

SSK

SERIEN

Av OLLE
KARLSSON



Här ses nästan hela startfältet i Yokohama Cup i Kvarnkurvan på Kinnekulle Ring. Fältet anförts av "Årets SSK-are" Roger Ekman, MK Vättle, i sin Opel Kadett.

Foto: JONNY PERSSON

Stockholms Sportvagnsklubbs racingserie, SSK-serien, tycks bara rulla på år efter år med stora startfält, speciellt i karosbilsklasserna.

Men serien rullar absolut inte på i gamla hjulspår.

Nej, under 1994 testade SSK med förarnas godkännande några nya grepp för svensk racing. Pace-car-start och individuell tidsträning är nyheter som kommer att användas fullt ut i SSK-serien kommande säsong.

Roger Ekman, Fråbo utanför Göteborg, 45-årig serviceman som rattar en Opel Kadett med en Volvo-motor, blev "Årets SSK-are", alltså den förare som körde ihop allra mest poäng i samtliga klasser. Roger vann Yokohama Cup på 158 poäng, eller med sviten 1 - 1 - 1 - 1 - 1 - 6 - 2 - 2 i de åtta deltävlingarna.

Inte en enda klassegrare från 1993 lyckades med bedriften att försvara sitt mästerskap under 1994 i de fem SSK-klasserna.



Roger Ekman, MK Vättle, tog hem titeln "Årets SSK-are" efter att ha vunnit Yokohama Cup med sin Opel Kadett.

Foto: JONNY PERSSON

Roger Ekman kom till racingsporten i en rallybil. Året var 1985 och Ekman ville känna på racingen. Han tävlade i dåvarande rallyklassen och fick blodad tand för racing efter en andraplacing redan första året.

1989 kom, så att säga, den riktiga racingdebuten. Det skedde i Norrköpings GP, ett gatulopp. Bilen hade byggts om, sänkts och började kännas som en racerbil.

Men debuten blev rena katastrofen för Roger:

– Jag hann inte till förarsammanträdet på grund av reparationer. Därför missade jag tävlingsledningens instruktion om att hjälmen skulle vara påtagen även efter man gått i mål och körde in i depån.

En förare bröt mot den regeln: Ekman.

Roger berättar själv:

– Jag hade hjälmen av och styrde in i depån där tävlingsledningen väntade. Det blev skäll, 500 kr i böter och uteslutning. Det var nära att bilen åkte över kajkanten i Norrköping den helgen.

Bättre och bättre

Resten av 1989 liksom 1990 blev mellanår för Roger. 1991 kom han tillbaka i standardklassen, dåvarande Pirelli Cup. Bilen, en Lancia Abarth, var emellertid inte alls konkurrenskraftig. Tre körda tävlingar av sex gav en 48:e placering.

– Det var väl mest på kul och för att få vara med som jag köpte och körde med Lancia, säger Roger.

1992 satsade Roger hårdare och kom till start med en Opel Ascona. Resultaten kom också som ett brev på posten. Den 6 september det året steg Roger upp på prispallen, trea, för första gången i standardracing. Det blev en delad åttondeplats i sammandraget.

Den första segern i klassen kom i september 1993. En helt logisk utveckling. Säsongen 1993 byttes Asconan mot en Opel Kadett och senaste året fortsatte, som sagt, framgångarna av bara farten. Fem segrar i de fem första deltävlingarna lade grunden till en relativt lugn tävlingshöst för Roger.

Visserligen var inte Yokohama Cup avgjord förrän i sista deltävlingen på Gelleråsbanan i Karlskoga den 24 september. Men Roger hade tabelläget under god kontroll.

Ronnie Hermansson, Tyresö, BMW, vann visserligen de tre sista deltävlingarna. Men Roger såg till att han fanns med där framme utan att behöva ge sig in i några vådliga figther.

En sak missade emellertid Roger totalt när säsongens sista tävling var avslutad och det var dags för stor prisutdelning i Karlskoga.

– Jag hade ingen aning om att jag blev "Årets SSK:are", berättar Roger. Jag hade inte kollat mina poäng gentemot de andra klasserna. Det var en angenäm överraskning.

Ny utmaning

Roger planerar som bäst för 1995 års säsong. Det är redan nu klart att han lämnar Yokohama Cup för specialracing och Castrol Cup.

– Det blir en ny utmaning för mig att få åka på slicks, säger Roger.

Han kommer dock inte att växla mellan klasserna med någon form av kompromissbil mellan klassernas reglementen.

– Nej, det blir svårt. Man skall nog satsa på en klass.

Några förare har försökt sig på dubbleringar mellan Yokohama- och Castrol Cup. Bäst har Georg Bakajev, Borås, lyckats då han 1993 vann Yokohama Cup och kom trea i Castrol.

1994 års säsong blev mycket bekymmersam för Bakajev med haveri och krascher.

Bil mot bil mot bil...

Årets stora racingkrasch skedde för övrigt i just Yokohama Cup i den femte deltävlingen på Gelleråsbanan. En bil kom på tvären i Tröskurvan, direkt efter start, och sedan var den stora plåtskrynklingen igång. Exakt hur många ekipage som var inblandade vet nog ingen med säkerhet. Efter att tävlingsledningen flaggat av loppet måste åtta bilar bärgas.

De främsta ekipagen var aldrig inblandade och några i kön hann stanna eller väja. Men däremellan förekom mer eller mindre allvarliga skador.

För två före detta mästare blev kraschen också stopp för säsongen. Georg Bakajev fick sin BMW mycket illa åtgången, liksom Mats Hildingsson, Ljungby, med sin Porsche.

Thorbjörns tur

Under hela 1990-talet har racingvänner runt om i landet tvingats sträcka fram handen med orden:

– Sorry, Thorbjörn! Tänk så nära du var...

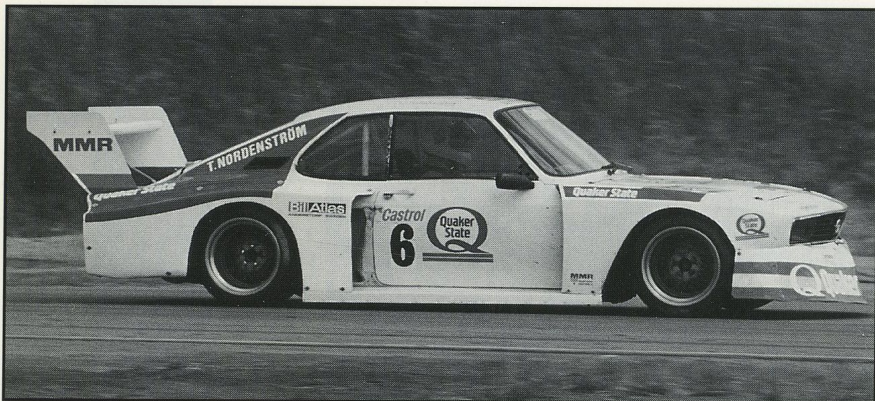
Thorbjörn Nordenström, 35-årig verkstadsmechaniker från Gnosjö, har bokstavligen snubblat på mållinjen under många år.

1989 var han trea i Castrol Cup, året efter tvåa. 1991 blev han också tvåa, men på samma poäng som ettan. 1992 var Thorbjörn åter tvåa och 1993 sexa.



Mikael Dahlgren, Ulricehamn, vann på Gelleråsen med sin Mercedes och blev tvåa totalt i Castrol Cup. Här ses han tillsammans med totalsegraren Thorbjörn Nordenström, Anderstorp, (t.h.) och cuptrean Anders Dahlgren, Ulricehamn, (t.v.).

Foto: JONNY PERSSON



Torbjörn Nordenström, Anderstorps RC, vann Castrol Cup i sin välbyggda Opel Manta. Foto: JONNY PERSSON

Thorbjörn tänkte säkert på alla de "förlorade åren" när han satt i sin Opel Manta inför starten i finalen på Gelleråsen.

Förutsättningarna var precis som vanligt i Castrol Cup, det vill säga ovissa. Thorbjörn hade 84 poäng, medan Mikael och Anders Dahlgren, båda hade 81 poäng.

När den gröna startlampan tändes och fältet brakade iväg gällde bara en taktik för Nordenström. Uppsikt över far och son Dahlgren och en körning utan missöden.

Thorbjörn gjorde en bra start men fick ändå ge sig för Mikael som var först genom Tröskurvan.

– Jag ville inte riskera något utan i stället avvakta jag bakom Mikael.

Samtidigt fick han hålla uppsikt bakåt och på Anders som hade en tuff fight om tredjeplatsen. Thorbjörn höll därmed sin placering i mål.

Värmande gratulationer

När bilarna fått målflagg och kom tillbaka för prisutdelning framför läktaren, var det en lättad Thorbjörn som tog av sig hjälmen.

Tre glada Formel 4-förare som fått sina priser efter ett "race" på Kinnekulle Ring. Från vänster Ulf Johansson, Taxinge MK, Ole Martin Lindum, SSK, och Lars Dahlberg, SSK. Foto: JONNY PERSSON



Först fram att gratulera var Anders och Mikael Dahlgren, säsongens tuffaste konkurrenter.

– Grattis, Thorbjörn. Det här var du värd efter alla år!

Mikael och Anders blev tvåa respektive trea.

Ovanlig vinnarbil

SSK-seriens Klass 1, en racingklass med gataregistrerade bilar, brukar kunna bjuda publiken på lite "udda" bilmärken i toppen.

1994 blev inget undantag. Klassen dominerades nämligen av två förare, Eric Persson, Katrineholm, i en Citroën AX Sport och Kalle Kallin, Västra Nysäter, i en Golf GTi. Båda bilarna får ses som ovanliga i en racingklass som domineras starkt av Volvo-bilar. Det är ju för övrigt många Volvo Original-förare som dubblar sitt tävlande.

Eric Persson och Kalle Kallin hade båda tre segrar var i de sex deltävlingarna. Kallin tvingades dock bryta på Kinnekulle Ring den 3 juli, varför Eric Persson kunde avsluta säsongen genom taktisk körning. Kallin vann nämligen de tre sista loppen. Lika säker tvåa i de två sista racen gav katrineholmsföraren mästartiteln i klassen.

Trea blev Benno Andreasson, Stenskullen, före Markus Nyberg, Älmhult.

En tröst för Lovén

Med fyra segrar och en andraplacing behövde aldrig Niklas Lovén, Gislaved, köra finaltävlingen på Gelleråsen. I stället hyrde han ut sin bil till en yngre förare som ville satsa på formelracing.

SSK-segern, före Thomas Rådmyr, Skövde, blev en liten revansch för Niklas efter att ha missat NM-guld. Den 3-4 september var det nämligen bäddat för gislavedsföraren på hemmabanen i Anderstorp. De två sista deltävlingarna i NM och Lovén ledde före en finländsk trio. Allt såg lovande ut till regnet kom.

Niklas, som normalt åker mycket fort på Anderstorpsbanan, hängde helt enkelt inte med Joonas Salmimäki på det våta underlaget.

Tvåa i NM retade givetvis den sympatiska gislavedsföraren när veckoslutet efter NM-finalen kom till Kinnekulle Ring och näst sista deltävlingen i SSK-serien skulle gå av stapeln.

– Nu skall jag bara vinna, var Niklas kommentar inför racet.

Lovén bet ihop och genomförde en alldeles utmärkt tävling. Samtidigt misslyckades värste konkurrenten, Thomas Rådmyr, och saken var klar.

– Det känns mycket bra att vinna SSK-serien. Det blir i alla fall lite revansch för NM-missen, menade en nöjd Lovén efter racet.

Thomas Rådmyr från Skövde blev än en gång tvåa i Formel Ford-klassen och Mikael Fredriks-

son, Lidköping, blev trea, en poäng före Marcus Johansson, Otterbäcken.

Nygamal segrare

Ulf Johansson, Nykvarn, är ett pålitligt namn i Formel 4-klassen. Ulf har legat i topp i klassen under de senaste 4-5 säsongerna.

1994 var det dags för andra totalsegern i F4-klassen. Med fyra segrar och en andraplats kunde inte ens veteranen Ole Martin Lindum, Norge, matcha Johansson. 43 poäng, 11 fler än Lindum och 17 fler än Magnus Berndtsson, Nybro, ledde fram till en överlägsen seger. Detta var Ulf:s andra "serieseger" då han även vann Formel 4-klassen 1992.

1994 – ett testår

Stockholms Sportvagnsklubb, som körde sina tävlingar på tre banor under 1994, Kinnekulle Ring, Gellerås-banan och Falkenbergs-banan, testade också en del nyheter under säsongen.

Pace-car-start, alltså rullande start, är i och för sig inte något nytt inom banracingen, men säsongen 1995 kör SSK denna startvariant fullt ut. Det vill säga att SSK:s samtliga fem klasser startas med pace-car.

Ledarbilen finns givetvis också med om något skulle hända, typ en tävlingsbil som måste bärgas. Genom Pace-car-körning kan man gulflagga banan tills bärgningen är klar. Därefter fortsätter racet sedan ledarbilen kört i depå.

Helt klart finns det startsnabba förare som förlorar lite av sin specialitet med rullande start, men å andra sidan kommer man ifrån en viss typ av haverier på bilarnas växellådor och drivaxlar som uppstår vid traditionell startuppställning.

Det testades också en ny tidsträningsform där en och en bil kör mot klockan, men bara ett varv.

Tyska DTM-mästerskapet har praktiserat denna tidtagningsform med gott resultat. Man skulle kunna säga att "en-bils-tidtagning" är mera publikvänlig.

– Givetvis måste vi behålla den traditionella tidsträningen också, säger Bosse Pettersson, ordförande i SSK.

– Bland annat klarar vi inte de stora startfälten i Yokohama Cup med det nya systemet. Man kan nämligen maximalt köra 20 bilar i halvtimmen på detta sätt.

Jubileum och lagtävlan

I samband med SSK:s traditionella sommartävling, den 31 juli, på Kinnekulle Ring, firade man också hemmabanans 25-årsjubileum.

Bl.a. körde man en lagtävlan mellan de svenska landskapen. I varje lag ingick fyra ekipage från Yokohama-cupen. Förutom de sju utmanande landskapen bildades ett Sverigelag av de fyra,

just då, främsta förarna i klassen, Roger Ekman, Gråbo, Ronnie Hermansson, Tyresö, Mats Hildingsson, Ljungby och Bo Johansson, Smålandsstenar.

Hur gick det då? Jo, Sverigelaget blev bäst och vann före kombinationslaget från Småland/Östergötland och Västergötland.

SSK Serien

Castrol Cup

	1/5 Kinnekulle	22/5 Kinnekulle	12/6 Falkenberg	2/7 Kinnekulle	3/7 Kinnekulle	31/7 Kinnekulle	28/8 Gelleråsen	24/9 Gelleråsen	SSK-poäng totalt
1. Torbjörn Nordenström, Anderstorp RC, Manta	11	6	3	16	16	18	14	15	99
2. Mikael Dahlgren, Ulricehamns MK, Mercedes	9	15	2	12	11	15	17	17	98
3. Anders Dahlgren, Ulricehamns MK, Mercedes	2	13	10	11	14	16	15	14	95
4. Tomas Nyström, MK Rimo, Volvo 240	5	12	9	13	12	13	13	10	87
5. Jonas Lundberg, Sthlms SVK, Mercedes	8	11	8	10	9	12	11	9	78
6. Ulf Palm, SMK Nyköping, Volvo 740	6	5	—	9	10	11	8	7	56
Georg Bakajev, Borås MK, BMW M3	4	—	11	14	13	14	—	—	56
8. Anders Dahg, Sthlms SVK, Volvo Amazon	—	9	—	3	—	9	12	13	46
9. Leif Frykås, Sthlms SVK, Ford Anglia	—	10	6	2	3	2	10	8	41
10. Hans Karlsson, Sjöfalle MC, Ford Sierra	1	8	5	—	4	10	7	—	35

Yokohama Cup

	1/5 Kinnek.	22/5 Kinnek.	12/6 Falkenb.	31/7 Kinnek.	27/8 Gellerå.	28/8 Gellerå.	11/9 Kinnek.	24/9 Gellerå.	Poäng tot.
1. Roger Ekman, MK Vättle, Opel Kadett	21	21	21	21	21	15	19	19	158
2. Ronnie Hermansson, Sthlms SVK, BMW	18	17	15	18	19	21	21	21	150
3. Bo Johansson, Nya Anderstorp RC, Opel Ascona	16	16	17	17	17	16	15	16	130
4. Thomas Karlsson, MK Kinda, Opel Kadett	13	18	—	14	18	18	8	15	104
5. Kjell-O Andersson, Kullings MS, Volvo 240	8	9	14	8	16	17	17	12	101
6. Bengt Nilsson, Sthlms SVK, Beson-Opel Ascona	19	19	10	13	—	—	18	17	96
7. Roger Börjesson, BMK Uddevalla, Amazon	15	15	—	15	9	8	16	9	87
8. Ove A Persson, Sthlms SVK, Opel Kadett	11	—	—	10	14	19	12	—	66
9. Karl-E Eriksson, SMK Linde, Opel Ascona	9	12	—	3	12	9	9	11	65
10. Jan Walter, Örebro RC, Mazda RX-7	—	2	16	16	—	10	—	18	62

Formel 4

	1/5 Kinnek.	22/5 Kinnek.	12/6 Falkenb.	3/6 Kinnek.	31/6 Kinnek.	28/8 Gellerå.	11/9 Kinnek.	24/9 Gellerå.	Poäng tot.
1. Ulf Johansson, Taxinge MK, Reynard 893	9	1	10	8	8	—	—	7	43
2. Ole Martin Lindum, Sthlms SVK, Reynard 893	7	7	8	10	—	—	—	—	32
3. Magnus Berndtsson, Nybro AC, Reynard 873	5	4	4	4	6	—	—	3	26
4. Lars Dahlberg, Sthlms SVK, Reynard 893	6	2	3	7	2	—	—	—	20
5. Urmas Uusneem, Sthlms SVK, Reynard 903	—	—	7	6	—	—	—	5	18
6. Carl Ove Kruus, Tidaholms MK, Reynard 873	4	—	—	3	3	—	—	1	11
Peter Bergsland, Sthlms SVK, Reynard 873	—	—	6	—	5	—	—	—	11

Formel Ford

	1	12	8	8	8	—	46
1. Niklas Lovén, Nya Anderstorp RC, van Diemen	1	12	8	8	8	—	46
2. Thomas Rådmyr, Skövde MK, van Diemen	11	10	5	2	2	5	35
3. Micael Fredriksson, Sthlms SVK, van Diemen	7	5	6	6	4	1	29
4. Marcus Johansson, Jönköpings KC, van Diemen	6	1	4	5	5	7	28
5. Andreas Boström, Hässelholms MK, van Diemen	5	4	—	4	3	3	19
6. Yngve Sällqvist, Katrineholms MK, JYS-Reynard	4	9	2	—	—	2	17

Klass 1

	11	13	9	7	13	11	64
1. Eric Persson, Katrineholms MK, Citroën AX Sp.	11	13	9	7	13	11	64
2. Kalle Kallin, Åmåls MK, Golf GTi	9	11	—	13	15	13	61
3. Benno Andreasson, MK Vättle, Volvo 262	7	10	7	10	11	8	53
4. Markus Nyberg, Älmhults MK, Volvo 242	4	6	6	8	12	9	45
5. Niclas Bengtsson, Falkenbergs MK, Volvo 242	8	8	—	9	3	10	38
6. Roger Rudenbrant, Borås MK, Volvo 242	6	5	4	11	2	7	35
7. Lars Peistorpet, Sjöfalle MC, Volvo 242	3	3	3	—	9	—	18
8. Hans Svensson, Sthlms SVK, Golf GTi	1	—	—	2	8	5	16
9. Gunnar Wallin, Sthlms SVK, Volvo Amazon	—	—	1	6	4	4	15
Bengt Pettersson, Örebro RC, Volvo	—	—	—	5	10	—	15

Formel Ford Junior

Av **OLLE KARLSSON**

1993 testade han en Formel Ford.
1994 körde han Formel Ford Junior-serien och vann åtta av tio deltävlingar.

1995 flyttar han till Indianapolis i Indiana, USA, för att på heltid tävla i den amerikanska Barber-serien.

Fredrik Larsson från Falkenberg har på lite drygt en racingsäsong fått uppleva allt det fantastiska som varje ung racerförare drömmer om.

Fredrik bestämde sig för Formel Ford Junior-klassen på hösten 1993, 17 år gammal. Det var då han fick kontakt med Christer Johansson och Team Itchi Ban.

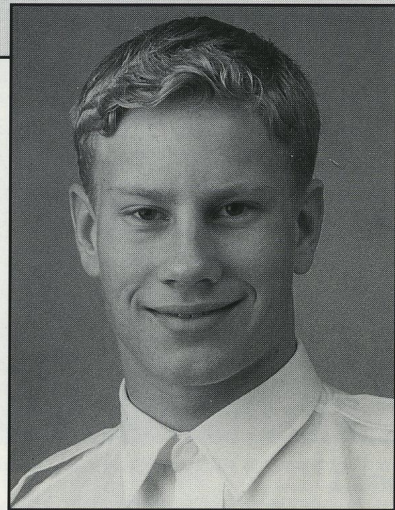
När säsongen 1994 startade med tävlingar på Kinnekulle Ring, 1 maj, fanns Fredrik med i startfältet, väl förberedd. Ja, så pass väl förberedd att han vann tävlingen.

Sedan gick det, bokstavligen talat, av bara farten. Segrar i alla tävlingar utom två av de tio som kördes. På Gelleråsen den 28 augusti kom han tvåa och på Kinnekulle den 11 sept blev det en femteplats efter avåkning.

I säsongsfinalen, 24 september på Gelleråsen i Karlskoga var han åter överst på prispallen, trots att han startade från andra ledet. Med 66 poäng blev Fredrik en av årets allra mest överlägsna segrare. Tvåan Kalle Lindfors, Haninge, slutade på 39 poäng.

När säsongen var över fick Fredrik meddelande om att han var den förste unge svensk som nybildade bolaget Johansson Junior Team vill satsa på. I USA dessutom.

Bakom Johansson Junior Team står två gånger Johansson från Växjö, Stefan, som kör i Indy Car och Christer, stallchef i Team Itchi Ban.



Fredrik Larsson, Falkenberg, var överlägsen i Juniorernas Formel Ford-serie och vann åtta av de tio deltävlingarna.

Redan i januari månad 1995 gick flyttlasset till Indianapolis för Fredrik.

– Det är viktigt att han får komma över tidigt för att lära känna miljön och så småningom barna säger Christer Johansson.

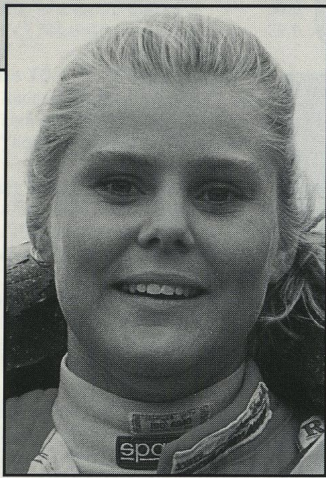
En plats i amerikanska Barber-serien väntar. Barber-serien kan jämföras med Europas Formel 3, bara med den skillnaden att formelbilarna har 6-cylindriga Buick-motorer.

Stefan "Lill-Lövis" Johansson kommer att bli Fredriks "fadder" i USA.

Formel Ford Junior

1. Fredrik Larsson, Falkenbergs MK, Van Diemen	66
2. Kalle Lindfors, Stockholms SVK, Van Diemen	39
3. Fredrik Sørli, Stockholms SVK, Van Diemen	36
4. Fredrik Amrén, Södertälje KRC, Reynard	31
5. Petter Dyrstad, Bergs MK, Van Diemen	22
6. Jörgen Andersson, Örebro BMCK, Van Diemen	19
7. Dan René Larsen, Stockholms SVK, Van Diemen	11
Henrik Persson, Stockholms SVK, Van Diemen	11
9. Richard Göransson, Örebro BMCK, Swift	5

Lady Opel Cup



Elisabeth Nilsson, Munkfors MC, vann 1994 års upplaga av Lady Opel Cup. Foto: KALLE RIGGARE

Racingtjejnarnas egen klass Lady Opel Cup tappade SM-statusen till 1994. Den ändringen märktes direkt och antalet deltagare sjönk till elva.

Detta gjorde att racingutskottet även tog ifrån dem RM-statusen och de lever nu kvar som en märkesklass med egna cuptävlingar. Synd då tjejerna hade behövt den morot som en RM-titel kan ge dem i sin fortsatta racingkarriär.

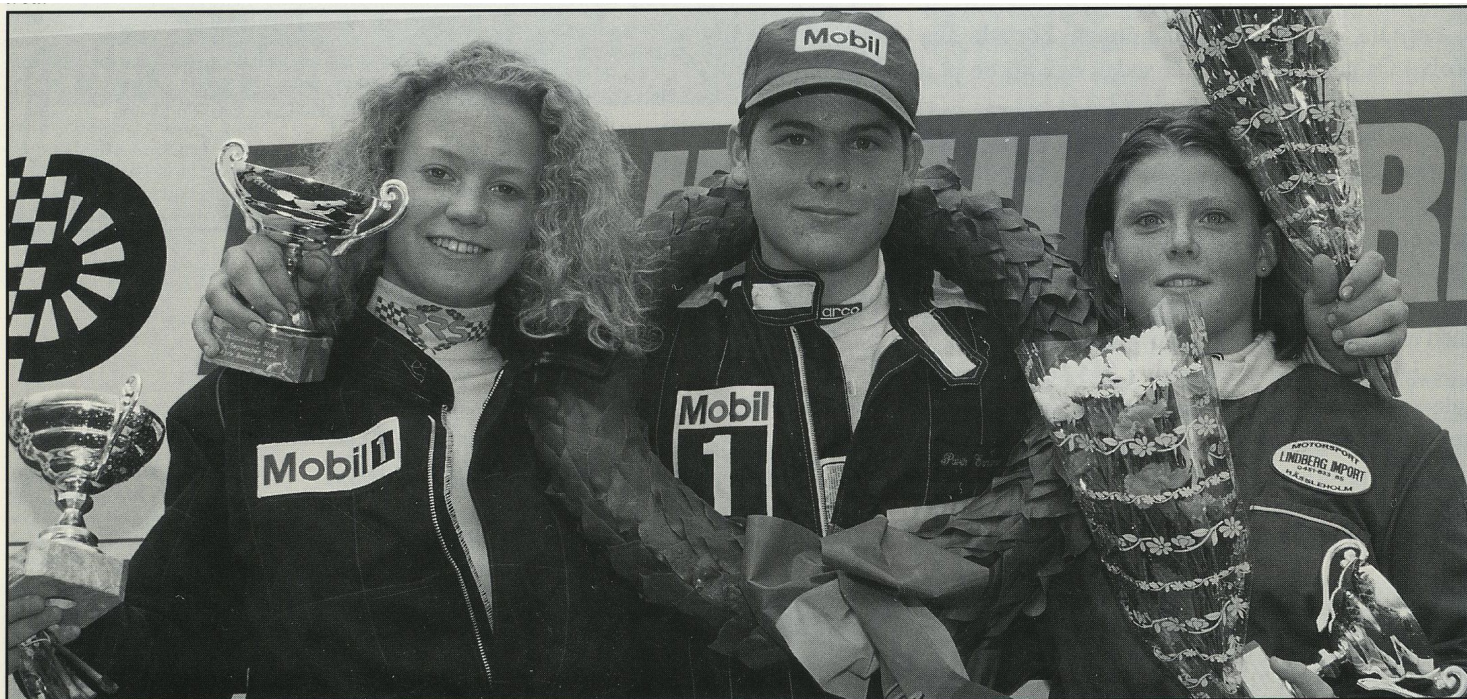
1994 års tävlingar har därmed körts tillsammans med andra likvärdiga bilar och då framför allt i SSK:s Klass 1.

Elisabeth Nilsson, Munkfors MC, blev årets vinnare av serien och detta efter att

Lady Opel Cup

1. Elisabeth Nilsson, Munkfors	57
2. Pia Lassbo, Sätters MK	51
3. Anette Persson, Stockholms SVK	50
4. Christina Lundberg, Stockh. SVK	45
5. Hillevi Svantesson, Halmstads AK	41
Anette Ling, Kolsva MS	41
7. Nettan Halldin, Kils MK	20
8. Irene Persson, Storfors MK	12
9. Maria Eriksson, Stockholms SVK	10
10. Monica Stråth, Örebro BMCK	8
Jeanette Sjöström, Täby MK	8

ha vunnit tre av de sex deltävlingarna. Tvåan Pia Lassbo, Sätters MK, tog hem en seger på Ring Knutstorp och i de två andra racen var det Hillevi Svantesson, Halmstads AK, femma i cupen, som vann på "hemmabanan" i Falkenberg, och cupsjuan Nettan Halldin, Kils MK, var snabbast på sin "hemmaarena" Gelleråsen.



Renault 5 Juniorracing

Standardbilsjuniorerna, där man börjar som 15-åring, har under några år fått finna sig i att stå i skuggan av Formelbilsjuniorerna, men under 1994 såg Patrik Ernstson, Sofia Lassbo och Veronica Jonasson till att det blev ändring på den saken.

För det första bjöd de tre på rader av vilda figurer på de svenska banorna. Sedan avslutade de med att åka till England och "tvåla till" sina äldre, engelska kolleger.

Juniorracing har blivit en fin plantskola för svensk bilsport, inte minst Renault 5 Junior Racing, där förare mellan 15 och 18 år tävlar i vanli-

ga otrimmade R5:or av äldre modell. Effekten är blygsam men bilarna lätta och varvtiderna imponerande.

Klassen har redan fött stjärnor, Liselott Eriksson började i en R5:a innan det blev Formel Ford och så småningom en framgångsrik satsning i England. Patrik Carlsson vann serien ett år innan och han följde i pappa Ingvars spår och satsade på rally. En av de första segrarna, Henrik Sirath, härjade vilt i Södras DM-racingserie.

1994 hette segraren Patrik Ernstson. Patrik är född i en racingfamilj. Pappa Åke tillhör de verkliga racingveteranerna och mamma Ingmarie har kört Lady Racing med framgång.

Så det var inte så konstigt att Patrik började med junior racing när han hade åldern inne. Också hans svåraste motståndare under året kommer från motorsportfamiljer. Sofia Lassbo kommer

från en folktracefamilj medan Veronica Jonasson har klassisk skolning, hon har kört gokart.

Patrik vann det mesta och fick tillsammans med serietvåan Sofia ta emot Bilsportförbundets pris, en vecka i Jim Russel Racing Driver School på Donnington i England.

Kursen i sig var kul - även om kollegerna var betydligt äldre. Men det allra festligaste var att de två svenska pristagarna tvålade till sina äldre kolleger i den avslutande finalen och vann dubbelt med Patrik som etta.

Renault 5 Junior Racing

1. Patrik Ernstson, Kinds MK	51
2. Sofia Lassbo, Sätters MK	40
3. Veronica Jonasson, Hässleholms MK	34
4. Geir Ove Sannes, Norge	33
5. Jörgen Andersson, Munkfors MC	17

SSK 's TÄVLINGSPROGRAM 1994

Tävling	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
SSK 1 med Volvo Original	X			X	X	X	X			X	M
Volvo Original Cup									X		E
SSK 2 = Yokohama Cup	X		X	X		X+*	XX		X	X	K
SSK 3 = Castrol Cup	X		X	X	XX	X	X			X	A
SSK 4 = Formel 4	X		X	X	X	X				X	N
SSK 5 = Formel Ford	X			X		X	X		X	X	I
SSK 6 = Formel Ford Junior	X			X		X	X		X	X	K
Lady Opel Cup	X					X	X			X	E
Formel Opel						X			X		R
Camaro Cup							X		X		R
Renault Clio Cup							X		X		A
Renault 5 Juniorracing				X		X	X		X		C
Klass RS			X		X						E
Clubman			X		X						
Roadsport A, B, C			X		X						
Modsport I, II, III			X		X						
E-kart	X			X					X		
Långlopp (6-timmars)		X						X			

* = Landskapsheat

Tävling	1 = 30/4- 1 maj	Kinnekuille Ring	Nationell
"-	2 = 14-15 maj	Kinnekuille Ring	Nationell
"-	3 = 21-22 maj	Kinnekuille Ring	Nationell
"-	4 = 11-12 juni	Falkenberg	Nationell
"-	5 = 2-3 juli	Kinnekuille Ring	Nationell
"-	6 = 29-31 juli	Kinnekuille Ring	Internationell
"-	7 = 27-28 aug	Gelleråsen	Internationell
"-	8 = 3- 4 sept	Kinnekuille Ring	Nationell
"-	9 = 10-11 sept	Kinnekuille Ring	Internationell
"-	10 = 24 sept	Gelleråsen	Nationell
"-	11 = 8- 9 okt	Kinnekuille Ring	Mekaniker-race

Så ska SSK-serien förnyas

• Nästa säsong ska SSK-serien paketeras i en ny form, som ska tilltala aktiva, sponsorer och publik. Det ska bli proffsiga paketarrangemang i stil med dem som är tänkta för att också piffa upp SM.

SSK:s ledare Bosse Pettersson har suttit i förbundets framtidsgrupp och lanserat idéer om bättre och mer enhetliga SM-arrangemang. Dessa idéer har han nu fört över till SSK-serien.

Det ska bli kringarrangemang runt banorna med tivoli, öltält och dansbana. Serien ska marknadsföras genom att tidningen BilSport följer och refererar tävlingarna kontinuerligt.

Tidsprogrammen och domarjurn ska vara samma på alla tävlingar. En koordinator ska sköta alla kontakter med banägare och andra, som bi-

drar till arrangemangen. Sponsorererna (Castrol, Yokohama, NGK, Kamasa Tools m fl) ska ha produktutställningar vid varje bana.

Ett önskemål som Bosse Pettersson har är kunna profilera de nya SSK-evenemangen kring publikfriande klasser som Renault Clio Cup, Volvo Original Cup och Camaro Cup, som då skulle köra fler deltävlingar än tidigare hos SSK.

SSK fortsätter nästa säsong köra sina tävlingar på 'hemmabanen' Kinnekulle, samt Falkenberg och Gelleråsen. Förhandlingar med Anderstorp pågår.

LARS GUNNARSSON

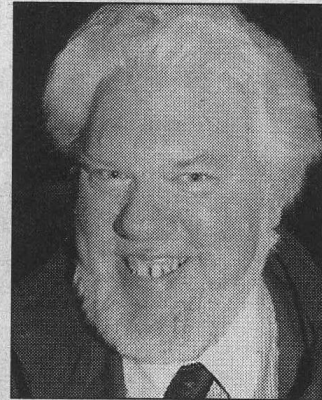
En stark idealist

Slim Borgudd är inte den enda trummisen i svensk bilSport. SSK-generalen Bosse Pettersson är en annan. 1958 lämnade denne dalmas sitt Malung för att slå sig ned i Stockholm för att arbeta som trumslagare. Han spelade med Gnesta-Kalles och Erik Östs välkända band.

Bosse Pettersson drev också en reklamfirma, Offelin Försäljnings AB. Han tillverkade reklamskyltar. På den vägen kom han in i motorsporten. Han kom liksom in bakvägen. De första jobben i bilSportbranschen var skyltar till rallycrossbanor.

Firman och bilSporten tog överhanden under 70-talet och Pettersson slutade med trummorna 1975. Genom sin firma fick han goda kontakter med Super Star Camaro-gänget och föraren Leif "Mr Seabeach" Sjöstrand, som också skrev i tidningen BilSport. Den följde SSK-serien under många år, innan den fick en annan inriktning. När tidningen nästa år börjar bevaka SSK igen, är det således en gammal tråd den tar upp.

I dag är Pettersson en dynamisk ledare inom breddracingen. Hans drivkraft, idealism och realistiska syn på bilSportens



Bosse Pettersson.

Foto: THOMAS LINDBERG

ekonomiska villkor har fört honom till den positionen. För åtta år sedan tog han över ordförandeklubban i Stockholms Sportvagnsklubb, SSK. Dessförinnan hade han suttit i klubbstyrelsen i många år. Det var intresset för ekonomi som fick honom att vilja ta över.

Nästa år fyller SSK 40 år och då är det dags för ett lyft. SSK-serien, som har körts sedan 1969, ska få en ny inramning (se artikel intill).

Pettersson arbetar förstås idealistiskt. Han är inte anställd av SSK, fast man skulle kunna tro det. Racingen är ju något av

en heltidssyssla för honom. Men han har aldrig fem öre i ersättning för allt sitt slit, bara bensinpengar för kuskandet till banorna.

Bosse driver SSK tillsammans med sin fru Inger. Hon har ett arvode från SSK, för den stora mängden pappersarbete. Det är hundratals förare och anmälningar att hålla reda på inför tävlingarna. Till det kommer all annan klubbinformation. Hon servar också media med resultat och aktuella poängtabeller snabbt och punktligt.

Paret Pettersson betraktas allmänt som "oersättligt". En tecken på erkännande var då de i år fick dela på ett av Idrottsbladet resestipendium på 10 000 kr.

Bosse Pettersson håller också licenskurser för förare. Han utbildar mellan 70 och 100 förare på ett år. Som mest var det omkring 300 förare för cirka tre år sedan, då det var en "boom" för långloppsracingen.

SSK har cirka 1 200 medlemmar. Av dem är 300 licensierade och aktiva (200 förare och 100 funktionärer).

Standardvagnar är billigast och därför populärast. Yokohama Cup tävlar med Volvo Ori-

ginal Cup om att vara Sveriges största racingserier. Omkring 110 SSK-förare kör standardvagn, 50 kör sportvagn och 40 formelbil. Många av de norrmän som kör på svensk licens är SSK-medlemmar.

I SSK-serien körs sex egna klasser: Klass 1 med Volvo Original, Castrol Cup, Yokohama Cup, Formel 4 samt Formel Ford och dess juniorklass. Till dessa kommer en rad klasser, som mer eller mindre lösligt hör ihop med SSK. Lady Opel kör en SSK-cup. Formel Opel, Renault Clio, Volvo Original Cup och Camaro Cup körde den gångna säsongen två deltävlingar i sina respektive serier under SSK:s organisation. Juniorracing står högt i kurs hos SSK. Utöver Formel Ford-serien avverkades de flesta lopp i riksserien i Renault 5 på SSK-tävlingar.

SSK står också som värd för två deltävlingar i Sportvagnserien.

Pettersson själv har aldrig tävlat (bortsett från några insatser i SSK:s traditionella mekanikerrace). Men han har en sportvagn i garaget, en Sports 2000...

LARS GUNNARSSON

SSK vill ha enhetliga långloppsregler

SSK: SSK återkom som långloppsarrangör med ett sextimmarslopp på Kinnekulle den 15 maj. SSK presenterade ett enkelt reglemente som föreskriver fyrcylindriga tvåventils-motorer och tankning från jeepdunkar. SSK gjorde härmed ett försök att skapa ett reglemente som håller långloppsracingen på en billig nivå. Enligt SSK har långloppsracingen utvecklats alltför långt bort från sin ursprungliga idé att vara en billig och enkel form av racing.

Bristen på ett enhetligt reglemente har medfört att spännvidden på bilarnas kvalité är stor, från Grupp A-liknande bilar i Svenska Långdistans-cupen till folkrace-aktiga bilar i andra serier.

SSK:s målsättning är att skapa ett enhetligt långloppsreglemente som gäller över hela landet. Idén har mottagits positivt, men många regelkonferenser lär återstå.

Endast sju team kom till start. Dalmasarna i Low Budget Team ledde med sin Alfa Romeo i fyra timmar innan de verkliga nybörjarna i Team URB från Vara MK tog täten. Team URB, med tävlingens enda kvinnliga deltagare Karin Johansson, hade gått licenskurs för SSK:s Bosse Pettersson kvällen innan och blev färdiga med sin Saab 99 på tävlingsdagens morgon. Sedan vann man loppet med två varvs marginal.

Trea blev ett team som bestod av SSK-funktionärer. Endast dessa tre team fullföljde.

OKA Racing Trophy, SSK, 6-timmars, Kinnekulle, 15/5: 1) Team URB (Karin Johansson, Henrik Dahlén, Urban Söderkvist, Magnus Andersson), Saab 99, 220 varv, 2) Team Low Budget (Lars Fahlvik, Bo-Göran Perlström, Ulf Danielsson, Hans Bergström) Alfa Romeo, 218, 3) Team Thinner (Toni och Dick Andersson, Urban Ericsson) Fiat 131, 163.