

Under några säsonger i början av 80-talet släpptes reglerna fria i SM-racingens huvudattraktion – **SUPER SALOON** föddes. Nu uppmärksammas klassens uppgång och fall i en ny bok av Bo Anckarman och Bengt-Åce Gustavsson.

TEXT: LINUS PRÖJTZ FOTO: FRÅN BOKEN "SUPER SALOON, DEN SVENSKA HISTORIEN"

SUPER SALOON



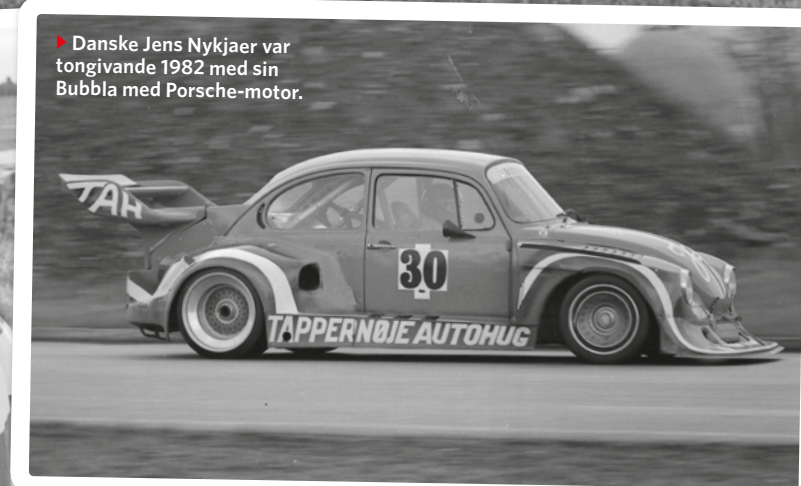
► Jürg Bächli gör en kanonstart på Anderstorp 1983. Blivande mästaren Norlander tvåa.



► Bosse "Emma" intervjuas av SVT efter brutet lopp på Gelleråsen 1982.



► Danske Jens Nykjaer var tongivande 1982 med sin Bubbla med Porsche-motor.





► Ingemar "Pelikanen" Persson (t.v.) i sin Volvo 343 i utgången av första kurvan på Knutstorp 1982.



► Ett underbart tidsdokument från Falkenberg 1983 där Kaj Hildings Corvette breder ut sig.



► Eje Elgh gjorde inhoppsstart i Bosse "Emma" Emanuelssons Camaro på Ring Knutstorp 1982.

Det är en rejäl sak på 574 sidor som anländer redaktionen. Vad som ryms innanför pärarna är explosiv svensk motorsporthistoria från en tid som flytt. Från en tid då svensk racing var i gungning och då ett skott från höften kunde göra skillnad. Då begreppet "publikfriande" skrevs högt upp på dagordningen, ljuddämparna lämnades hemma och motorernas effekt lovade rejäla gummispår i asfalten ut ur varje kurva. Tack vare fräna racerbilar och stora förarprofiler tillsammans med SM-status hamnade Super Saloon på toppen av näringskedjan. Reglerna fanns, men de var ytterst tillåtande och underlaget för en rejäl framgång fanns där – inte minst då Svenska Bilsportförbundet lockade med prispengar.

Men allt var inte guld som glimmade. Livslängden blev bara tre år, trots att klassen under sin sista SM-säsong 1984 gick från klarhet till klarhet. Varför det blev så?

Det är utan tvivel en intressant historia som nu målas upp i detaljerade drag. När vi betraktar bilarna som utgjorde startfältet i Super Saloon så blir nyckelorden experimentlusta och effekt. Basen till reglerna togs från dåvarande grupp 5, vilket enkelt uttryckt innebar extrema skapelser med siluettkarosser som mest tävlade i sportvagns-VM och i tyska föregångaren till DTM – DRM. Vi nämner

Porsche 935 och Ford Capri Turbo som exempel. Svindyra bilar som kostade skjortan att hålla i tävlingsdugligt skick.

DEN STORA skillnaden med det svenska nationella reglementet för Super Saloon rörde motorn – ursprunget blev fritt. Med andra ord behövde du inte längre ha en Ford-motor i en Ford, det gick lika bra med Opel eller Volvo. Eller för den delen Porsche som i danske Jens Nykjaers Bubbla med sexcylindrig boxer-turbo på 800 hästar. Jürg Bächis välbyggda Opel Manta, som fick BMW M1-motor inför säsongen 1983, var en ytterst tongivande bil- och förarkombination. Per Stureson och Anders Boström i sin turbomatade Talbot likaså, en ettrig liten bil som var nästan lika bred som den var lång. Peter Norlander blev dubbel SM-mästare i Super Saloon med sin välbyggda Camaro, även den hysteriskt bredad. Trefaldige SM-mästaren Bosse "Emma" Emanuelsson arbetade hårt för att få till klassen och kom även han till start i en Camaro under 1982. Mats Lindéns blå-vit-gula dubbel-turbomatade Porsche med jättevinge syntes snart på annonsplats i all motormedia då OK-stallet slog på stora trumman inför 1983. Under säsongen 1984 tackade unge Lindén för förtroendet och plockade hem SM-tecknet.

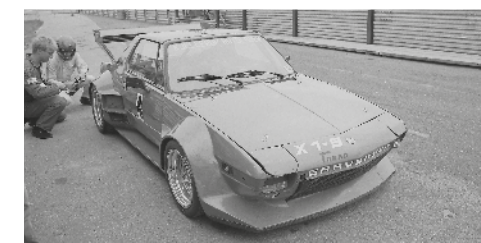
UPPHOVSMÄNNEN TILL boken är Bo Anckarman och Bengt-Åke Gustavsson. Bägge motorsportentusiaster sedan urminnes tider, men med helt olika bakgrund. »



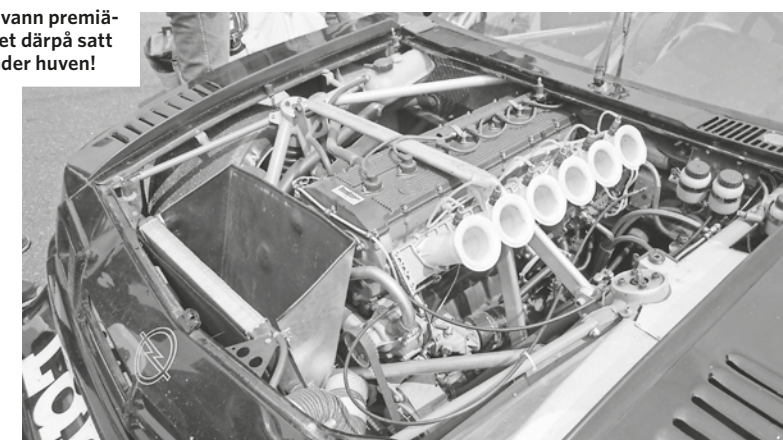
► Bo Ridsröm i sin vrålfeta Camaro vid premiären på Anderstorp 1983.



► Lotus Europa och Fiat X1/9, båda i tvålitersklassen 1984, visar på bredden i Super Saloon.



► Jürg Bächli vann premiären 1982. Året därpå satt det BMW under huven!





► Mats Lindén tar sin första Super Saloon-seger på Anderstorp 1984 och kröns till mästare samma säsong.

VISSTE DU ATT...

... OK-Porsche 935:an med dubbel-turbo började livet som en 2,7 RS. Under säsongerna 1975-76 vann den SM-guld i rallycross med Björn Waldegård!



► OK ville maximera sin insats och Porschen syntes flitigt i reklamsammanhang. Snygg!



► Ett extremt Talbot-bygge på alla sätt. Ur 1100 kubik lockades med turbons hjälp runt 300 hästar fram.



► Per Stureson innan han tog steget ut i Europa där han skulle bli DTM-mästare 1985.



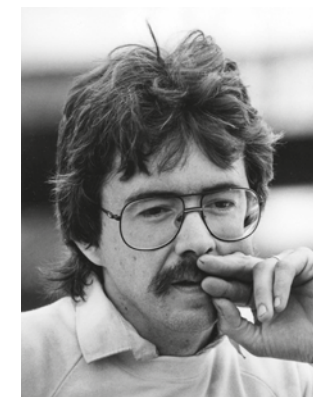
► Bosse "Emma" Emanuelsson gjorde säsongspremiär i Falkenberg 1982, men det gick inget vidare då teamet fick skruva in i det sista...



► ... och här tvingas han gå i depå med sin Camaro efter att ha fått svartflagg. Anledningen var att fönsternät saknades. Surt.



► Så ska det se ut! Norlander satsar stenhårt på Mantorp Park, hårt ansatt av Nykjaer.



► Peter Norlander från Lerum blev mästare i sin Camaro 1982-83.

– Jag är nördigt intresserad av den här klassen, det har jag varit sedan första gången jag såg den på Mantorp Park 1982, berättar Bo Ankarman.

Som tonåring från Linköping hjälpte han till med tidtagningen på Mantorp via lokala motorklubben MK Scandia och Super Saloon fängade intresset, minst sagt. Att han blev helt såld på vad han såg är nog en bättre förklaring och unge herr Ankarman började samla all Super Saloon-information han kom över såsom resultatlistor, programblad och tidningsartiklar – information som under årens lopp hamnat i den så kallade R-pärmen. Men det var först när Bo mötte motorsportfotografen och författaren Bengt-Åce Gustavsson som idén om en bok kom upp på agendan.

– Med all den informationen han hade så frågade jag, "varför har du aldrig gjort en bok?", berättar Bengt-Åce.

Idén föddes, material betraktades och efter två Facebook-upprop med efterföljande träffar i Göteborg och Stockholm så strömmade material in i sådan takt och mängd att urvalsprocessen blev ett angenämt problem.

När vi började hade vi ett 30-tal bilder men till slut fick vi in över 2 000...

– När vi började hade vi ett 30-tal bilder men till slut fick vi in över 2 000 bilder, berättar Bengt-Åce.

Men om ni får sammanfatta Super Saloon med bara en bild, vad blir det då?

– Om vi skall sammanfatta hela boken med bara en enda bild så är det den med Bosse "Emma" Emanuelsson från Falkenberg 1982.

– Bosse Emma var en av de stora pådrivarna för att klassen skulle skapas och få SM-värdighet. Ironiskt nog hann han inte njuta av det arbetet själv, då hans bil inte blev klar i tid för premiären (1982). Han kom till start mitt i säsongen, i Falkenberg, och inte ens då var bilen klar. De skruvade och skruvade och de missade kvalet och fick starta sist i semifinalen. Eftersom sidorutorna inte

satt fast ordentligt demonterades de inför semifinalen. Han gjorde en bejublad uppkörning, men tävlingsledningen noterade att han varken hade sidorutor eller fönsternät, varför han fick svartflagg. Emma blev förbannad, sa ett och annat icke publicerbart till tävlingsledningen, sedan packade han ihop och åkte hem.

RUNT 1 000 bilder ryms i "Super Saloon, den svenska historien" tillsammans med rapporter från de tre säsongernas alla lopp, tidningsklipp, resultatlistor och andra historiska artefakter. Ett svenskt racinghistoriskt verk av sällan skådat slag. Sugan? Du köper den via www.racefoto.se



► En klassisk tegelsten byggd av svensk racinghistoria!