



SUPER SILLEN

Alla vet vem Annie Seel är, "Rallyprinsessan", men få vet vilken lång och oerhört tuff väg hon har fått gå för att ha nått dit hon är idag. Hennes energi, envishet och förartalang har blandats med massor av blod, svett och tårar!

Text: Fredrik Lundgren; foto: Mats Burman (Ateljé Uggle) m.fl.



Fr. v.: Wheelie i Dakar 2009! Kolla storleken på dynerna! Det är inte alltid torrt i ökenrallyn. Två bilder från Världscuprally i Argentina och Chile 2005. Annie vann sin första tävling 1989, med över 20 sekunder, på en Honda NSR 250. Tigerhoj nummer fyra!

O

m jag travesterar på ordspråket som säger att en del får allt serverat ur silversked, så hade Annie Seel från början inte ens en träslöv! Hon har lyckats uppfylla många av sina drömmar, men har hela tiden fått slå ur underläge. Samtidigt har hon visat oss vanliga jante-svenskar att det går att nå sina mål och leva ut sina drömmar om man bara vill något riktigt starkt... och kämpar tillräckligt hårt!

En gång för länge sedan (närmare bestämt den 5 september 1968) föddes en söt liten prinsessa i landet Sverige. Men det skulle dröja mer än 30 år innan hon fick titeln prinsessa. Det var efter att hon med sin ystra springare hade börjat ge sig ut på äventyrliga resor till fjärran länder som den välkände riddaren Olle Ohlsson som gav henne namnet Ökenprinsessan. Namnet ändrades senare till Rallyprinsessan. Det fanns dock fortfarande gamla män som kallade prinsessan för Sillen, män som mindes hennes tidigaste bedrifter...

Nu är det så att jag tillhör dem som kallar henne för Sillen, och det tänker jag fortsätta med. Nej förresten, Supersillen får det bli med tanke på alla hennes bedrifter!

Sannsagan om Annie Seel, som jag nu ska berätta i en kortversion, är sagan om en person som har fått kämpa sig fram varje meter, som har haft oddsen emot sig. Bara det att födas till en spädd tjej kan ju inte räknas som en fördel när man ska slå sig fram i tuffa motorcykelsporter. Dessutom kostar motorcyklar pengar, och att tävla med dem kostar ännu mer. Växer man upp med en ensamstående mamma i stockholmsförorten Täby käkar man inte frukost med silversked. Men sisu hade både Annie och hennes mamma Leila. Båda föräldrarna kom från fattiga familjer i Finland. Mamman kom till Sverige som krigsbarn under Andra Världskriget, medan pappa Peppe kom hit via gästarbete i Tyskland. Båda visste verkligen (för att citera Dan Andersson) "vad slåsskamp som livet gällde".

Annie är en riktig "sladdis", då hennes storasyster Eila är hela 17 år äldre. Föräldrarna skiljde sig när Annie var nyfödd, men pappa Peppe bodde i närheten så hon tillbringade redan i koltåldern mycket tid i hans garage. Hon ser sig själv inte som en mekaniker men jag vet att hon verkligen vet hur en motorcykel fungerar och kan meka, vilket knappast när någon självklarhet för dagens motorcyklister.

I skolan blev Annie retad för hon hade hemsydda kläder och ärvda skor, eftersom hon under hela sin uppväxt fick lära sig att vända på slantarna. Idag har hon förfinat den kunskapen genom att utbilda sig till marknadsekonom. Inget är gratis, utan man måste tjäna ihop allting till det man vill ha!

Redan under åren på dagis utmärkte sig vår lilla prinsessa (eller ska jag säga askunge) genom sin livlighet och äventyrslystnad. Dockorna tittade hon inte ens åt, utan hon klättrade i de högsta träden, rymde ut i skogen och slog sig ofta. Armar gipsades.

Dagis blev till skola. Annie var ett klipskt barn, men hon ville göra allt efter eget huvud. Redan när hon var tolv år började hon att hjälpa till med skötseln av galopphästarna nere på Täby Galopp, som passande nog låg på gångavstånd från där hon bodde. Hon

mockade hästskit, ryktade och red i princip varje dag, både morgon och kväll, ända till hon blev nitton år!

När Annie var 15 år tog livet en vändning skulle man kunna säga; då såg hon en uppvisning med engelsmannen Eddie Kidd och kom snabbt fram till att motorcyklar måste vara ändå roligare än hästar. Eddie var för övrigt under 20 år, fram till 1996 då han kraschade svårt och blev rullstolsbunden, en av världens mest berömda stuntförare. Han är Europas svar på Evel Knievel och är känd för mycket långa och spektakulära hopp, bland annat över den Kinesiska Muren, och att ha kört stunt i Bond-filmer.

Annie fick dock inte köpa moppe för mamma, men hon sparade envetet alla småslantar hon tjänade i stallet för att istället kunna köpa en 125:a när hon fyllde 16. Hon hittade en Suzuki GT 125 X-4 på en privatannons i Dagens Nyheter. Morsan gav klartecken. Hojen var jättesnygg, den 18-årige säljaren ännu snyggare! Lyckan var nu fullkomlig, det var bara en detalj som fattades; körkortet!

Tyvärr gick hennes pappa Peppe bort i en hjärtattack bara några månader efter att Annie hade köpt Suzukin, så hon fick lära sig meka själv. Det arv han lämnade efter sig var Annies motorintresse.

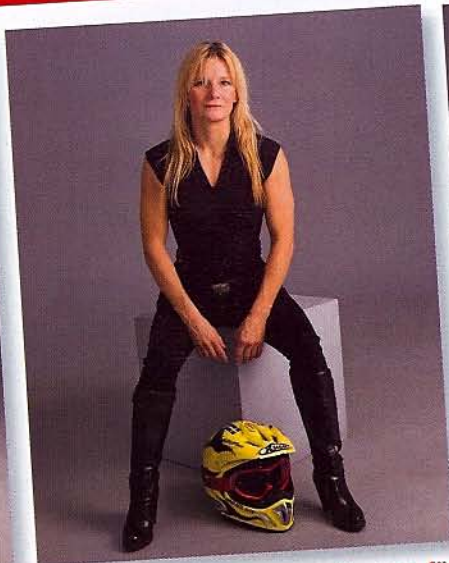
Med körkortet i hand började hon erövra världen, ja i alla fall Täby med grannkommuner... till att börja med. Ganska snart märkte hon att det var farten som tjusade mest, så på banträffar slipade hon ner fotpinnarna.

När vår hjälte fyllde 18 köpte hon en "tung" hoj, en Yamaha RD 250. Den släpades upp i lägenheten, där hon under vintern renoverade den och byggde om den till en potent (näja) racer. Framför allt så lackade hon den själv. Designern i henne hade redan börjat spira, hon insåg att det är viktigt att synas, så färgsättningen blev uppkäftigt gul- och svartrandig. Som en geting eller tiger!

På våren var det dags för debutantkurs i road racing på Sviestad-banan utanför Linköping. Annie utmärkte sig direkt med fint flyt genom kurvorna och attack i körningen... och den annorlunda tigerhojen! Jag minns detta, efter som jag var där och var den första som gjorde en artikel om Annie.

Under sommaren hade Annie även en Ducati 860 GTS, och var sekreterare i Svenska Ducatiklubben. Hon gick fortfarande i gymnasiet och hade inte råd att tävla men året efter, under påsken 1988, var hon på träningsläger på Pau Arnos-banan i södra Frankrike med Team DAF där Sandy Berlin var stjärna. Hon hade då bytt upp sig till en Yamaha RD 350, givetvis var även den tigerlackad.

Det var under det här lägret som Jan "Cällis" Hansson gav henne smeknamnet "Tigersillen", som en travesti på kombinationen av hojens lackering och hennes efternamn. Seel är för övrigt inget finskt namn, utan ett tyskt namn som Annies pappa tog under en period under det tidiga 50-talet då han var gästarbetare i Tyskland. Namnet är för övrigt känt på annat håll i motorkretsar genom de tyska road racingförarna Horst Seel (VM-förare på 60- och 70-talet) och hans son Jörg Seel, samt inte minst belgaren Eddy Seel (världsmästare i supermotard).



Annies tre ansikten, sedda genom Mats Burmans kamera; tävlingsföraren, företagaren/föreläsaren samt party-party!



Smärtans ansikte! Annie tål verkligen att tittas på, men ibland händer det att hon ryggar till framför badrums-spegeln. Här är näsan bruten och tre gånger så stor. Givetvis fullföljde hon!

Annie Seel

Strax efter det var det dags för den första tävlingen. Hon lånade bil, släpkärra och skinnstall. Hon hade fått begagnade däck av mer etablerade roadracingspolare. Hon levde verkligen "ur hand i mun"!

Annie fick, trots en rejäl krasch på Gelleråsen, mersmak på road racing. Tigerhoj nummer tre byggde hon till säsongen 1989. Den var en betydligt modernare hoj, en Yamaha TZR 250. Med den fjärde tigerhojen, en Honda NSR 250, vann Annie sin allra första road racingtävling, klassen 250 Production, med över 20 sekunders marginal till tvåan. På just den tävlingen var höjdare från japanska Honda och Eddie Lawson på plats. De blev så nöjda med hennes prestation så hon fick depåbiljetter till en följande VM-deltävling.

1990 klassade hon upp till 125-kubiks racerklassen, men redan året efter slutade hon mer road racing efter en svår ryggskada som hon fortfarande har sviter efter. Det var en sån där typiskt onödigt busolycka. Det var efter tävlingar i Hockenheim som förarna "kopplade av" i hotellets pool. Efter ett våldsam race i vattenrutschbanan fick Annie 125-mästaren Håkan Ohlsson (som hon då var sambo med) ovanpå sin rygg.

Annie hade slutat skolan för att kunna jobba och få råd med tävlandet. Hon jobbade som servicetekniker och körde budbil. Men efter skadan började hon tänka förståndigt på vad hon skulle göra med livet, försökte helt enkelt bli vuxen



Rally des Pharaones i Egypten 2008, i bakgrunden den 4 500 år gamla Cheops-pyramiden. På den lilla bilden ser ni Annies första tävlingshoj; en Yamaha RD 250, tigerhoj nummer ett. Det skiljer 21 år mellan bilderna!

och göra karriär. Hon började jobba på en reklambyrå och sedan som produktionsassistent på Eurosport när de startade upp sin verksamhet i Sverige. Därefter blev hon projektledare på IBM. Motorcykelkörningen hade hon släppt!

På hösten 1994 blev dock hojsuget för starkt! Hon hade börjat intressera sig för enduro, och anmälde sig till ett enduroläger för tjejer. Lägre arrangerades av Camilla Arnalid, som var en av Sveriges allra första endurotjejer, och eldsjelen och ökenräven Olle Ohlsson. Annie, som under hela sin uppväxt hade varit lite av en ensamvarg, fick i Camilla bästis och de är fortfarande 15 år senare bästa kompisar.

Året efter köpte hon en Yamaha YZ 125 endurohoj av Hasse "Gul". Nu körde hon så mycket enduro som hon hann: Internationella 4-dagars, Stångbroslaget, Rännelslättsloppet, Gotland Grand National med flera. Hon var väl inte precis den starkast lysande stjärnan i startfältet, men hon och Camilla hade jättekul och fick massor med nyttig träning.

Under 1996 och -97 blev det inte lika mycket tid för tävlande då hon jobbade samtidigt som hon pluggade till marknadsekonom. Eftersom studielån inte fanns på kartan var ekonomin kärv, men kom ändå sexa i damklassen i Svenska enduroklassikern (Stångbro, Rännelslätt och GGN) och femma i Enduro RM för damer.

Lite av en vändpunkt i hennes liv kom 1997 då hon ställde upp i (och vann) ett galet non-stop-race på landsvägs-125:a hundra mil runt Estland på en dag. Förstapriset i tävlingen (som för övrigt var arrangerad av undertecknad) var en resa värd 5 000 kronor. För de pengarna valde Annie att i januari året efter dra till Los Angeles och MX Heaven för att köra motocross i en månad. Där blev hon känd som The Crazy Swedish Girl och träffade ikoner som Jeremy McGrath och Ricky Carmichael. Hon insåg att hon aldrig skulle bli någon motocrosstjärna, men när hon körde i Railroad Canyon (kolla Crusty Demons-filmerna) kände Annie att offroad var hennes grej!

Det nya millenniets första år blev hektiskt för Annie. Hon drog igång sin egen reklamfirma, Happy Industries, som hon fortfarande driver, tävlade i både enduro och motocross, körde offroad en vecka i bergslandet Andorra samt provade på det smärtsamma med att burka i sidvagnsroadracing... och framför allt så startade hon i sin första ökentävling!

Under hösten åkte hon till Marocko för en veckas guidad tur med Moto Aventures. Hon kände instinktivt att det här med ökenkörning var hennes grej. Svenskenduro blev för mycket "bära motor-

cykel" för en späd tjej på 53 kilo. Hon minns med fasa finalen i Enduro SM 1997 i Arvidsjaur. Här på ökenvidderna var det mer fart och en helt annan frihetskänsla. Hon var fast!

Hemma i Sverige var hon fortfarande i eld och lågor och ringde direkt till ökenräven Olle Ohlsson och skrek i luren "jag vill köra öken"! Fast egentligen trodde hon sig inte kapabel till att tävla. Olle svarade lugnt att "om en vecka drar jag till Dubai och UAE Desert Challenge, häng på". Hon bestämde sig på stående fot, köpte en 600-kubiks Husaberg av Olle och skickade det med flyg till Dubai.

Tävlingen började uruselt! Hon körde vilse på vägen till prologen och näst sista dagen kraschade hon och bröt ett ben i vänsterfoten, så att hon fick lov att växla med hälen och sova med stövlarna på. Men det viktigaste av allt var att hon lärde sig något viktigt varje dag. Trots den skadade foten kämpade hon sig i mål, som 49:a av 109 startande... och det var här som Ökenprinsessan föddes.

Det var redan då som hon myntade sitt numera så välkända uttryck "hellre en bruten fot än en bruten tävling"! Och detta har hon hållit sedan dess, eftersom hon till dags dato har ställt upp i inte mindre än 15 stora ökentävlingar och kommit i mål i... ja just det; 15 stora ökentävlingar! Gör om det om ni kan!

I Dubai hade hon märkt att det inte var omöjligt. "Über-machobubblan" hade spruckit! Annie hade bestämt sig; hon skulle köra Dakar! Som träning började hon leda turer i Marocko åt Moto Aventures. 2001 körde hon ökenrally i Tunisien och året efter var det dags... Dakar!

Ett annat motto som Annie är känd för är: "Ingen minns en fegis!" Och ni förstår varför... Trots problem med krascher och en fraktur i gashanden kämpade hon sig i mål som 54:a, vilket innebar seger i klassen för max 400-kubiks standardhojare.

Samtidigt med alla utgifterna till Dakar-tävlingen sprack IT-bubblan så att hon fick problem med att hålla sitt företag ovanför vattenytan. Men som sagt; aldrig bryta! Istället fick hon samma höst inbjudan att köra i ett amerikanskt team, där hon blev den första svenska kvinnan som fullföljde den klassiska 160-milstävlingen Baja 1000 i Mexico!

Året efter gjorde hon "en liten utflykt" till Himalaya och blev, med 5 305 meter över havet, den kvinna som har nått högst upp på Mount Everest med motorcykel.

Nu rullar tävlingarna på i snabb följd. Ökentävlingar varvas med andra kortare och längre lopp. Hon tävlar i Europa, Afrika, Asien,

Annie Seel

Australien, Sydamerika och Nordamerika. Hade det arrangerats något race på Antarktis hade hon alldeles säkert kört där också!

Annie var fysiskt sett egentligen ganska otränad när hon 2004 (som rehab-träning) köpte sitt första gymkort. Två år senare drog hon igång en grym träningsperiod, så nu är den späda kroppen stenhård! Samma år började hon, bara på kul, tävla i Supermotard SM.

Hon sliter med sitt enmansföretag. Speciellt Dakar är sjukt dyrt och slukar hela kassan. 70-80 procent av alla pengarna betalar hon ur egen ficka och resten måste hon jobba av med föredrag. Att hålla föredrag har för övrigt blivit hennes nya specialitet. Under förra året blev det 50 föredrag och i år har det hittills blivit 32. Själv tonar hon ner sin popularitet som föredragshållare och kallar sig kort och gott för sagotant.

Jag glömde väl inte nämna att Annie 2004 totalsegrade i World Rally Champion Womens Cup 450, och därmed blev Sveriges första världsmästarinna inom motorcykelsporten! Eller att hon 2007 provade på bilracing i VW Polo Cup på Nürburgring.

Men livet är inte bara motorcyklar. Annie har även under dessa år haft mer att kämpa mot än motståndare, skador och

ekonomikriser. Hon har under fem år fått lov att ta hand om sin mamma sedan hon blev handikappad efter stroke och hjärtinfarkt. Dessutom har hon under flera år levt ihop med en missbrukare, som likt ett svart hål slukade energi och pengar.

Men Annie har, som så många gånger tidigare, kommit ut på andra sidan. Starkare än någonsin!

Hur är det då med tigerdesignen? Hennes hojar är ju inte längre randiga. Okej, men har ni kollat in alla hennes hjälmar?

Så tänkte jag på det här med Sillen, kanske är det dags att jag slutar kalla henne för det? Sillen är ju ett flockdjur (eller rättare sagt ett stimdjur), och det där med att följa den grå massan har ju inte varit Annies signum. Jag kanske också ska börja kalla henne Rallyprinsessan? Men jag gillar heller inte att följa massan och minsta motståndets lag. Dessutom är det ju bara döda fiskar som flyter med strömmen, och Annie är verkligen stark nog att stå emot det starkaste fors. "Prinsessa" låter som nå'n som gnäller på en ärtä, så kanske det här med ett fisknamn inte är så dumt ändå. Jag tror att jag fortsätter att kalla denna fantastiska motorcykeltjej för Sillen... Supersillen!

Kvinnligt världsrekord
med 5 305 m.ö.h. på
Mt Everest nordsida!
Toppen syns i bakgrunden.

Vilket coolt
målgångsleende!
Tolva totalt i Rally
des Pharaones i
Egypten 2008.



ÖVRIGA UTMÄRKELSER

- 2001: På Årets Sportbild i Sverige och Europa
- 2002: 76:a på Expressens lista över Sveriges hetaste idrottsstjärnor
- 2003: Världsrekord med 5 305 m.ö.h. på Mt Everest nordsida
- 2004: Första tjej någonsin i Ironman-klassen i Vegas to Reno, USA
- 2005: Årets Kvinnliga Äventyrare (slog bl.a. Renata Chlumska)
- 2005: 8:a på Slitz lista över Sveriges 100 sexigaste tjejer
- 2008: Årets Prestation (Företagarna Sverige)

MERITLISTA (I URVAL)

- 1989: Första segern i roadracing
- 1990: 8:e plats sista deltävlingen i Roadracing NM 125
- 1996: 6:a Enduroklassikern för damer
- 1997: 5:a Enduro RM för damer
- 1997: Totalseger i CannonBike Race i Estland
- 2000: 4:a Internationell 4-dagars Enduro, damklass
- 2000: 49:a World Cup Rally Dubai
- 2001: 39:a World Cup Rally Tunisia
- 2002: 54:a Dakar-rallyt
- 2002: 8:a Baja 1000 Rally Mexiko
- 2003: 5305 m.ö.h. på Mt Everest nordsida
- 2004: 5:a Vegas to Reno, USA
- 2004: 18:e World Cup Rallye d'Orient Turkiet
- 2004: 22:a World Cup Rally Dubai
- 2004: Seger i World Rally Champion Womens Cup 450
- 2005: 22:a World Cup Rally Patagonia-Atacama
- 2005: 21:a World Cup Rally ORPI Marocko
- 2007: 94:a Dakar-rallyt
- 2008: 24:a Central Europe Rally
- 2008: 12:a Rally des Pharaones
- 2009: 76:a Dakar-rallyt