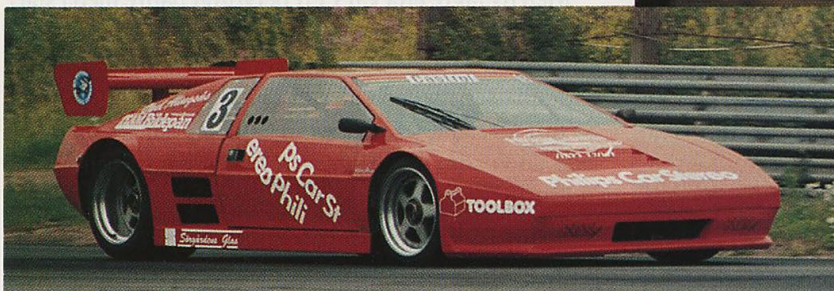


## SSK-serien

Av OLLE KARLSSON



### Finalsegern gav Stefan mästartitel

*Cirka 800 km tidsträning vid 11 tillfällen. 720 kilometers hård tävling under säsongen. Sex deltävlingar på två olika racingbanor. När Stefan Pfister och Torbjörn Nordenström stiger ur sina bilar på lördagseftermiddagen den 21 september, är det fortfarande oavgjort dem emellan, 51 poäng mot 51.*

*Båda förarna tittar sig omkring osäkert, ingen av dem vet riktigt säkert vem av dem som vunnit.*

*Så kommer beskedet: "Stefan Pfister är 1991 års mästare i Castrol Cup! Pfister klassvinnare genom bättre placering i sista deltävlingen".*

Torbjörn mummlar något som inte är avsett för tryck. Slänger in hjälmen i bilen och går fram till Stefan och gratulerar.

— Det är otroligt, efter en hel lång säsong är vi exakt lika.

Båda förarna betraktar poängtabellen, skakar på sina huvuden. För Stefan är de tryckta siffrorna en skön dröm. Men för Torbjörn är det en mardröm:

1. Stefan Pfister, Alingsås, SSK, Lotus Esprit, 11-0-9-9-11-11= 51
2. Torbjörn Nordenström, Anderstorps RC, Manta, 0-11-11-11-9-9= 51



*Stefan Pfister, Alingsås, fick ordentlig snurr på sin Lotus Esprit och kunde efter finalen ta hand om segern i Castrol Cup liksom titeln Årets SSK-mästare*

Tre segrar och två andraplatser var. Dessutom har båda en bruten tävling. För Torbjörn kom missen på hemmabanen i Anderstorp, motorras under sista tidskörningen inför tävlingen.

Stefan "åkte på" sitt motorras i andra deltävlingen på sin hemmabana Kinnekulle Ring.

De två är faktiskt exakt lika på en punkt till, nämligen vad gäller banrekord på "Ringen". Den 8 september klippte Torbjörn till med 56.31 som sitt snabbaste varv under tävling. I finalen den 21 september "kvitterade" Stefan med 56,29 på sitt snabbaste varv.

#### Torbjörns (o)tur

Torbjörn, 32-årig metallarbetare från Gnosjö, tillhörde förhandsfavoriterna inför säsongen 1991. Han hade en andraplacering 1990 och en tredje i 1989 års mästerskap. Dessutom har gnosjöföraren jobbat hårt för



att utveckla sin bil, säsong efter säsong i SSK-seriens stora klass.

Ja, han representerar faktiskt hela klassens utveckling under senaste åren. Norrmannen Rune Lillejord, 1990 års vinnare, Anders Dahlgren, Ulricehamn, Anders Dahg, Solna, Leif Frykås, Hissingskärra, och Erling Carlsson, Ullared, är andra förare som bidragit till det stora kliv Castrol Cup gjort de senaste åren. Och, förstås, Stefan Pfister, 38-årig bilförsäljare från Alingsås.

Inför 1991 års säsong fick Stefan en oerhörd snurr på sitt exklusiva racingekipage. Konkurrenterna trodde nog inte att han skulle få ordning på sin konstruktion, en Lotus Esprit med Volvo-motor. Tur? Nej, Stefan har tidigare byggt och utvecklat racerbilar.

— En stor del av nöjet i denna klass är just att bygga bilarna, säger bilhandlaren, som på kvällarna slänger på sig overallen och skruvar själv.

— En mycket fin avkoppling från jobbet under mörka vinterkvällar.

### 43 kör allt fortare

Castrol Cup, som för några år sedan var ett problem i den stora SSK-familjen, har under senaste säsongerna vuxit till sig och blivit mycket livskraftig.

Bara för fem år sedan var bekymmerna mycket stora för klassen. Flera tävlingar kördes med bara 10 bilar, vilket är dåligt mätt med SSK-mått. Stockholms SVK:s ledning var också, minst sagt, bekymrad för utveck-

lingen i klassen. Man hade is i magen och höll ut. En av grundpelarna i den 22-åriga SSK-serien är just att ha en klass där trimning och bilbyggarglädjen premieras.

SSK-ledningen nämnde aldrig ordet nedläggning, men hade minskningen fortsatt även 1988 och 1989, hade nog inte Castrol Cup funnits kvar i sin nuvarande utformning.

Men så plötslig vände allt över en natt, eller rätare sagt över en vinter, och för tre år sedan började nya racingbyggen dyka upp. Förare från andra klasser, bland annat från Super Saloon, stod plötsligt i depåerna och diskuterade bilbyggen. Avstånd från idéer till handling, är cirka en vinter i racingens värld. De nya satsningarna stod snabbt på hjul i racingdepåerna.

När nu 1991 års säsong summeras här, är säkert SSK:s ledning mycket glad att man aldrig vidtog några drastiska åtgärder för fyra, fem år sedan.

Inte mindre än 43 ekipage har startat i klassen under senaste säsongen. Snittet har legat omkring 25 startande vid varje tävling. Noterbart är också det norska intresse denna klass har fått. Flera förare från Norge har trimmat och prövat på Castrol Cup. Det är bara att tacka Lillejord för den fina reklam Castrol Cup fått i vårt västra grannland.

### En Formel för kvattävling

Mitt i 1991 års tal om lågkonjunktur, neddragningar och besparingar händer något inom racingsporten i Sverige, som ingen egentligen kan förklara. När SSK



Castrol Cup har vuxit de senaste åren och det är en härlig blandning av bilmodeller. Allt från Toyota Starlet till Volvo 740, Mercedes och Lotus.



## BANRACING – SSK-SERIEN

inbjöd till sin sommartävling på "Ringen" den 28 juli, kom 42 anmälningar in i en klass – Formelbilar.

Formel Ford, en klassiker på världens racerbanor, hade plötsligt gjort en mönsterring som i fornstora dar. Några förare hann inte få bilarna klara, men 39 besiktades in av de 42 anmälda.

Banlicensen för Kinnekulle Ring säger 28 Formelbilar i tävling och 35 i träning. Alla anmälda kunde alltså inte ens träna samtidigt så man tvingades dela på fältet.

Sedan fick man köra en kvattävling innan finalloppet.

Kjell Andersson, Örebro, vann denna stortävling i Formel Ford, för övrigt hans enda seger under säsongen. Däremot tog örebroaren hem mästerskapet totalt.

Kjells mästerskapsseger kom efter ett mycket tufft race på Anderstorp. Kjell körde i mål på en tredjeplats efter Christian Henriksson, Finland/SSK och Håkan Englund, Gävle. Men ingenting var faktiskt klart när den svart/vitrufiga flaggan föll i Anderstorp. Ungefär samtidigt som Kjell styrde i mål, skrevs en protest mot honom i depån.

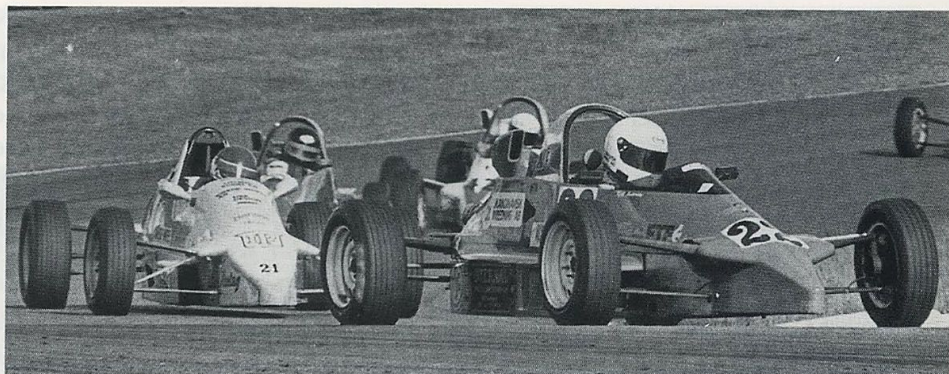
### För tuff tävling

Den stora kampen i loppet stod mellan just Kjell Andersson och Niklas Lovén, Gislaved. Det var på fjärde varvet i depåkurvan som FF-serien skulle komma att avgöras. Kjell hade planerat för omkörning och fullföljde sina planer trots att det var trångt. Bilarna krokade i varandra med följd att Lovéns bil styrde rakt fram i hårnålsböjen. Bilen rusade av banan, for upp i luften och voltade. Det var en omskakad Niklas som hjälptes ur sittbrunnen.

Kjell kunde fortsätta loppet och kom alltså in på en tredje plats. Men i depån väntades förhör med domarna. Han dömdes senare till böter för sin våldsamma körning, men fick behålla placeringen i loppet. Därmed var Formel Ford-serien avgjord då ingen konkurrent kunde ta sig förbi, poängmässigt, i finalen på "Ringen".

Anderstorpstävlingen blev årets värsta "krockcirkus", vad det gäller formelbilar. Inte mindre än sex ekipage tvingades bryta efter kollisioner och avåkning. Ja, förarna själva erkände att det går för vilt till i klassen. Kanske Per Hydén från Anderstorp prickade rätt när han över sin delvis skrotade bil konstaterade:

– Hornen växer nog lite för mycket på oss när det är



dags för tävling. Vi är nog många som borde tänka efter före chansningarna...

Kjell, tvåa i finalloppet på "Ringen", var den ende förare i klassen som plockade poäng i samtliga deltävlingar. Christian Henriksson, SSK, tvåa sammanlagt, vann två deltävlingar liksom Torben Lenander, Malmö, sexa i tabellen.

### Fyra segrar – men tvåa

Hela säsongen 1991 var han väntad segrare. Men det dröjde till den 28 juli, på Kinnekulle Ring, innan Lennart Köhler från Ullared steg överst på prispallen. Sedan blev han kvar där i de återstående deltävlingarna. Fyra segrar i sträck i Pirelli Cup.

Fyra segrar av sex möjliga, där en tävling räknas bort, betyder normalt klasseger. Dock inte i Pirelli Cup. Speciellt inte om Mats Hildingsson, Ljungby, finns med i klassen. Mats och hans Opel Manta gick som en klocka. 2:a, 2:a, 2:a, 3:a, 2:a och 2:a blev placeringarna.

### Mats, Lennart, Mats – mästare

Mats Hildingsson hade endast tre poängs favör mot Lennart Köhler när det var dags för uppställning till start i sista deltävlingen på "Ringen". I praktiken betydde detta att Mats var, som sämst, tvungen att komma i mål placeringen efter Lennart, för att kunna försvara klasssegern från -90.

Mycket talade för Köhler inför finalloppet. Inte bara det att han fått snurr på sin BMW M3:a, utan framför allt att han stod i pole position. Hildingsson återfanns "bara" på fjärde starttrutan i andra ledet. Framför honom fanns också Karl-Erik Eriksson från Säffle, en mycket rutinerad förare.

När den gröna startlampan tändes och 32-bilsfältet brakade iväg, var det Karl-Erik som tog täten följd av

*De här två förarna Kjell Andersson, Örebro, (22) och Niklas Lovén, Anderstorp, (21) hade flera tuffa figter under året. Det blev till sist Kjell som tog hem FF-mästerskapet medan Niklas fick nöja sig med en delad andraplats.*

Foto: JONNY PERSSON





Efter två dåliga lopp i inledningen av säsongen fick Lennart Köhler, Falkenbergs MK, fart på sin BMW och tog sedan fyra raka segrar. Här skuggas han av Ebbe Alriksson, Nybro, och "cupmästaren" Mats Hildingsson, Anderstorp.

Foto: JONNY PERSSON

## SSK Serien

### Castrol Cup

	5/5 Anderstorp	26/5 Kinnekulle	28/7 Kinnekulle	25/8 Anderstorp	8/9 Kinnekulle	21/9 Kinnekulle	SSK-poäng totalt
1. Stefan Pfister, Sthlms SVK, Lotus Esprit	11	0	9	9	11	11	51
Torbjörn Nordenström, Anderstorps RC, Manta	0	11	11	11	9	9	51
3. Anders Dahlgren, Ulricehamns MK, Mercedes 190	9	5	6	0	5	5	30
4. Rune Lillejord, Sthlms SVK, Ford Capri	0	9	0	—	8	8	25
5. Anders Dahg, Sthlms SVK, Amazon	0	6	8	8	0	—	22
6. Leif Frykås, Sthlms SVK, Ford Anglia	0	0	0	7	7	7	21
7. Erling Carlsson, Falkenbergs MK, Mercedes 190	8	8	0	—	4	0	20
8. Ulf Palm, SMK Nyköping, Volvo 740	5	0	5	4	0	4	18
9. Mikael Dahlgren, Ulricehamns MK, Golf Spec.	7	4	0	5	0	1	17
10. Ola Junelöv, Anderstorps RC, Ford Escort	4	3	0	3	3	2	15

### Pirelli Cup

	5/5 Anderstorp	14/7 Falkenberg	28/7 Kinnekulle	25/8 Anderstorp	8/9 Kinnekulle	21/9 Kinnekulle	SSK-poäng totalt
1. Mats Hildingsson, Anderstorps RC, Opel Manta	9	9	9	(8)	9	9	45
2. Lennart Köhler, Falkenbergs MK, BMW M3	0	0	11	11	11	11	44
3. Ebbe Alriksson, Nybro AC, Opel Manta	11	1	0	7	8	5	32
4. Agne Carlsson, Falkenbergs MK, Opel Kadett	8	8	5	4	0	3	28
5. Bengt Nilsson, Sthlms SVK, Beson-Opel	4	5	3	9	6	0	27
6. Karl-Erik Eriksson, Karliskoga RC, Amazon	—	7	8	—	7	4	26
7. Bo Johansson, Anderstorps RC, Ascona	6	0	0	6	5	8	25
8. Kjell Blom, MK Kinda, Opel Kadett	5	6	4	—	0	—	15
9. Erling Carlsson, Falkenbergs MK, Opel Kadett	3	11	0	—	—	0	14
Ronnie Hermansson, Stockholms BK, Mini 1275 GT	7	0	1	0	0	6	14

Lennart och Mats. I det läget, efter första varvet, var Mats mästare. På andra varvet tog sig Lennart förbi Karl-Erik och skapade direkt en lucka. Nu var plötsligt Lennart mästare.

Skulle Mats klara av att avancera en placering? Svaret kom på tredje varvet. Karl-Erik "stängde" inte riktigt dörren i kurvan efter start- och målrakan. "Springan" räckte för att Mats skulle smita förbi och ta andraplatsen. Därmed var Mats åter mästare om allt höll in i mål. Han skapade en liten lucka och åkte sedan "lugnt" med ena ögat i backspegeln. Mats hade allt under kontroll när han som tvåa i loppet passerade mållinjen.

— Jag har gjort precis vad jag kunnat för att vinna mästerskapet. Men det räckte inte mot Mats, förklarade Lennart efter loppet.

Mats har blivit lite av "Mr Pirelli Cup". Han har aldrig tävlat i någon annan racingklass. 1986 debuterade han och slutade nia i mästerskapet. Sedan har det bara gått uppåt, 1987 fyra, 1988 tvåa, 1989 tvåa, 1990 etta och 1991 etta.

— Jag trivs utmärkt i den här klassen. Den passar mig perfekt och är förhållandevis billig, förklarar Mats efter finalloppet.

— Jag kommer givetvis att fortsätta i Pirelli Cup.

Mats Opel Manta av 1972 års modell har också varit med sedan allra första loppet 1986. Visserligen har några motorer, Volvo, bytts. Men bilen håller stilen i de tuffa race som körs i cupen.

1991 startade 64 bilar i klassen. Därmed är Pirelli Cup just nu Sveriges största racingklass.

### Motorbyte ett problem

En SSK-klass noterade under 1991 en vikande kurva, nämligen Formel 4. Från att ha varit 25-30 bilar vid varje deltävling under 1990, deltog endast 17 bilar 1991. Anledningen ligger i det motorbyte som gjordes inför säsongen. Volkswagens 1,8 liters är numera godkänd i klassen och de gamla 1,6 l. hänger inte med i svängarna. Så många förare tröttnade och förhoppningsvis återkommer de nästa säsong.

Lars Dahlberg från Ekerö inledde inte säsongen 1991 särskilt bra. Bara en 10:e plats på Anderstorp. Men sedan gick det bättre för Dahlberg, 2:a, 1:a, 2:a, 3:a och 3:a. Därmed tog också ekeröföraren hem segern före norrmanen Ole Martin Lindum och Ulrik Gustavsson, Skövde.



**”Förlåt, vi har en statskupp”**

Liksom 1989 och 1990 inbjöds baltiska förare att tävla i Formel 4-mästerskapet. Ett baltiskt möte, även med finländska förare, var planerat på Kinnekulle Ring den 8 sept.

Statskuppen i Sovjetunionen och med de efterföljande politiska oroligheterna i de Baltiska staterna gjorde att förarna från dessa länder tvingades tacka nej, alla utom en estnisk förare. Formel 4-klassen tog initiativet till det baltiska racingutbytet för några år sedan och hoppas på en fortsättning. Det politiska läget har nu ändrats och omvärden har erkänt de baltiska länderna som suveräna stater. Detta bådär gott för en fortsättning av utbytet inom Formel 4.

**Ett nyfött SSK-barn**

Under 1991 gjorde en helt ny avkomma i SSK-familjen sin entré på arenorna. Klass 1 heter skapelsen officiellt, men den har redan begåvats med smeknamn ”svångremsklassen”. I klartext handlar det om gatbilar som är registrerade och rullar i vår dagliga trafik.

Villkoret är bara att säkerhetsutrustning skall finnas på plats, typ enkel skyddsåske. Målet är att få fram ännu billigare racingklass och därmed nå ytterligare en grupp människor som ges tillfälle att stiga ner från läktarna och själva vara med och tävla.

Under första säsongen, som får ses som ett introduktionsår, startade 14 bilar. En blygsam siffra jämfört med Pirelli Cup och de andra livskraftiga SSK-barnen, men faktiskt ganska bra ändå.

SSK-ordföranden Bosse Pettersson är övertygad om att klassen kommer att växa till sig snabbt:

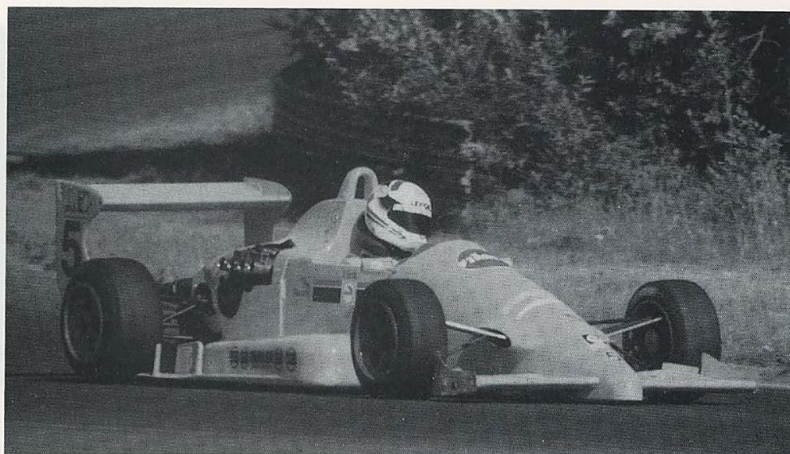
— Det här var bara första året. Det tar alltid tid att köra in en ny klass.

Förfrågningarna om klassen har varit desto större varför SSK-ledningen känner att satsningen är riktig.

— Det är en helt ny grupp blivande racerförare vi skall nå, och det tar tid, säger Bosse. Många vill avvakta och se utvecklingen innan de satsar på en tävlingsbil själva. Det tar ett par säsonger.

Den förste klassegraren blev Gunnar Dackevall, Stockholm, på 33 poäng, före Hasse Svensson, Stafanstorps, 19 och Fredrik Johansson, Älmhult, 16.

Klass 1 ersätter Rallyklassen i SSK-serien.



En andraplats körde ”hemmaföraren” Ulrik Gustavsson, Skövde MK, till sig i Formel 4-loppet på Kinnekulle Ring den 11 augusti. Totalt i SSK-seriens cup blev det en bronspeng för Skövdeföraren.

**SSK Serien**

**Formel 4**

	5/5 Anderstorp	2/7/7 Kinnekulle	1/1/8 Kinnekulle	25/8 Anderstorp	8/9 Kinnekulle	21/9 Kinnekulle	SSK-poäng totalt
1. Lars Dahlberg, Södertälje KRC, Reynard 863	(1)	9	11	9	7	7	43
2. Ole Martin Lindum, Sthlms SVK, Reynard 873	11	1	1	0	9	9	31
3. Ulrik Gustavsson, Skövde MK, Reynard 873	0	7	9	8	1	5	30
4. Lennart Pihlqvist, Anderstorps RC, Ralt	9	5	8	7	—	0	29
5. Ulf Johansson, Taxinge MK, Reynard	4	11	—	11	0	—	26
6. Magnus Berntsson, Nybro AC, Reynard 873	7	0	6	1	—	6	20
Hans Schöld, Club Corvette, Reynard	—	6	7	0	6	1	20
Carl-Ove Kruus, Tidaholms MK, Reynard 873	6	0	—	5	5	4	20
9. Inge Johnson, Sthlms SVK, Ralt RT 30	(2)	4	4	4	4	3	19
10. Bengt Berggren, Hyllinge MS, Dallara	3	2	5	3	3	—	16

**Klass 1**

1. Gunnar Dackevall, Sthlms SVK, Volvo 240	6	7	—	10	—	10	33
2. Hasse Svensson, Hyllinge MS, Volvo 242	7	—	—	8	—	4	19
3. Fredrik Johansson, Älmhults MK, Volvo 242	—	5	—	6	—	5	16
4. Charlie Bäckstrand, Sthlms SVK, VW Golf GTi	5	4	—	3	—	3	15
5. Sture Nilsson, Vänersborgs MK, Volvo 242	—	3	—	4	—	7	14

**Formel Ford**

	5/5 Anderstorp	12/5 Mantorp	28/7 Kinnekulle	25/8 Anderstorp	21/9 Kinnekulle	SSK-poäng tot.	
1. Kjell Andersson, Örebro BMCK, Reynard	9	(8)	11	8	9	37	
2. Christian Henriksson, Sthlms SVK, Reynard	—	0	7	11	—	11	29
Niklas Lovén, Anderstorps RC, Van Diemen	6	7	8	0	—	8	29
4. Hans-Göran Frisk, Anderstorps RC, Van Diemen	5	9	9	0	—	4	27
5. Håkan Englund, SMK Gävle, Swift	—	6	4	9	—	6	25
6. Torben Lenander, Malmö AK, Van Diemen	11	11	—	—	—	—	22
7. Thomas Rådmyr, Skövde MK, Reynard	8	3	0	0	—	5	16
8. Kenneth Ahnelöv, Anderstorps RC, Van Diemen	0	4	6	0	—	3	13
9. Alfred Dittberner, Anderstorps RC, Reynard	—	—	5	0	—	7	12
Roger Brandt, SMK Motala, Van Diemen	3	2	2	5	—	0	12



## Kenwood Sportscar Cup

### Leifs tredje raka seger

Nordic Challenge Cup, Sveriges egen serie för racer-sportvagnar, hade till 1991 bytt namn till Kenwood Sportscar Cup. Nytt var också reglementet med minimum 2,3 kg/hkr för de deltagande bilarna. Detta för att skapa mera sportslig rättvisa och jämnare tävlingar.

Och visst var detta ett steg i rätt riktning. Loppen var mer spännande än tidigare trots att Leif Lindström, SMK Vadstena, dominerade och tog sin tredje raka Cuptitel.

Med sin öppna Tiga/Hart vann Leif enkelt premiären på Ring Knutstorp, trots att han missade starten till nykomlingen Ola Johansson, Finspång, i dennes Tiga försedd med en 2,5 liters Volvo-motor. Tyvärr tyngades Ola senare bryta och andraplatsen övertogs av Janne Brunstedt, Stockholm, i sin Chevron/Hart.

Nästa omgång kördes på Anderstorp och Leif var åter sen i starten, fyra in genom första kurvan. Efter två varv var ordningen återställd med Lindström i täten före Jan och Ola. Ställningen stod sig i mål. I klassiska "Väst-kustloppet" på Falkenbergsbanan var det som vanligt Leif på pole. Men in i första kurvan var han inte bättre än sexa efter en bedrövlig start.

– Har helt enkelt svårt att få till starterna, sade Leif efter tävlingen. Orsaken är helt teknisk. I år kör vi på Dunlopäck som är något högre än året innan. Redan då var ettan alldeles för hög och i år är det alldeles omöjligt att starta med Hartmotorns snäva register. Därför blir jag efter.

*Så här såg det ut i varje tävling. Leif Lindström, SMK Vadstena, i ledningen. Här vinner han på Knutstorp före Ola Johansson, Finspång.*

Foto:  
MIKAEL FRANSSON

Nu fick istället Ola Johansson leda större delen av tävlingen. Men bakifrån arbetade Leif upp sig och mot slutet passerade han Ola Johansson och tog en ny seger samt satte ett nytt varvrekord.

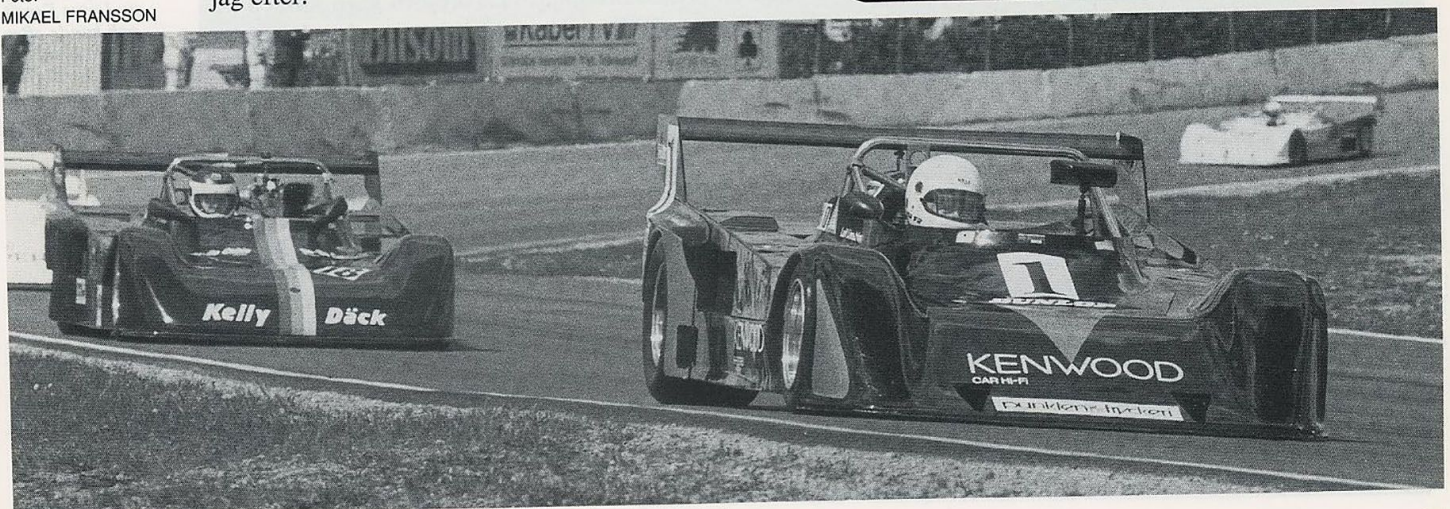
Med ny lägre etta var Leif betydligt bättre med i starten på Knutstorp. Ola var dock snabbast men redan efter ett varv var Leif förbi och drog enkelt ifrån. Kampen om andraplatsen mellan Ola och Jan blev betydligt tuffare. Så tuff att Janne hamnade vid sidan av banan, men slutade ändå som trea efter att Chevronen fungerat som "jordfräs" en stund.

Efter tolv raka segrar fick så Leif ge sig när sista loppet kördes på Mantorp. Efter starten var loppet likt de tidigare. Leif i klar ledning. Men så kom regnet och de slicksförsedda sportvagnarna blev plötsligt svåra att köra. Alla sänkte farten utom norrmannen Alf Eng. Han tog snabbt in på Leif och tre kurvor före mål bromsade han sig förbi och vann loppet mycket överraskande.

– Visst känns det lite snopet att förlora loppet i de sista svängarna, säger Leif. Man får skylla sig själv när man ställer in bilen i hårdaste inställningen trots att regnmolnen lurar i horisonten.

### Kenwood Sportscar Cup

1. Leif Lindström, SMK Vadstena, Tiga/Hart 2,0	88
2. Jan Brunstedt, Sthlms SVK, Chevron/Hart 2,0	54
3. Ola Johansson, Finspångs MS, Tiga/Volvo 2,5	42
4. Odd-A Ingebrigtsen, Sthlms SVK, Lola/Ford 2,3	38
5. Alf Eng, NMK Sarpborg, Royale/Volvo 2,4	30
6. Kennerth Samuelsson, Anderstorps RC, Tiga/Toyota 2,0	22
7. Lars Klintberg, Sthlms SVK, Lola/Toyota 2,0	18
8. Mikael Kronfeld, Hyllinge MS, Tiga/Ford 2,2	16
9. Kari Mäkinen, Göteborgs SVK, Argo/Buick 3,0	13
10. Hans Odsberg, Sthlms SVK, Tiga/Opel 2,0	10
Henry Harfeldt, Tiga/Hart 2,0t.	10





## Formel Opel Lotus

### Michael trea i Euroserien

*Michael "Micke" Johansson från Linköping blev vår främste förare i den stentuffa Euroserien för Formel Opel Lotus som avgjordes i 15 deltävlingar med förare från större delen av världen. Micke har under hela serien visat en fantastisk jämnhet och legat med i toppen och slagits om platserna på prispallen.*



På Zolder, tredje deltävlingen, ledde Micke loppet under 15 varv innan en missad inbromsning i vätan kostade honom segern. Andraplatsen innebar dock att han gick upp i sammanlagd ledning.

Sedan slog portugisen Lamy till med två segrar och Micke blev tvåa respektive femma och fick ta steget ned till andra plats i tabellen. Trots att Micke höll sig kring dessa placeringar i fortsättningen så ramlade han ned till en fjärdeplats totalt, innan det var dags för elfte deltävlingen på Spa i Belgien.

Där kunde Micke efter en bra start från första ledet gå jämnsides med Lamy genom första kurvan innan portugisen i nästa åkte av. Micke släppte på gasen och bromsade för att inte köra på Lamy. Samtidigt passerade Aguiar Micke som sedan låg tvåa. Redan på andra varvet gick Micke om Aguiar och kunde sedan vinna loppet med dryga två sekunder.

Ny seger blev det för Micke på Nürburgring. Då gjorde han en perfekt start från fjärde rutan och tog två man direkt. Hade sedan inga problem att gå förbi ledande Lamy och ta hand om segern. Dessa två segrar innebar att Micke återigen var tvåa i serien.

I de två kommande loppen var det portugisen Diogo Castro Santos som stod för segrarna och passerade Micke i sammandraget inför finalen på Donnington Park. Svensken lyckades inte helt utan slutade på en

sjätteplats och det innebar att Micke blev bronsmedaljör, en enda futtig poäng efter tvåan Santos.

Mickes stallkompis i Team Jagerwall Kenny Bräck hade en mer problemfylld säsong. Han slutade på en

*Michael Johansson, Linköping, vann Formel Opel Lotus-loppet på Mantorp Park före teamkompisen Kenny Bräck. Sedan blev det ytterligare två segrar i Euro-serien för Michael.*

Foto: MIKAEL FRANSSON

### Formel Opel Lotus

#### Euroserien

1. Pedro Lamy, Portugal	184
2. Diogo Castro Santos, Portugal	161
3. Michael "Micke" Johansson, MK Scandia	160
4. Jonathan McGall, England	116
5. Djalma Fogaca, Brasilien	80
6. Gareth Rees, England	63
7. Michael Krumm, Tyskland	60
8. Bruno Aguiar, Brasilien	51
9. Kenny Bräck, MK Team Westom	50
10. Gualter Salles, Brasilien	45

#### Nationernas Cup

1. Portugal (Pedro Lamy/D Castro Santos) 9 poäng, 2) Tyskland (Michael Krumm/H Sohwitalla) 22, 3) Sverige (Michael Johansson/Magnus Wallinder) 40, 4) Schweiz 40, 5) Brasilien 46.

#### Nordiska serien

1. Magnus Wallinder, Västerås MS	119
2. Börre Skiaker, Sthlms SVK/Norge	82
3. Mikael Karlsson, Örebro BMCK	63
4. Peter Hallén, Skövde MK	56
5. Torbjörn Kvia, Sthlms SVK/Norge	38
6. Mikael Kinnmark, Anderstorps RC	31
7. Niklas Svensson, Hyllinge MS	29
8. Mattias Andersson, Ätvidabergs MK	28
9. Michael Johansson, MK Scandia	20
Niclas Lindberg, Nybro AC	20



nionde plats totalt efter att bl.a. ha kört till sig två tredjeplatser, på Hockenheim och franska Magny Cours.

Även Pontus Stridh, Örebro, deltog i Euroserien och körde för ett brittiskt stall, Omega. Målsättningen där har inte varit lika hög som hos Team Jagerwall. Pontus sikte var inställt på att komma in bland de tio bästa. Det skedde i ett lopp, 10:a på Imola redan i den andra deltävlingen.

### **Bronsmedalj i Nationernas Cup**

Även i Nationernas Cup där förare från 18 länder ställde upp blev det en stor svensk framgång. I det första heatet på Zandvoort-banan i Holland var svenskarna Micke och Magnus Wallinder, Västerås, femma respektive sju och det innebar en andraplats i lagtävlan. Regnet kom och i andra heatet tappade de båda svenskarna placeringar, tionde respektive sjuttonde i mål och det innebar att de totalt tog hand om tredjeplatsen.

### **Magnus vann nordiska**

Magnus Wallinder, Västerås, har haft en fantastisk fin säsongen i den svensk/nordiska serien. Han har varit på prispallen i samtliga sju deltävlingar och vunnit fyra av dessa. Då kan det inte bli mycket mera än en överlägsen cupseger.

Magnus hade som sagt det bästa flytet och gjorde inga misstag. Vann premiären på Anderstorp och var sedan trea på Mantorp efter ”proffsen” Micke och Kenny som var hemma på besök. Ny seger blev det på Kinnekulle följt av en tredjeplats på Anderstorp, då Peter Hallén, Skövde MK, vann före Börre Skiaker, Norge, som slutade tvåa i serien.

Magnus avslutade sedan säsongen med seger på Kinnekulle Ring, tvåa på Mantorp och seger i finalen som

*Jessica Heden, Kils MK, var enda tjejen i den svensk/nordiska serien. Hon tog poäng i fyra deltävlingar och slutade på 15:e plats i tabellen.*



avgjordes på Kinnekulle. Den fina säsongen belönades med att representera Sverige i Nationernas Cup.

I förhandssnacket fanns även Peter Hallén, Skövde MK, och han backades upp av Caesar Racing. Men inledningen för Peter blev inte vad man väntat sig. I premiären på Anderstorp fick han tidstillägg för tjuvstart, på Mantorp rasade växellådan i starten och på Kinnekulle krokade han ihop med Mikael Kinmark och bröt.

Sedan lossnade det för Peter och han körde hem två segrar och en andraplats. Det räckte till en fjärdeplats i serien.

Trea totalt blev något överraskande Mikael Karlsson, Örebro. Han backades upp av Johan Rajamäki och tog poäng i samtliga deltävlingar. Tre gånger var han på pallen och aldrig sämre än åtta i något lopp.

## **Rickard sexa i brittisk F3**

*Rickard Rydell fick kontrakt med Toyotas brittiska TOMS-stall för en full säsong i brittiska F3-mästerskapet och blev därmed ”fabriksförare” för Toyota.*

Rickard fick en smackstart och inledde mästerskapet med seger på Silverstone, samt satte nytt varvrekord för F3. Svensken fortsatte sedan med fina placeringar, trea på Thruxton, tvåa på Donington och Brands Hatch vilket innebar att han ledde mästerskapet. Men så i femte deltävlingen blev det ”bara” en sjätteplats och motgångarna började. Fick bryta fyra race i rad innan han åter var på pallen, då han blev trea på Silverstones båda tävlingar.

Nu hade Rickard ramlat ned till fjärde plats i serien och fortsättningen gav bara några ströpoäng som innebar att svensken fick gå ytterligare två steg bakåt i tabellen till en sjätteplats.

– Vi hade det motigt mot slutet, säger Rickard. Motorn orkade inte lika mycket som konkurrenternas och hängde inte med i accelerationen.

Mästare blev brasilianaren Rubens Barrichello som året innan tog hem Euroserien i Formel Opel Lotus.

### **Brittiska F3-mästerskapet**

1. Rubens Barrichello, Brasilien, Ralt/Mugen	75
2. David Couthard, Skottland, Ralt Mugen	66
3. Gil de Ferran, Brasilien, Reynard/Mugen	54
4. Jordi Gene, Spanien, Ralt/Mugen	50
5. Marcel Albers, Holland, Ralt/Mugen	43
6. Rickard Rydell, Sverige, Tomos/Toyota	41