

SSK-serien

Av OLLE KARLSSON

Tre förare på 51 poäng

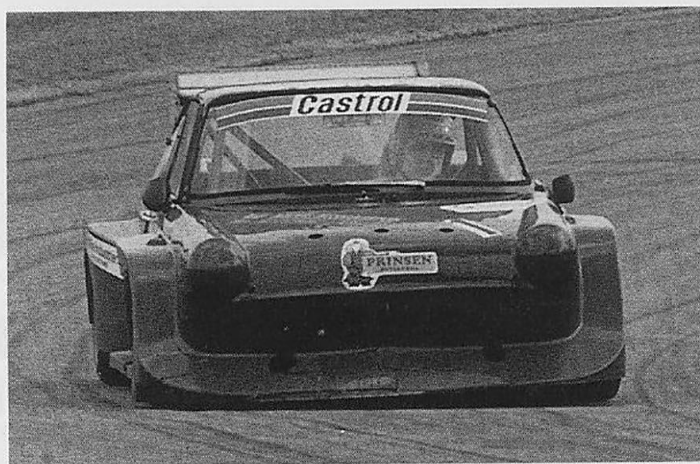
Sex deltävlingar under skiftande förhållanden, stekhet asfalt, normal temperatur samt regnsvåta banor.

Sammanlagt cirka 14,6 mil tävling. Till detta mångdubbelt fler mil avgörande tidsträning. Ändå hamnar två förare på exakt samma slutpoäng, med samma antal segrar, andra- och tredjeplatser.

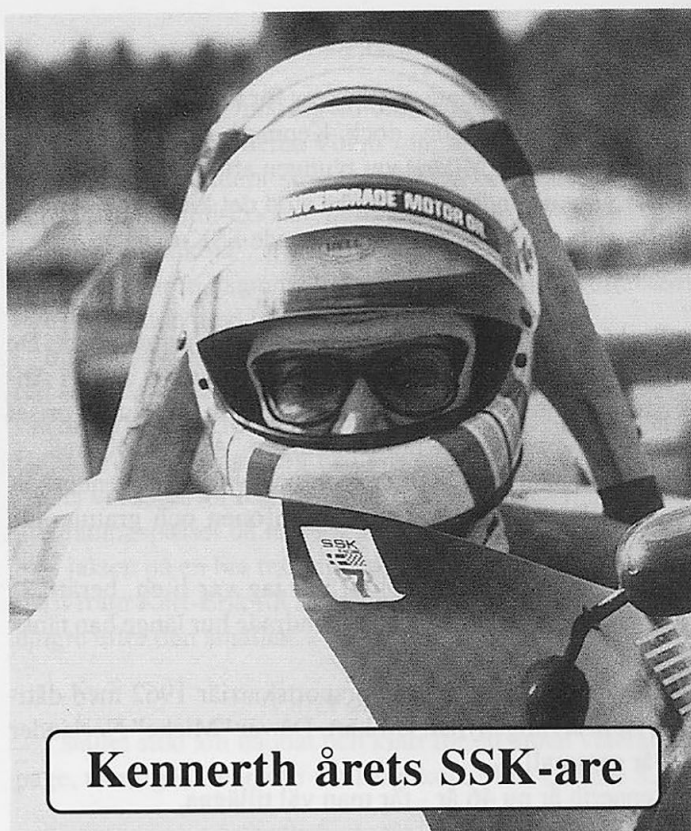
Henrik Rosencrantz, Vintrosa och Gunnar Lundström, Umeå, slutade båda på 51 poäng i klassen för specialbilar, Castrol Cup. Båda förarna fick stryka sin tredjeplacering då fem av de sex tävlingarna räknades. Kvar hade de två tre segrar och två andraplatser var.

Stockholms Sportvagnsklubb (SSK) brukar servera jämna racingserier, men frågan är om inte detta slår alla tiders rekord i seriens 17-åriga historia?

Poängtalet 51 var för övrigt lyckotalet i årets SSK-serie. Det var inte bara Castrol Cups båda ettor som slutade på 51 poäng, utan också i Formel 4-klassen där racingveteranen Kennerth Persson, Broby, prickade in samma poängtal. Detta sedan Kennerth hade noterat fyra segrar och en fjärdeplacering.



Gunnar Lundström, Umeå, i sin BMW 700 fick dela segern i Castrol Cup med Henrik Rosencrantz, Vintrosa, efter att ha kört ihop lika många segrar, andra- och tredjeplatser.



Kennerth årets SSK-are

Därmed blev Kennerth årets SSK-are 1989 då han hade en seger mer än sina konkurrenter i Castrol Cup.

”Årets SSK-are” är den förare som kört ihop flest poäng i de fyra ursprungliga racingklasserna Pirelli Cup, Castrol Cup, Formel 4 och Formel Ford.

Kennerth är en gammal racinggrav och har under åren vunnit många segrar. Stora internationella segrar. Guldplaketter och pokaler från Europas alla hörn har han staplat i sin bokhylla. Under ett decennium, 1970-talet, dominerade han nämligen de mycket prestigefyllda västtyska racingklasserna Formel Vee och Formel Super Vee. Speciellt i den sistnämnda klassen blev han en av Västtysklands mest segerrika förare, så skånsk han var! Kennerth tävlade nämligen på tysk licens de här åren.

1981 lade Kennerth hjälmen på hyllan - trodde han själv och vi andra.

– Det är bara lite återfall, ”försvarade” han sig med i fjol när han plötsligt dök upp i Formel 4 i SSK-serien.

– Det här är inte så allvarligt, deklarerade den gamle mästaren och knep två delsegrar i mästerskapet!

– Han startade inte i alla loppen och det var väl tur, sade konkurrenterna som slogs i tabelltoppen.

Det gjorde han faktiskt inte i år heller. Den första deltävlingen vanns av en annan ”gammal” mästare, nämligen Hans Hillebrink, Järfälla.

Men sedan dök han upp – Persson och klippte till med en svit på tre segrar. I näst sista deltävlingen på Kinnekulle Ring blev det ”bara” en fjärdeplats. Mikael Nordlander vann regnracet och därmed räddade ”Micke” spänningen till finalen.

BANRACING – SSK-SERIEN

Visserligen var chansen inte stor för regerande Formel 4-mästaren, men den fanns dock. Kennerth fick inte bli bättre än femma, medan Mikael var tvungen att vinna. Redan efter ett par varv på anderstorsbanan stod det klart att Kennerth skulle gå in i 1990-talet som regerande SSK-mästare.

"Min idol vann"

En gång tävlingsmänniska – alltid tävlingsmänniska. De drygt 160 närvarande på klassiska racinghotellet Åsen i Anderstorp såg att det var en glad Kennerth som mottog priset för segern i Formel 4 och utnämningen "Årets SSK-are".

Speciellt värmdes säkert orden från värste konkurrenten Mikael Nordlander när han tog mikrofonen och gratulerade mästaren:

– Han var faktiskt min idol när jag var liten, berättade "Micke" som i förbifarten också undrade hur länge han tänkte hålla på att tävla. . .

Kennerth startade sin motorsportskarriär 1962 med dåtidens stora tävlingsnyhet, Go-kart. Då var "Micke" Norlander åtta år gammal!

Kennerth är nu 46 år - får man väl tillägga.

Delat mästerskap

Castrol Cup, specialracingklassen inom SSK, blev alltså stenhård ända in på mållinjen i Anderstorp.

Säsongen inleddes med att klassens regerande mästare de två senaste åren, Gunnar Lundström från Umeå, gjorde det alla väntade, nämligen vann, vann och vann. Då var vi framme vid 30 juli och sommaruppehållet i SSK-serien.

När Gunnar åkte de 88 milen från Kinnekulle hem till Umeå, kändes det säkert lätt. Umeföraren hade nämligen 10 raka segrar i svit bakom sig. Inte sedan den 6 september 1987 hade någon av konkurrenterna i klassen lyckats köra ifrån honom i en tävling.

När serien hade höstupptakt med fjärde deltävlingen den 3 september på Kinnekulle Ring, kom sensationen. Henrik Rosencrantz från Vintrosa i Värmland, gjorde det John-Erik Öberg, Stockholm, var den senaste som klarat, att vinna en tävling över Gunnar Lundström.

Av bara farten, bokstavligen talat, för det går fort i den här klassen, vann sedan Henrik ytterligare två tävlingar. Båda förarna hade nu tre segrar, två andraplatser och en tredjeplats som alltså ströks hos båda då fem av sex tävlingar räknades.

51 ihopkörda poäng skall man normalt bli ensam mästare på i SSK-se-

rien. Det är unikt att två förare delar ett SSK-mästerskap över sex deltävlingar. Det händer då och då att förare hamnar på samma slutpoäng. Men antalet segrar, andraplatser och så vidare brukar sortera mästaren från tvåan.

Gunnar Lundström har vid ett tidigare tillfälle kört "oavgjort". Den gången, 1986, fick han ge sig då John-Erik Öberg hade fler segrar än umeföraren.

Udda bilar

Castrol Cup är pärlan i SSK-racingen med sina specialbilar. Klassen har som namnet antyder mycket "special" i sig. Årets båda vinnarbilar kommer från två tidsepoker men är var och en lika extrema.

Gunnar rattar en BMW 700, en bil som tillverkades åren 1960-1965. Även om den lilla 700:an fanns på vägarna i Sverige i början av 60-talet, så var den långt ifrån vanlig.

Henrik rattar en Mazda RX7, en modern sportbil men lika ovanlig i nutid som BMW:n var i dåtid. RX7 har för övrigt en wankelmotor, inte heller något vardagligt i motorsporten.

Massmönstring

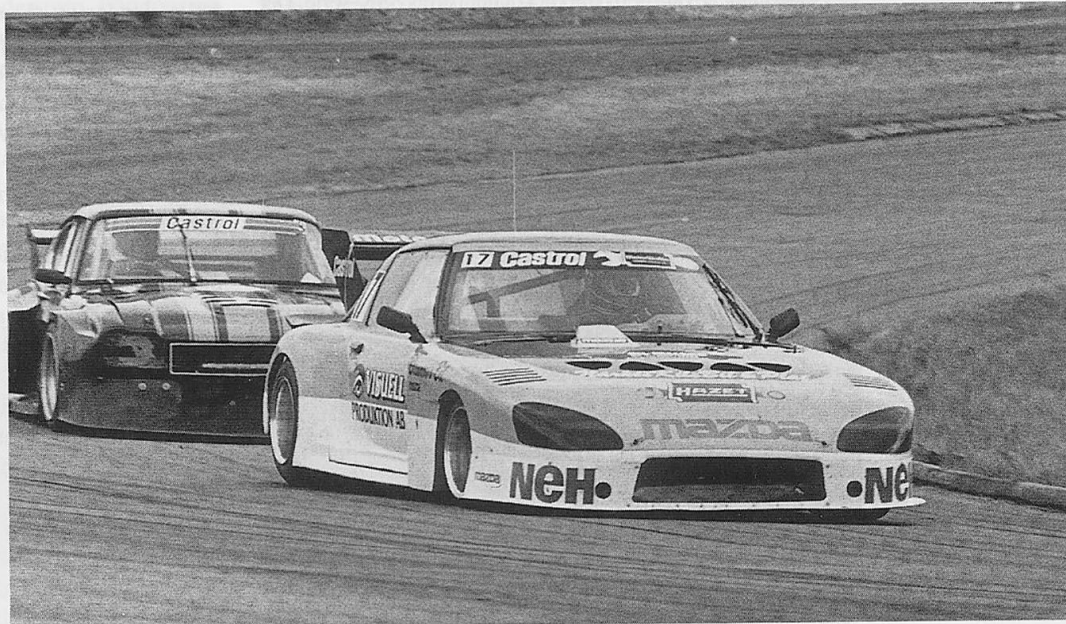
Rekord!

Ja, det är ordet för SSK:s stora breddklass, Pirelli Cup – standardbilar. Frågan är om inte den här klassen har slagit alla tiders deltagarekord under 1989. Inte mindre än 72 bilar har deltagit i Pirelli Cup under 1989.

Alla har inte kommit till start i varje deltävling. Men 50-60 bilar har tillhört vanligheten.

I de flesta av årets sex deltävlingar har 10 förare eller fler aldrig nått fram till söndagens finaler. Tidsträngarna och de

Delad totalseger blev det för mazdaföraren Henrik Rosencrantz, Karlskoga RC, (17) då han vann de tre sista racen i Castrol Cup. Norrmannen Rune Lillejord, SSK, som här jagar Henrik slutade på sjunde plats i serien med sin Ford Capri.





Lennart Jansson, MK Orion, vann Pirelli Cup med sin lilla Mini-Cooper.

Foto:
KURT ELIASSON

kvallopp som införts har varit allt för svåra för många förare. Men de ger sig inte. När det är dags för nästa race återkommer de för att göra ett nytt försök.

Av de 72 förare som startat i klassen under säsongen har endast 26 tagit poäng. Det är bara en dryg tredjedel.

Men det är här poängen ligger, om man nu får vitsa till det lite. Pirelli Cup är nämligen inte bara SSK:s breddklass, utan också racingens stora "korpklass". Man skulle kunna säga att Pirelli Cup är för racing, det Vasaloppet är för skidsporten. De första startleden utgörs av eliten, men sedan är det "motionäerna" och ungdomar som vill upp till eliten, som fyller på.

Brokig samling

Bilarna i Pirelli Cup är en brokig samling, men samtidigt en skön blandning av gammalt och nytt, eller åtminstone

något så när nytt. Omkring 20 olika bilmodeller finns med i klassen, allt från moderna Volvo 740, Toyota Starlet och VW Golf till forna tiders storheter som Ford Taunus, Volvo Amazon och Mini-Cooper, bilmodellen som kom att gå under namnet "Hundkoja".

Bilarna går in i samma klass, då de olika motoreffekterna balanseras upp med ballast i bilarna.

Inte mindre än sex förare hade chansen att vinna klassen när serien var framme vid finaltävlingen i Anderstorp. Bäst såg det faktiskt ut för två gamla klassegrare Lennart Jansson, Hallstavik, och Karl-Erik Eriksson från Säffle.

Det vill säga, för Karl-Erik såg det bra ut ända fram till sista tidsträningsspasset då han tog i lite väl hårt och skrotade sin bil i jakten på en bra träningstid. Den gamla Amazonen som burit fram Karl-Erik till så många segrar, ville inte vara med längre efter den smällen.

Veteranseger

I stället stod allt bäddat och klart för ett annat veteranekipage, nämligen Lennart i sin Hundkoja Mini-Cooper S.



Lilla bilden t.h: Ulf Palm, SMK Nyköping, satsade på en Volvo 740 i SSK:s breddklass Pirelli Cup.

Undre bilden: Ulf i sin Volvo 240 (22) fightas här om seriepoängen på Kinnekulle Ring med Bo Johansson, Anderstorp RC (51) och Anders Dahlgren, Ulricehamns MK (11).



BANRACING – SSK-SERIEN

– Men jag var orolig inför tävlingen på Anderstorp, berättade Lennart efter racet. Den här banan med sin långa raksträcka frestar bilen på ett helt annat sätt än till exempel Kinnekulle Ring.

Lennart kom emellertid ut som andra bil efter Mats Hildingsson, Ljungby, och med Roger Antonsen, Hagfors, bakom sig. I klartext; Lennart hade kontroll över konkurrenterna till den totala klassegern.

– Men det höll på att gå riktigt illa, berättar Lennart. I sista kurvan hängde sig gasen och det var mycket nära att jag kört av.

Lennart klarade emellertid bilen och andraplatsen in i mål och därmed var han mästare i Pirelli Cup för andra gången. 1987 vann han första gången.

Engelsk klassiker

Det är inte helt säkert att Lennart finns med i Pirelli Cup 1990.

– Jag har funderingar på att börja köra historiska race i stället, förklarar han.

Det är faktiskt ingen tillfällighet att Lennart tävlar i en hundkoja från 1970. Gamla brittiska bilar är nämligen hans stora intresse. Hans tävlingsbil är visserligen en modern Mini-Cooper S från 1970. Men grundreceptet till Hundkojan fyllde 30 år under säsongen.

– Jag var tvungen att resa över till Silverstone i augusti och vara med på jubileet, berättar Lennart.

Jansson från Hallstavik var inte ensam. 120 000 människor fanns på plats för att ge sin hyllning till motorsporthistoriens lilla ”koja”.

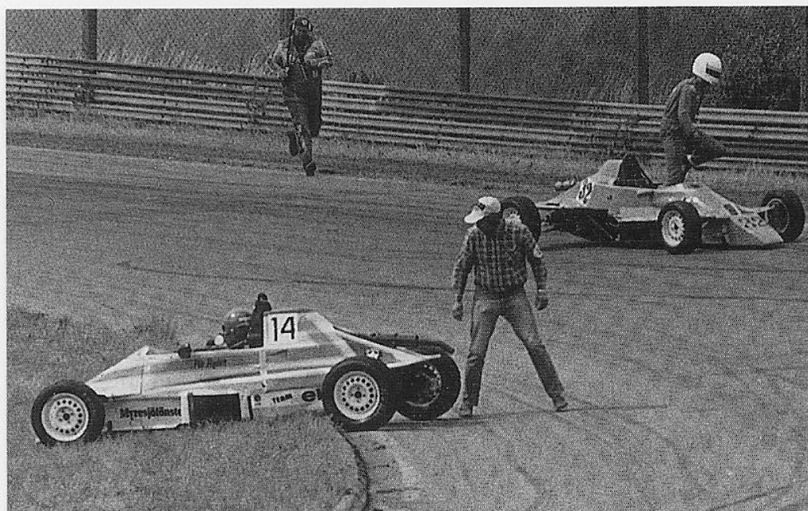
Suverän

SSK-seriens mest suveräne vinnare 1989 blev Hans-Göran Frisk från Rottne i Formel Ford. Visserligen vann, för dagen inhopande Formel 3-föraren Nicke Blom finaltävlingen, men Frisk bevakade läget på ett lugnt sätt. Han åkte i mål som femma men hade faktiskt inte behövt ta ut bilen den här dagen. 42 poäng mot tvåan Kennerth Samuelsson, Lenhovda, på 24 poäng.

Rallyklassen, är liksom Pirelli Cup, ständigt växande för varje säsong. Klassens suveräne förare är Ebbe Alriksson, Nybro, som för andra året i rad vann med sin Opel Manta. Ebbe dubblar för övrigt med Manta i såväl rallyklassen som Pirelli Cup.

Bred blir bredare

Framtiden för SSK-serien ser mycket ljus ut. Samtidigt som det blir allt svårare att tävla på elitnivå, kostnaderna rasar i höjden för varje år, har allt fler förare sökt sig till SSK-serien. Kennerth Persson och Hasse Hillebrink är typexempel på förare som provat på elitracet och trappar ner i SSK. Men



Här gick det lite för fort. Både Pär Hydén, Anderstorps RC, (14), och norrmannen Sverre Syftestad, SSK, (32) snurrade bort sig på Kinnekulle Rings "sommarrace".

parallellt med "gamlingarna" fylls banracingen på underifrån med nya förare som vill lära.

I detta avseende är Stockholms Sportvagnsklubb en av de ledande klubbarna i landet. Under säsongen har SSK utbildat 130 nya förare. Utbildningen sker på hemmabanan Kinnekulle Ring, där eleverna sätts i en intensivkurs med teori och praktik. Kursen leder fram till "examen" där eleverna avlägger prov för racinglicens.

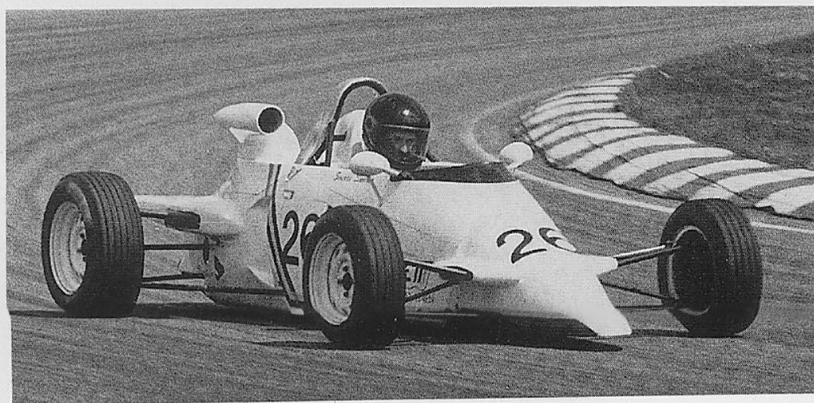
– Alla 130 kursdeltagarna kommer inte att tävla. Men kanske hälften provar på racing någon gång, säger SSK:s kursledare Bosse Pettersson.

Bosse och hans stab inom SSK kommer för övrigt att intensifiera arbetet med utbildning ytterligare.

Dessutom jobbar klubben med ett bredare marknadsprogram för att popularisera SSK-klasserna än mera.

– Vi vill markera att SSK har racingklasser som arbetar på bredden inom banracingen, förklarar Bosse Pettersson.

Det finns många norrmän i SSK-serien. Här ses Formel Ford-föraren Sverre Smemo, 12:a i serien, i aktion på Anderstorpsbanan.



Bosse Pettersson, SSK om nya Formel Opel Lotus: - Äntligen kan vi börja!

- Jag har trott på idén från första stund. Det är skönt att vi äntligen får komma igång i Sverige också. Även om det tog tid.

Bosse Pettersson, stark man inom SSK och svensk racing - är påtagligt nöjd med att nya, intressanta racingklassen Formel Opel Lotus kommer till Sverige. En första serie på tre tävlingar är spikade, samtliga på Kinnekulle Ring och i SSK:s regi. Dessutom körs en deltävling i europaserien på skånska Ring Knutstorp den 7 augusti.

- Intresset är mycket stort. Trots att beslutet bara varit känt några dagar har jag redan haft ett 30-tal förfrågningar.

Racingräven Picko Troberg, är nöjd också han. Det betyder att de två bilar han redan skaffat till sitt eget stall får betydligt fler tävlingstillfällen. Nu får han dessutom ta hand om försäljningen och ska se till att allt fungerar vad gäller reservdelar och service.

- De första dagarna ringde dussinet intresserade. Så visst finns intresse. Svensk formel-racing har under de senaste åren bestått av tre klasser: Formel 3, Formel 4 och Formel Ford. Formel 3 var åren 1987-88 en bra klass med många bilar och duktiga förare. Men nu har de fem främsta förarna endera lagt av eller flyttat tävlandet till England och merparten av övriga förare har bestämt sig för att fortsätta tävla med gamla bilar.

FÖR DYRT MED FORMEL 3

- Av kostnadsskäl naturligtvis. En ny F3:a kostar närmare en halv miljon och är dessutom mycket dyr att hålla igång, säger Bosse och fortsätter:

- Tyvärr är tendensen lika i hela Europa. Det är egentligen bara i Västtyskland, England och Sverige Formel 3 fortfarande körs och det finns inte längre några intressanta, internationella mästerskap.

- Formel 4 är en "billighetsklass". Där används äldre F3-chassin som tävlar med Golf GTI-motorer. Men den klassen har av naturliga skäl ganska låg status.

- Formel Ford är dyrare än F4 och en ganska bra klass som SSK

"tog hand om" när Fords intresse svalnade för 10-talet är sedan. Klassen är alltså gammal och har på senare år tenderat att minska. - Det är med andra ord inte konstigt att SSK slagit för Formel Opel Lotus - en klass som har internationell status, prispengar och en stark uppbackning från världens största biltilverkare.

ETT 10-TAL BILAR REDAN

När beslutet att köra Formel Opel Lotus Cup togs i Sverige för bara några dagar sedan räknade man med att det fanns ett 10-tal bilar i Skandinavien.

- Personligen tror jag på 10-15 bilar i år och kanske upp till 20 nästa år, om provåret utfaller positivt, menar Bosse Pettersson.

- Vi har fått mycket positiva reaktioner utifrån förarleden. Klassen kommer knappast att ta förare från andra klasser. Snarare kan vi räkna kvar duktiga förare som drar sig för de astronomiska kostnaderna i F3.

Ute i Europa har Formel Opel Lotus etablerats oerhört snabbt och i dag startar 30-talet bilar i varje nationell tävling. Totalt finns det redan 100-talet bilar och ett mycket stort antal tävlingar med hög internationell status.

LÅGA DRIFTKOSTNADER

En komplett bil kostar i dag 190.000 kr jämfört med c:a 450.000 kr för en F3:a. Ett bra pris, tycker Picko Troberg som backar upp klassen av en rad

skäl:

- Först och främst av egna, egoistiska skäl - jag har ju redan valt att satsa på två egna bilar.

- Men också för att klassen har alla möjligheter att bli riktigt stor. Det är bra bilar, rejäla prispengar, en genial idé - och så backas den upp av GM.



■ Segraren i förra årets europaserie i Formel Opel Lotus, Mika Häkkinen.

Idén bakom Formel Opel Lotus Cup är att förarskickligheten och inte bilen och plånbokens tjocklek ska avgöra tävlingarna. Därför har samtliga bilar en och samma chassikonstruktion. I princip är det en mycket modern formelbil där föraren sitter i den separata förarkupéen med fötterna i höjd med framhjulens centrumlinje. Fronten är gjuten i ett stycke och sidostyckena lika på båda sidor - allt för att hålla nere kostnaden

och förenkla reparation. Bilarna har s k Canard-vinge fram och bak. Bakom konstruktionen finns konstruktören Adrian Reynard. Motorn i en formel Opel Lotus är en 16-ventilad 2-litersmotor (samma som i Kadett GSI) som försätts med dubbla Webrar i stället för elektroniskt tändsystem, trimmas till 155 hk och sedan plomberas. Det enda som återstår för föraren är att finjustera förgasarna.

Dessutom kör alla med samma fälgar (6 tum fram, 8 tum bak) och på samma typ av racingdäck - Bridgestone. Alla bilar är exakt lika - i stort sett är det bara smärre justeringar som accepteras: tre olika typer av hårdhetsgrader på fjädrarna, justerbart förhållande mellan fram- och bakbromsar, justerbar bakspoiler och andra detaljer. Plus att den fem växlade Hewland-låda man använder tillåter föraren att själv välja utväxlingsförhållande.

REJÄLA PRISPENGAR

Regler som är fasta i tre år i kombination med långt driven standardisering och det i racingsammanhang låga inköpspriset gör att driftkostnaderna kan hållas nere. Intressant är också att reparationer är förbjudna. Det innebär att om motorn rasar ska den ersättas med en ny motor - den gamla repareras av tillverkaren och föraren betalar bara mellanskillnaden.

Prispotten är väl tilltagen. I de svenska tävlingarna 25.000 kr per race - varav 5.000 kr till segraren - och i de internationella tävlingarna betydligt mer. GM har dessutom avsatt 40.000 pund till resor för de förare som kör europaserien.

1989 blir ett provår för den nya serien - men alla räknar med att den blir kvar även i framtiden: - Det här är den enda internationellt intressanta enhetsklassen, summerar Bosse Pettersson.

Fyra VM-startar för Mats

RALLY - Nu har äntligen GM Euro Team bestämt sig för hur deras VM-säsong ska gestalta sig. Det blir fyra VM-startar med två fabriks-Kadetter vid varje tillfälle. Glädjande nog finns Mats Jonsson med i tre av dem.

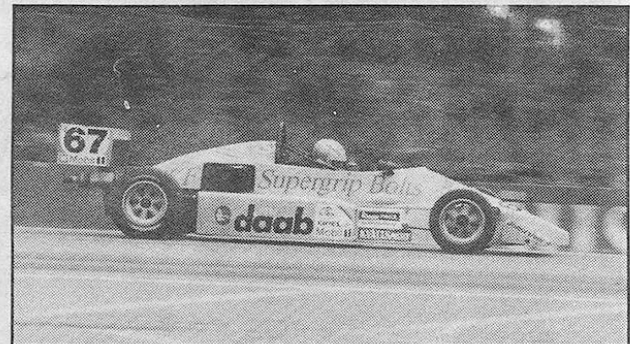
Först på programmet står "Rally Nya Zeeland" 13-16 juli, där 16-ventils-Kadetterna rattas av Mats Jonsson och Malcolm Wilson. Sedan följer

"Jyväskylä-rallyt" i Finland, där Mats åter finns med. Här är hans stallkompis Sepp Haider.

Den tredje VM-starten sker i "Rally Australia", där troligtvis Wilson och Haider åker men inte Mats. Problemet är att rallyt krockar med ett engelskt mästerskapsrally, där Malcolm också vill åka. Här blir kanske Mazdas Ingvar Carlsson ende svensk, om nu inte Mats plockas in som reserv för Malcolm.

Finalen blir i "RAC-rallyt" där man låter Mats och Sepp köra bilarna medan det engelska återförsäljarteamet hos Wauxhall låter Wilson och Louise Aitken-Walker köra ytterligare två bilar.

C.U.



■ Svensken Niclas Schönström i en stilstudie på Ring Knutstorp. Niclas körde Formel Opel Lotus med framgång redan 1988 och slutade på en total sjundeplats i europaserien.

Formel Opel

RACING - Vid ett möte den 8 april beslutade Svenska Bilsportförbundets styrelse, efter samråd med förbundets racingutskott, Stockholms Sportvagnsklubb och General Motor Nordiska AB att ge tillstånd till tre provtävlingar i klassen Formel Opel/Lotus under 1989.

Provtävlingarna arrangeras i Stockholm SVK:s regi och körs enligt det tekniska reglemente som gäller för Europa-serien i Formel Opel/Lotus.

Provtävlingarna kommer att utvärderas under augusti månad och denna kommer att ligga till grund för en eventuell serie i Norden eller Sverige 1990.

Förutom de tre provtävlingarna kommer i enlighet med tidigare beslut en deltävling i Europaserien att köras på Ring Knutstorp den 5-6 augusti. Kontaktman i denna fråga är: Bo Pettersson, Stockholms Sportvagnsklubb. Tel: 08-742 17 18.

SSK 's TAVLINGSPROGRAM 1989

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Rallyklassen	X			X		T	X		X	M
Pirelli Cup	X		X	X		R	X	X	X	E
Castrol Cup	X	X		X		A	X	X	X	K
Formel 4	X			X	X	N	X	X	X	A
Grupp A			X	X		I		X		N
Formel 3				X		N		X		I
Formel Ford	X			X		G	X	X	X	K
Lady Cup			X	X		S	X	X	X	E
Super Star	X		X	X		H		X	X	R
Sportvagnsmeeting		X			X	E				R
Klass RS		X			X	L				A
						G				C
										E

Tävling	1 = 29-30 april	Kinneulle Ring	Nationell
"-	2 = 27-28 maj	Kinneulle Ring	Nationell
"-	3 = 17-18 juni	Norrköping	Internationell
"-	4 = 28-30 juli	Kinneulle Ring	SM, Internationell
"-	5 = 12-13 augusti	Kinneulle Ring	Nationell
"-	6 = 26-27 augusti	Kinneulle Ring	
"-	7 = 2-3 september	Kinneulle Ring	Nationell
"-	8 = 15-17 september	Kinneulle Ring	SM, Internationell
"-	9 = 30 september	Kinneulle Ring	Nationell
"-	10 = 14-15 oktober	Kinneulle Ring	