



Johan Ragnarsson

Smålänningen s

Utvandran

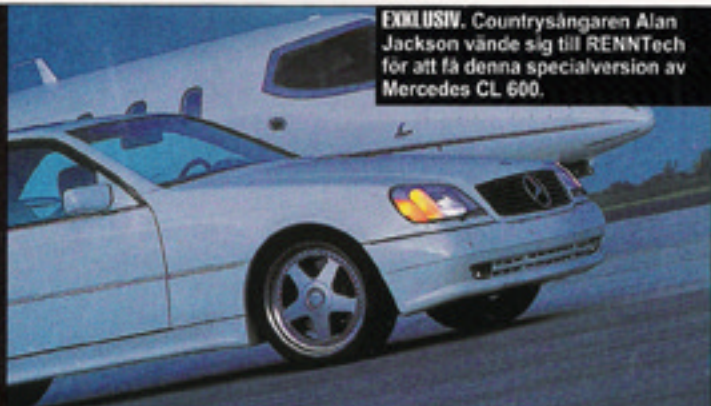


När seklet var ungt valde många svenskar att utvandra. De drömde om att finna lyckan i Amerika. Mycket av detta stämmer väl in på Johan Ragnarsson från Alvesta. År 1993 tröttnade han på den svenska lågkonjunkturen. Johan drömde om att bygga bilar på beställning och kunna försörja sig på detta. I dag har han nått upp till elitdivisonen. Senaste samarbetspartnern är Panoz Auto Development Company i Atlanta!

AV HÅKAN "MOLLE" MOLIN (TEXT), JOHAN RAGNARSSON, BILSPORS ARKIV (FOTO), SVEN ANDERSSON (ILL)

Han har förverkligat drömmen om "Det förlovade landet".
I Bilsport nummer 12 från 1997 berättade vi om Johan

Ragnarsson som utvandrade från Alvesta i Småland och hamnade i Florida i USA.
Johan ville bygga om bilar på beställning. Hans förhoppning var



EXKLUSIV. Countrysångaren Alan Jackson vände sig till RENNTech för att få denna specialversion av Mercedes CL 600.



TACKEN. Hartmut Feyhl på RENNTech ångrar inte ett ögonblick att han tog kontakt med Johan då han slog sig ner i Florida. Tack vare detta har det blivit åtskilliga bilar byggda.



SVENSK DESIGN. Johan kontaktade bilbyggaren Ari Harjunpää från Avesta. Hans uppdrag blev att klona fram ett förlag på huset Car



OMSLAGSEIL. RENNTechs E7.4RS fick ordentlig uppmärksamhet i fjolårets decembernummer av den amerikanska motor-tidningen Car

lyckades i USA
en



IGÅNG. Car and Drivers projektbil utrustades med 9x18-tums fälgar fram och 10x18 tum bak. Här håller Johan på att punktsvetsa breddaren på höger framskärm.

TRÅNGT. En Mercedes V12-motor kräver en hel del utrymme. I synnerhet om den ska ner i motorrummet i en E320-kaross. Johan är inte rädd för utmaningar. Här kapas det friskt.

REJÄLT BETT. En trimmad V12-motor kräver rejäla bromsar. Fram monterades 14,5-tums skivor med 6-kolvs ok. Nedbromsning från 240 km/h till går på 7,4 sek.



TROGEN KUND. TV-komikern Jerry Seinfeld är en hängiven samlare av häftiga bilar. Våren 1998 fick RENNTech uppdraget att modifiera hans Mercedes E420 Sport. Karossen utrustades med AMG:s Widebody-kit samt breddade skärmar och 18-tums hjul.

Johan drömde om det förlovade landet



Forts från föreg. sida

att kunna försörja sig på detta.

Som en modern Karl-Oskar i Wilhelm Mobergs roman om "Utvandrarna" övergav han den svenska lågkonjunkturen i början av 90-talet.

Idag är han nöjd över att han vågade ta steget.

Johan har hamnat i elitdivisionen!

Hjälp från Sverige

Vägen dit har kantats av flera framgångar. Störst och mest krävande var delaktigheten och slutförandet av den schweiziska tunern Rinspeeds konceptbil "Mono Ego" som premiärvisades på bilsalongen i Genève våren 1997.

Johan och hans amerikanska kollega Troy Kruse fick blixtkalla

duktiga bilbyggare från Sverige för att hinna få bilen klar till utsatt datum.

— Det var en nyttig upplevelse, medger Johan.

— Då insåg man verkligen vad det innebär att jobba på beställning!

Jobben hopade sig

På den tiden drev Johan och Troy sitt företag Kruse Tuning & Design i West Palm Beach i Florida.

Redan då hade grabbarna inlett ett nära samarbete med den amerikanske Mercedes-förädlaren RENNTech.

— Det blev mycket plåtjobb, berättar Johan.

— Jag var inblandad i var och varannan kundbil. Mest handlade det om breddade skärmar. Men

det kunde också gälla beställningar på luftintag och kraftiga spoilers.

Under tiden de jobbade med Rinspeeds Mono Ego fick RENNTech-bilarna vänta.

— När vi äntligen var klara var det renaköbildningen ute på gårdsplanen. Bara att spotta i nävarna och ta nya tag, menar han.

Tuff test

Naturligtvis har även RENNTech byggt en del härliga projektbilar genom åren. Två av dem fick stora rubriker i den amerikanska motortidningen Car and Driver.

I augusti 1998 gjorde tidningen ett prestandatest efter nutida mått. Hela 14 bilar valdes ut och mättes från 0 till 150 till 0 mph.

RENNTechs SLR7.4, utrustad med Mercedes DOHC V12-motor



VÄLKÄDD. Ett mycket smakfullt inredningsjobb utfört i samarbete med Andreas Georgi på German Classic Interiors. Beställare var en kille från Kalifornien som heter Murphy i efternamn!



BRETT UTBUDD. Johan har tillverkat mängder av skärmbreddare till olika Mercedes-modeller. Detta är en komplett sats till RENNTech E60, baserad på E 420-karossen.



KLART. En stor del av hjulhuskanten sågas bort och ersätts med den breddade varianten. Därefter återstår tennspackling, slipning och lack.



HANTVERK. Varje detalj är ett gediget plåthantverk. Radien på denna skärmbreddare är anpassad för 18-tums fälgar.

på nästan 600 hk och två dimensionerade Alcon-bromsar med 6-kolvsok, tog full pott.

Den är löjligt dyr, men så nära perfektion att den nästan ter sig som ett klipp, var tidningens omdöme!

Potent projektbil

I decemberutgåvan presenterades nästa dräpare.

— Den kallades E7.4RS och var baserad på en Mercedes E320, berättar Johan.

Året innan hade Car and Driver gjort ett 12-månaderstest på bilen. Med RENNTechs SLR7.4 i färskt minne, beslöt redaktionen att satsa på en radikal projektbil.

Mercedesen skulle modifieras och få V12-motor!

När bygget stod klart kände Car and Drivers chefredaktör Brad Nevin knapp igen den längre.

Ändå var det han som hade haft huvudansvaret för bilen under 12-månaderstesten!

Fyndigt firmanamn

Egentligen är det inte så konstigt med tanke på den erfarenhet som RENNTechs grundare Hartmut Feyhl har.

Först en tiårsperiod hos AMG i Tyskland då han var delaktig i den första AMG "Hammer" som testades av Car and Driver. Bilen korades till "Historiens Häftigaste Sedan" i tidningens decemberutgåva 1986.

Några år senare flyttade Hartmut till USA. Valet av företagsnamn var givet. "Renn" betyder ju "race" på tyska.

Sedan dess har Car and Driver haft ett gott öga till denna professionella Mercedes-tuner i Florida.

Dock saknar jänkarna den erfarenhet av plåtjobb som bilbyggare i Skandinavien kan prestera.

Därför var Hartmut inte sen att knyta kontakter med Johan och Troy då Kruse Tuning & Design etablerade sig i Florida!

Startade nytt företag

Grabbarna fick allt fler beställningar. Till slut valde de att dela på sig. Johan förklarar varför:

— Jag gjorde plåtjobben och Troy svarade för lackeringarna. Dom flesta ingreppen utfördes hos Hartmut så egentligen hade vi ingen nytta av vår egen verkstadslokal.

Dessutom fick Troy hemlängtan. Han ville tillbaka till föräldrarna i Tampa i Florida.

Tillverkningen och försäljningen av Kruse Tuning & Designs stylingkit till Mercedes och BMW kunde lika gärna ske därifrån, resonerade Troy.

Hartmut Feyhl föreslog att Johan skulle flytta upp sin utrustning till REENTech.

— Så Troy köpte ut mig och jag startade mitt nuvarande företag Johan Ragnarsson Design Incorporated.

Johans kusin Henrik Arvidsson gick in som delägare. Han är en av pionärerna som utvandrade tillsammans med Johan i början av 90-talet.

— Men han åkte hem efter ett halvår. Han var bara tjänsteledig från sin blomsterhandel i Lessebo, säger Johan.

Maximal satsning

I början räknade Hartmut med att utnyttja 50 procent av Johans kapacitet.

— Men det blev mer och mer. Ibland jobbade jag motsvarande 1,5 heltidstjänst. Ändå räckte tiden inte till!

När Hartmut insåg vad Johan kunde göra, anpassade han förstas sin marknadsföring efter detta. Snart var hela företaget fyllt av nya verktyg och högteknologisk utrustning.

— Bland annat inskaffades en rullande landsväg för att kunna utveckla egna ljuddämpare. Vi skräddarsydde hela avgassystem på kundbilarna och laborerade fram olika prototyper.

— En del av dessa serietillverkas numera av ljuddämparfirmen Bora här i USA, fortsätter han.

Gillar utmaningar

Johan har även konstruerat ett luftutsläpp i huven på Mercedes 600-modeller.



MER LUFT. För att få bättre kylning i motorrummet har Johan utvecklat ett luftutsläpp. En bit av plåten skärs loss och ersätts med motsvarande yta från ett torpedgaller.



PIONÄRERNA. Bilsport fick Amerika-besök i samband med förlagets 25-årsjubileum i augusti 1998. Johan Ragnarsson hälsade på tillsammans med sin kusin Henrik Arvidsson från Lessebo. Henrik var en av tre kompisar som följde med till Lakeland i Florida i början av 90-talet.



VÅL AVSTÅND. RENNTech uppgraderar både motorer och bygger egna ljuddämpare. Jerry Seinfeld fick en specialtillverkad variant som anpassades till den 430 hk starka motorn.



INGEN ÖVERDRIFT. Ibland dyker det upp originella uppdrag. Ägaren till bilen ville ha en 6-växlad GeTrag-låda monterad. Gamle F1-stjärnan Emerson Fittipaldi tog hand om provkörningen.



NYA GREPP. Erbjudandet om att samarbeta med Panoz i Atlanta innebar steget upp i elitdivisionen för Johan. Denna bilmodell kallas Esperante. När Daniel Panoz började utveckla bilen tog han hjälp av Adrian Reynard i England. Detta ledde till Panoz satsning på GTR-racing.



Utvandraren som har lyckats i USA

Forts från föreg. sida

— Fick en idé om att fälla in ett torpedgaller i huvens framkant. Det har blivit väldigt populärt, säger han.

Grabben gillar utmaningar och kastar sig gladeligen över alla tänkbara uppdrag. Ju svårare desto roligare.

— Många kunder vill ha Recaro-stolar men samtidigt ha kvar elmanövreringen. Därför har vi tagit fram en adapter ihop med Andreas Georgi från German Classic Interiors. Han gjorde inredningen till Rinspeeds Mono Ego och har ett nära samarbete med mig och RENNTech numera.

Förra sommaren kom ett specialuppdrag från Lingenfelter Performance Engineering. De hade byggt en "One Lap of America"-bil av en ny Corvette och ville ha Recaro-stolar i den.

— Problemet med C5:an är den

smala sittbrunnen, förklarar Johan. För att lösa detta fick vi slakta ett par Recaro-stolar och bygga om både underrede och ryggstöd.

Ytterst meriterade

Just denna bil fanns med på SEMA-showen i Las Vegas i höstas. Andreas passade på att visa upp installationen för Recaros representant i USA.

— Då avslöjades att Recaro i USA jobbat ihop med huvudkontoret i Tyskland i sex månader utan att lösa detta problem!

— De ville anställa Andreas på fläcken så förmodligen blir det någon form av samarbete med Recaro i framtiden, tror Johan.

Flytten till RENNTech innebar att Johan blev en viktig pusselbit i ett slags konsortium. Ty även Andreas Georgi har sitt företag i denna byggnad.

— Totalt är vi ett 15-tal personer. Alla med olika specialområden. Många härstammar från Tyskland med förflutet hos både AMG och AC Schnitzer.

— Dessutom finns det en kille som jobbat i Williams F1-team. Han är expert på chassin och hjulupphängningar!

Uttagen till landslaget

Som ni säkert förstår är kompetensnivån otroligt hög.

— Alla är duktiga och kräver mycket. Både av varandra och sig själva, säger Johan.

— Självt känner jag mig som en elitidrottare som blivit uttagen till landslaget.

— Man har en väldig press på sig. Vi vet redan på förhand att det vi gör kommer att synas och hamna i tidningarna. Våra kunder är Jerry

Sienfeld, Sylvester Stallone, countrysångaren Alan Jackson med flera.

— Vi har full respekt för vad de kan betala och vilket resultat de förväntar sig, tillägger han bestämt.

Upp till första divisionen

Som om detta inte skulle räcka har Johan inlett samarbete med ytterligare ett framgångsrikt företag i bilbranschen.

Denna gång något riktigt STORT.

Panoz Auto Development Company i Atlanta!

Skriver vi dessutom 24-timmars på Le Mans och att grundaren Don Panoz innehar patentet på nikotinplåstret, förstår ni kanske vilken division det handlar om.

— Det var en ren tillfällighet, säger Johan och skrattar.

— Jag åkte upp till Atlanta för

hälsa på en kompis. Då visade det sig att hon bodde granne med Panoz fabrik.

Naturligtvis var Johan nyfiken på den stora kometen i GTR-serien. Panoz tävlingsverksamhet har ju gått spikrakt mot toppen på otroligt kort tid.

Blev väl mottagen

För skojs skull ringde han upp och frågade om det fanns möjlighet att komma över på ett litet besök.

— Jag fick komma redan den därpå. Visserligen var det lördag så produktionen låg nere, men jag skulle ändå få en guidning, lovade dom.

Johan trodde att någon vaktmästare skulle läsa upp och följa med honom runt i lokalerna.

— Så döm om min förvåning då deras PR-chef Russell Datz tog emot och gav mig en ytterst detaljerad



URSPRUNGET. Sportbilen som utvecklades till en racer. Man kan fortfarande skönja linjerna från gatmodellen i Panoz Esperante GTR. Men under skalet handlar det uteslutande om kolfiber. Drivkällan är en Roush-trimmad Ford V8 i aluminium som utvecklar 600 hk.



DAGSLÄGET. Panoz LMP-1 Roadster har kvar en liten del av den karaktäristiska fronten. I övrigt handlar det om en helt nyutvecklad modell. Anmärkningsvärt är att Panoz fortfarande satsar på frontmotorplacering. Under förkvalet till årets 24-timmars på Le Mans noterade LMP-1 Roadstern näst snabbaste tid efter Toyota!

berättelse om företagets bakgrund.

Efter en stunds rundvandring stötte de ihop med Daniel Panoz. Självaste presidenten för Panoz Auto Development.

— När jag presenterade mig, visste han redan vem jag var, säger Johan som aldrig kommer att glömma hur häpen han blev.

Sitt livs erbjudande

Daniel kände mycket väl till både RENNTech och Rinspeeds Mono Ego. Redan 1995 byggde Panoz en konceptbil åt Rinspeed som var med på salongen i Genève.

Johan blev bjuden på lunch på en av fabriken sju (!) restauranger. Efter diverse trevliga affärssamtal om vad som händer och sker i bilbranschen, frågade Daniel vad Johan begärde för att börja jobba åt Panoz.

— Jag blev helt paff och drog till med nåt belopp som lät helt sanslöst i egna öron, minns Johan.

Daniel plockade fram sin miniräknare. Slog några siffror. Tittade på miniräknaren och sa:

— That's no problem! When can You be here?

Viljan att lyckas

Johan satt mållös en lång stund och funderade.

— Jag älskar ju Florida och allt som finns där. Flytta till Atlanta kändes inte så lockande. Samtidigt var detta mitt livs erbjudande. Det lär aldrig återkomma, menar han.

Johan accepterade. Förstås. (Numera skickar Hartmut upp RENNTech-bilarna för ombyggnad till Johan i Atlanta. Dessutom är Johan nere i Florida en gång per månad och jobbar i RENNTechs verkstad).

— Panoz är ett oerhört kreativt och innovativt företag. Vill de genomföra något så blir det också gjort, hävdar han.

Ågarfamiljen kommer ursprungligen från Irland. Fadern, Don Panoz innehar patentet på ett 25-tal läkemedelsrelaterade produk-

ter. Sonen Daniel inledde sin karriär 1989 med att köpa ett nedläggninghotat företag från Irland och grunda Panoz Auto Development Company Incorporation.

— Sen har det bara rullat på. Under 1996 omsatte Panoz-koncernen över sex miljarder dollar!

Tog hjälp av profssen

Den första bil som togs fram var Panoz Roadster. En blandning av AC Cobra och Lotus Super Seven. Retrodesign kombinerad med hög prestanda.

— Några år senare beslöt Daniel att utveckla en ny modell. Den fick namnet Esperante, berättar Johan.

För att få riktigt bra våghållning tog Panoz kontakt med formelbilskonstruktören Adrian Reynard i England.

När han hade satt sig in i konstruktionen insåg Adrian att bilen vore ett ämne för GTR-racing.

— Daniel tänkte. Det gjorde pappa Don också — trots att han aldrig hade satt sin fot på en racerbana. Än mindre öppnat motorhuvu på sin egen bil.

— Vi denna tidpunkt visste han inte ens var tanklocket satt! Allt enligt välunderrättade källor från fabriken, bedyrar Johan.

Motorsportledande i USA

Far och son beslöt att bilda ett racingteam. Panoz Motor Sports. Adrian Reynard fick utveckla själva bilen.

Även en framgångsrik NASCAR-byggare kopplades in för vikt-fördelningens och aerodynamik-ens skull.

Panoz rekryterade också en hel del personal från TWR i England. Den första bilen, Panoz GTR, gjorde chockartad debut på Le Mans 24-timmars 1997.

Dock nöjde de sig inte med detta. Numera äger Don Panoz två motorbanor i USA och en i Canada. I våras startade han dessutom "The American Le Mans Series" med totalt åtta deltävlingar under året.



TUFFA TAG. Johan är alltid mån om att rekrytera hjälp av svenska bilbyggare då projektjobben hopar sig. I våras var 1998 års Mellberg-stipendiat Frank Eriksson på plats på Panoz-fabriken i Atlanta.



CONCEPT CAR. Redan 1995 fick Panoz Auto Development uppdraget att bygga en konceptbil åt schweiziska Rinspeed. Bilen baserades på en Panoz Roaster. Karossen bestod av aluminium. Motorn var en 5-liters V8 från Ford.

Panoz driver egen racingskola och har även dragit igång "The Women's Global GT Series". Allt för att främja motorsporten i USA.

Brev från Amerika

Att Johan hamnat i denna division beror enligt honom själv på tre viktiga egenskaper.

— Konstnärligt skapande har alltid tilltalat mig, berättar han. Redan som liten lånade jag farsans småfilmskamera och gjorde egna teckade filmer, inspirerad av seriefiguren Bamse.

Ingenjören som älskar att lösa problem är en annan bedrift. Johan växte upp i sin fars plåtslageri. Där lärde han sig att tillverka sina egna leksaker. I synnerhet sådana som inte gick att köpa.

— Att vara smålänning är ju också en fördel, menar han. Första tiden i USA var oerhört tuff. Föräldrarna fick skicka över pengar för att man skulle kunna klara sig.

— Till slut lyckades jag komma över den magiska tröskeln. Idag kan jag skicka hem pengar till Sverige. Det känns tryggt.

— Så genom denna artikel vill jag framföra mitt stora tack till alla som stöttat mig. Både ekonomiskt och moraliskt, hälsar Johan.

Framtiden ter sig synnerligen spännande. Årets Mellberg-stipendiat lär få ett oförglömlig studiebesök hos den moderne utvandranen Johan Ragnarsson i USA i höst.

Lita på att BilSport återkommer!