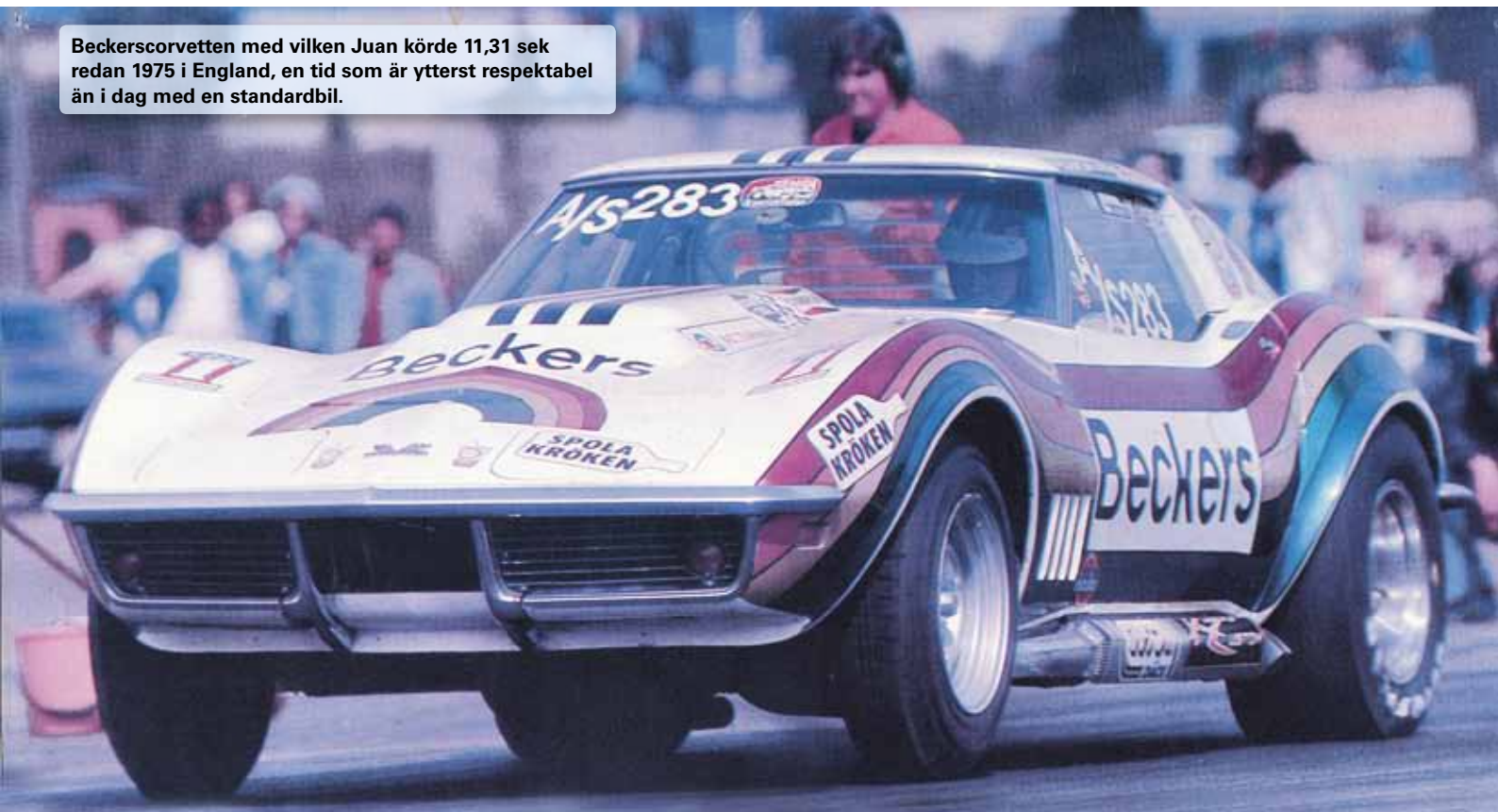
För att få bort alla tvivel om att Janne hade trimmat mer än tillåtet bjöd han in dåvarande SHRA's Inge Ellburg med flera att kontrollera motorn. Resultatet efter att plockat isär motorn blev att allt var helt i sin ordning. Så Janne hade verkligen oskuldens allra vitaste mjöl i påsen, som någon uttryckte det.

Juan den förskräcklige

När vi intervjuade Juan gick det ju inte att undvika den obligatoriska frågan: Varför kallas du egentligen för Juan?

Lite lätt besvrad och efter några små påtryckningar började så Juan att berätta....

Beckerscorvetten med vilken Juan körde 11,31 sek redan 1975 i England, en tid som är ytterst respektabel än i dag med en standardbil.





Thorleifscorvetterna, ja de var faktiskt två stycken när det verkligen begav sig.

Redan i 13-års ålder började tjejerna jaga mig, fast jag brydde mig inte om det så mycket. Kompisarna var lite avundsjuka för att jag snodde tjejerna för dem och de började att kalla mig för Don Juan.

Senare när dragracingen började ta fart på allvar kom det att övergå i att han bara kallades för Juan. Det här hade en av våra kända speakers i dragracingen fått nys om och han var inte sen att under en tävling kalla honom för Juan den förskräcklige i sin Corvette. Smeknamnet Juan kom för att stanna och det lyssnar han till även idag.

Ska det gå fort, ska de va' med musik

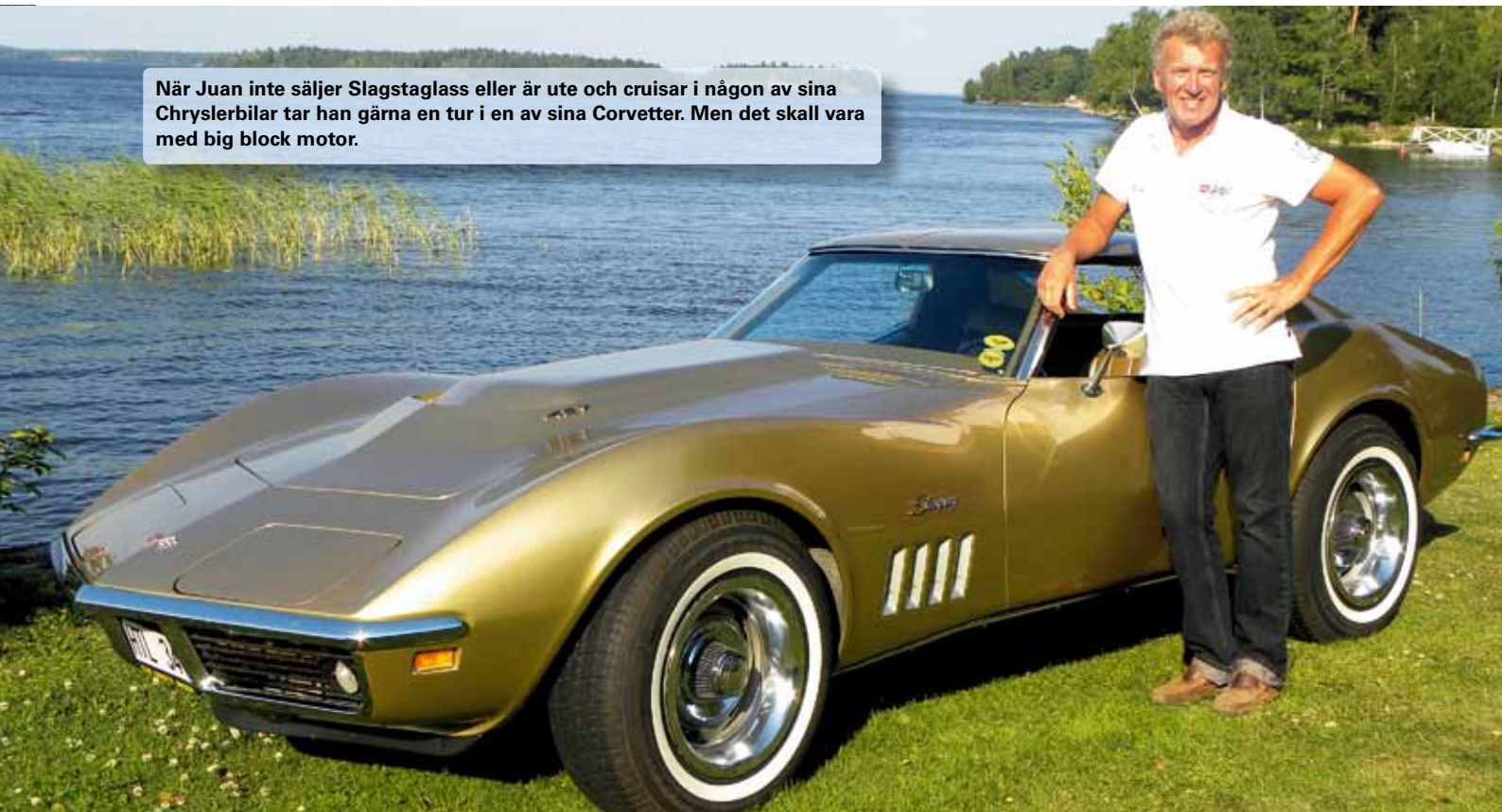
De flesta av er minns väl Juan under hans storhetstid, som de flesta förknippar med dansbandet Thorleifs. De flesta inser väl också att förutom hårt arbete är det nödvändigt att hitta sponsorer för att kunna lyckas i dragracingen. Vanligast var att man kunde få en slant från intresserade företag om man kunde ge dem reklam på tävlingsbilen.

Allt började 1974 under en semestervecka på Öland där Juan, mekanikern Leif Ekström och några till kompisar campade. Där träffade man Thorleifs, vars ena medlem Kim skulle hälsa på sin kusin Leif.

Thorleifs hade precis kommit ut med sin LP "En dag i juni" och planerade för sin nästa LP "Gråt inga tårar". Till den ville Juan och hans mekaniker att Thorleifs skulle göra en låt om en Cheva. Så föddes låten "Raka rör och ös till bäng" och även det första fröet till samarbetet såddes mellan Juan och Thorleifs.

Juan får bekänna färg

Än var det inte riktigt dags för Thorleifs. Först skulle Juan köra två framgångsrika år med färgfabrikanten Beckers som huvudsponsor. Här hann han med att köra det snabbaste standardresultatet i Europa. Tänk er, för 35 år



När Juan inte säljer Slagstaglass eller är ute och cruisar i någon av sina Chryslerbilar tar han gärna en tur i en av sina Corvetter. Men det skall vara med big block motor.

sedan åkte Juan 11,31 i England. Sedan slog han även det svenska standardrekordet med en repa på 11,67 sek i Hudiksvall. Men undrar vän av ordning, hur kunde han köra fortare i England än i Sverige. Jo, förklaringen var enkel, i England var det tillåtet att köra med headers, varför tiden då blev några tiondelar snabbare.

Thorleifs för hela slanten

I slutet av 1976, på väg till en tävling, ”stötte” man åter ihop med Thorleifs, som spelade i en småländsk ort. I en danspaus berättade Juan att teamet var på väg till Skåne för att tävla. Då sa Thorleifskillarna att de var intresserade av att sponsra honom. Juan som tyckte det var en jätteklid idé tackade ja på stående fot.

Thorleifs II och ZL1 motorn

Så från och med 1977 bar Corvettorna Thorleifs namn. 1978 inköptes ytterligare en Corvette, en -69 coupe. Produktionsåret 1969 introducerade GM den beryktade ZL1 motorn. I ”Corvette Black Book” kan man läsa att endast två st ZL1 monterats i en Corvette från fabrik. Däremot såldes motorn över disk till hugade stall för att användas i racing. Black Book benämner motorn som Special L88, vilket är en bra beskrivning, då det i grunden är en L88 motor med diverse förändringar, varav den största är



att blocket är gjutet i aluminium. Det är alltså fråga om en helaluminium V8, som i tillbehörslistan kostade \$4.718 extra. Betänk att baspriset för en -69 coupe var \$4.781 dollar. Snacka om pristilllägg, så det var inte konstigt att den motorn blev sällsynt. 1979 var det dags för Juan att pröva lyckan med den nya ZL1 motorn, som han lyckades krama hela 575 hkr ur.

Europasnabbast igen med 10,82 sek

I juli 1979 blev han första europé under 11 sek i standardklassen. Tiden 10,82 sek/207 km/tim gjorde honom europasnabbast i standardklassen. Betänk att detta var före datorernas och mappningarnas tidevarv för 30 år sedan. Det gick bra för Juan även 1980,

Redan i 13-års ålder började tjejerna jaga mig, fast jag brydde mig inte om det så mycket. Kompisarna var lite avundsjuka för att jag snodde tjejerna för dem och de började att kalla mig för Don Juan.

då han bl a vann en cup kallad Sverigetoppen, som var en totalseger inom alla grupper.

Thorleifs III corvetten

1980 köpte Juan ännu en Corvette, denna gång en 1962 av dragracingföraren Peter Nordström. Den kom att kallas för Thorleifs III Corvetten. Med den Corvetten fick Juan kliva upp i SA klassen (Street Altered). Tyvärr blev den sejouren inte lika lyckosam som i standardklassen. Då bilen var behäftad med en massa ”barnsjukdomar” fick han ”nöja sig” med bästa tid 10,4 sek, vilket är en sekund långsammare än vad som krävs för att bli vinnare i den här klassen. Det var ju lite otur när till exempel växelspaken läste sig under en tävling eller när gaspedalen lossnade under en annan. 1983 fick bli sista tävlingssäsongen med ZL1 motorn.

Glassbaren tog för mycket tid

Juan insåg att nu när han även hade kastat sig in i glassbranschen, så räckte inte tiden till för att samtidigt driva ett dragracingstall med två bilar, så tävlingshandskarna fick läggas på hyllan för att han skulle kunna satsa all sin tid på företaget och glassen. Resten vet ni, Juan har 35-års plakett i Club Corvette Sweden, han ses ofta glida omkring i sina Chryslerbilar med Airstreamern på släp. Även de fina -69 och -80 corvettorna vårdas ömt. CM ber att få önska en av våra stora dragracinghjältar i klubben lycka till i fortsättningen.



