

RACING NÄR DEN ÄR SOM ROLIGAST!

BILSPORT/96



BILARNA, FÖRARNÄ & RESULTATEN



SSK ÅRET SOM GICK

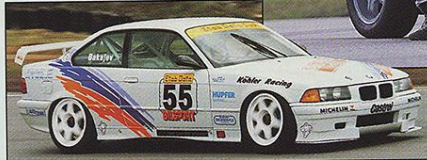
SSK-SÄSONGEN -96

GLADRACING NÄR DEN ÄR SOM ROLIGAST!

Kamp, spänning och glatt humör är tre ingredienser som väl passar in på SSK-serien. 1996 års säsong har inte varit något undantag. Kamperna har varit många, spänningen har legat på topp och (nästan) alla har haft ett leende på läpparna efteråt. Häng med på en kort sammanfattning av säsongen!

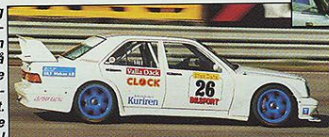


SSK-MÄSTARE. Reine Carlsson visade att gammal är äldst i årets SSK-serie. Den 54-åriga göteborgaren vann Volvo Original-klassen i sin högerstyrda Bertone-Volvo och plockade dessutom massor av poäng. Så pass många att han vann hela SSK-mästerskapet genom flest inkörda poäng!

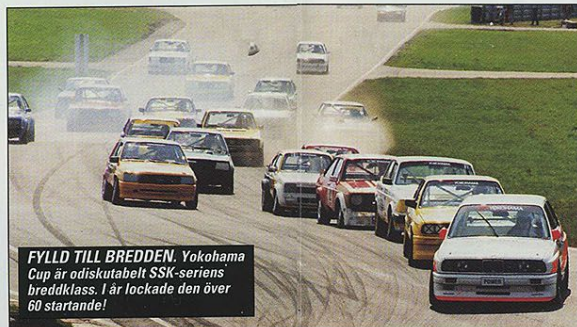


CHAMP. Upplösningen i värstingklassen Etab Data Cup (f.d. Castrol Cup) blev dramatisk. Inför den sista deltävlingen stod totalsegern mellan fjolärsmästaren Torbjörn Nordenström i en Opel Manta och -95 års SM-vinnare Georg Bakajev i en BMW 318i (bilden). Nordenström hade allt som i en ask i finalloppet på Kinnekulle, när båda gasvajarerna gick av... Därmed gick segern till Bakajev.

ÅRETS ROOKIE. Efter en trög start på säsongen kom Mercedes-föraren Eric Persson igång på riktigt mot slutet. Två andraplatser och en seger i de tre avslutande racen belönades med andraplatsen totalt. Inte illa av en kille som gjorde sin första säsong i Etab-cupen!



TUFFA TAG. Stjärnskottet Fredrik Nilsson (t.v.) bjöd fjolärsmästaren Ronnie Hermansson på en rejäl kamp om totalsegern i Yokohama Cup. Men trots att Fredrik vann fyra av årets sju tävlingar drog Ronnie det längsta strået i sammandraget.



FYLLED TILL BREDDEN. Yokohama Cup är odiskutabelt SSK-seriens breddklass. I år lockade den över 60 startande!

LÄCKER. En av årets snyggaste bilar återfanns i SSK:s Klass 1. Niclas Bengtsson heter föraren som styrde denna läckra Volvo 850 till andraplatsen efter Ulrik Gustavsson.



JÄMN TVÅA. Smälningen Rickard Ward snerade herrarna Nilsson och Hermansson hela säsongen i Yokohama Cup. Trots att han inte vann ett enda race så slutade han tvåa totalt efter Hermansson.



SNABB YNGLING. Dalmasen Mattias Ekström var odiskutabelt snabbast i Renault 5 Junior under året. Nästa år lär det gå ännu fortare — i kamp med tre andra juniorer fick Mattias den Bilsport-stöddade utmärkelsen "The Young Driver of the Year". Därför får han nästa år chansen att köra en Volvo 850 i STCC!



FRAMTIDSLÖFTE! Unge Richard Göransson (i täten) är en av landets lovande racingjuniorer. I år vann han både Formel Ford och Formel Ford Junior före John Stambeck (tvåa i bild).

Skicka denna kupong till:
STOCKHOLMS SPORTVAGNSKLUBB
Berganäsvägen 18, 135 52 TYRESÖ.
08-742 17 18 fax 08-712 71 18



Ja, jag vill gärna komma med i SSK:s glada gäng!

Namn _____

Adress _____

Postadress _____

Telefon _____

**PRENUMERERA
6 NR 195:—**

- Bilsport (26 nr/år)
 Bilsport Special (4 nr/år)



Namn _____

Adress _____

Postadress _____

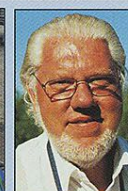
Telefonnummer _____

Fyll i kupongen och skicka till: BILSPORT, Box 529, 371 23 KARLSKRONA



Ny succé för "En dag på Racerbanan"

Hela Kinnekulle Ring var fullpackad med fräcka och fräscha bilar när Bilsport och SSK körde "En dag på Racerbanan" för andra året i rad. Träffen var öppen för alla, men tonvikten låg på vässade och stylade europabilar. Alla som ville kunde ta tillfället i akt och prova både den egna bilen och den egna förar förmågan på racerbanan. Drygt 900 bilar fyllde depå och bandepå, sedan fick man ta till publikparkeringen. Tusentals besökare fick sitt lystmäte av fräscha gatubilar, banäkning, racerbilar och prylar! Alla provade inte sina bilar på banan, men väldigt många tog chansen. Över 300 "Prova Bilsport-licenser" tecknades.



SSK-ordföranden Bosse Pettersson vill ge ungdomarna en hjälpande hand. SSK-serien är redan plantskola för många lovande talanger.

Ungdomarna behövs!

"Dom får i alla fall vara med...". Om jag personligen har hört det förnedrande uttrycket allt för många gånger, så spelar det kanske inte så stor roll, men tyvärr har våra 15-18-åringar hört det alltför ofta.

Vi borde skämmas, vi medelålders gubbar, som inte ger dessa ungdomar den chans de är berättigade till. Det är dags för hög som låg inom racingen att stiga ner i depån och räcka fram handen till ungdomarna!

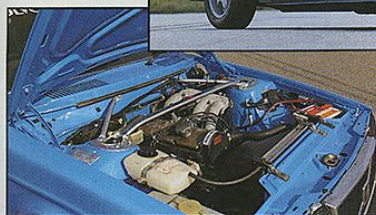
Låt oss, förbund och racingarrangörer, återuppta det samarbete vi en gång hade i svensk racing. Det är bråttom med ett samarbete kring racingjuniorerna, vi är nämligen på väg att förlora en mycket värdefull generation. Det är faktiskt vi medelålders gubbar som behöver ungdomarna, inte tvärtom, om svensk racingsport skall bestå och utvecklas.

BOSSE PETTERSSON, 55 ÅR Ordförande i Stockholms Sportvagnsklubb

TUFF KLASS. Volvo Original är kanske den jämnaste av alla racingklasser i Sverige. Förarna byter lack på bilarna lika ofta som placeringar och inget fås gratis.



◀OMBYGGD. Reine ville ha något annorlunda och valde därför att bygga sin 242 med högerstyrning. En ombyggnad som inte sinkat resultatet.



ORIGINAL. Skillnaderna i effekt är väldigt små i Volvo Original. Det enda som är tillåtet är mindre justeringar och effekten diffar bara ett par hästar. Lennart Köhler har trimmat Reines motor.

LÄCKER. Reines 242 skiljer sig från de andra även på utsidan. Bilen har fått ett Bertone-tak som både minskar luftmotståndet och höjer trivselen.



har dessa varit Reine Carlsson och Markus Nyberg.

Det hela kom att avgöras när Nyberg diskades för att ha haft felaktiga ventiler i motorn vid den näst sista deltävlingen på Gelleråsen. Nyberg sade sig vara ovetande om detta men diskades ändå.

— Regler är ändå regler. Jag råkade ut för precis samma sak när jag började med racing 1993. Jag blev av med licensen i fyra månader, berättar Reine.

Annorlunda stuk

■ Sticker ut från mängden gör också Reines nybyggda 242a. Han har valt något så ovanligt som högerstyrning och Bertone-tak på sin skapelse.

— Jag ville helt enkelt ha något annorlunda. Det ser lite trevligare ut och kanske också är bra för luftmotståndet.

Vid sidan av banan gör Reine inget större väsen av sig. För det mesta åker han desutom ensam till tävlingarna vilket gör att han får skriva själv.

— Jag har ingen mekaniker med mig längre. Alla polare som var med förri tiden går nästan med käpp numera, skratrar han.

Aven om det dröjer ett tag innan han själv går med käpp har tanken på att sluta dykt upp allt oftare. Arbetet i den egna byggfirman tar mycket tid, liksom de elva milen till och från garaget, där han för övrigt har kvar flera av sina gamla rallycrossbilar, liksom en Fiat 500 som Boo Brasta kört Svenska Rallyt med och en välvärdad Silver Shadow-Rolls från 1976.

Men årets framgångar har lagt de planerna på is.

— Det är ju en extra sporre att vinna och därför fortsätter jag nog ett år till.

Målsättningen?

— Jag kommer självklart att köra för tredje raka i Racingserien och även försöka bli SSK-mästare igen. Men sedan lägger jag nog av, avslutar Reine Carlsson.

Vi får väl se hur det blir med den saken...

SNABB, SNABBARE, CARLSSON

Rutinen fällde avgörandet när Reine blev SSK-mästare

Tag en stor portion rutin. Fyll på med en rejäl skopa fighting spirit och garnera med en nästan sanslös jämnhet. Då har ni receptet på en vinnare. En vinnare som är 54 år gammal, heter Reine Carlsson och som i år kört skjortan av de flesta i SSK:s Volvo Original.

Av Tomas Backlund (text)
Morgan Karlsson (foto)

CHAMPION. Göteborgaren Reine Carlsson skulle varit rejält rik om han sålt alla segerkranar genom åren. I år vann han Svenska Racingserien (för andra året) och blev dessutom SSK-mästare.

■■■2-2-1-2-1-2-1. Resultatraden i SSK-serien i Volvo Original talar sitt tydliga språk.

Förklaringen till framgångarna är lika enkel som klichéartad. Rutin är A och O i motorsport.

Reine Carlsson körde tävlingsbil långt innan flera av konkurrenterna ens lämnat sparkdräkterna av bebismodell. Karriären började redan 1970 då Reine fightades i skogen med en Volvo PV och vann flertalet DM-tecken.

Efter sex år sadlade han om till rallycross. Framgångarna fortsatte. — Jag försökte kombinera rally

och rallycross till en början, men det gick inte. Då kändes det roligare att helt gå över till rallycross eftersom det gick så bra. Jag vann åtta av tio DM-tecken i rallycross innan jag lade av 1986, berättar Reine utan att skryta.

Detta borde ha medfört satsning även på SM, men så blev inte fallet.

— Visst har jag åkt någon enstaka SM-tävling, men det har aldrig funnits pengar till någon större satsning. Jag har hela tiden tvingats åka efter den egna plånboken eftersom jag aldrig haft några egentliga sponsorer.

1987 lade Reine hjälmen på hylan där den kom att ligga ända till 1993. Att han började igen hade dels att göra med den berömda "abstinensen", dels att sonen Joakim började tävla.

Åker på gränsen

■ Grenen blev nu racing och frågan är om inte asfaltläktat passat honom bäst. De tre senaste åren har han figurerat i det absoluta toppskiktet i Volvo Original. De två senaste åren har han vunnit Svenska Racingserien. I år blev han dessutom SSK-mästare efter flest inkörda poäng oberoende klass.

Varför är han då så framgångsrik?

— Jag åker på gränsen hela tiden. Det gäller att bromsa så sent som möjligt.

Men borde det inte bli en och annan "groda" med den körstilen?

— Nej, jag har varit med så pass länge att jag oftast vet var gränsen går och vad bilen klarar av.

Den kanske största anledningen till framgångarna är ändå jämnheten. I årets första race på Kinnekulle kördes till exempel fyra tidskörningar.

Alla Reines tider låg inom tio hundradelar av en sekund...

— Jag tror mycket handlar om att förbereda sig väl eftersom bilarna är så pass lika. Luftrycket i däcken är till exempel väldigt viktigt. Det går inte att ställa trycket på kalla däck och sedan åka ut och tro att det ska vara lika under racet.

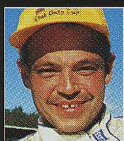
Men även om luftryck och annat kan skilja så är klassen oerhört jämn. Motoreffekten "diffar" bara på ett par hästar, trots att det ibland är uppåt 50 bilar i startfältet.

— Det är ju det som är det roliga. Det är omöjligt att veta om man är etta, femma eller åtta när man kört träningsrunden.

Det finns ändå alltid ett par förare som sticker ut från mängden. I år

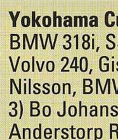


SLUTSTÄLLNING -96



George Bakajev

Etab Data Cup: 1) Georg Bakajev, BMW 318i, Borås MK, 128 poäng, 2) Eric Persson, Mercedes 190, Katrineholms MK, 119, 3) Gunnar Lundström, Ford Capri, Umeå AK, 116, 4) Anders Dahlgren, Mercedes 190, Ulricehamns MK, 106, 5) Tomas Nyström, BMW M3, MK Rimo, 104. 36 förare deltog.



Ronnie Hermansson

Yokohama Cup: 1) Ronnie Hermansson, BMW 318i, SSK, 127, 2) Rickard Ward, Volvo 240, Gislaveds MK, 123, 3) Fredrik Nilsson, BMW M3, Falkenbergs MK, 118, 3) Bo Johansson, Opel Ascona, Nya Anderstorp RC, 118, 5) Ove A Persson, Opel Corsa, NMK Modum & Sig., 111. 63 förare deltog.



Reine Carlsson

Volvo Original: 1) Reine Carlsson, Göteborgs MF, 141, 2) Mikael Gunnarsson, Kristianstads MK, 132, 3) Benno Andreasson, MK Vättle, 117, 4) Anders Manley, Fjärås MK, 98, 5) Frank A Dahl, NAF Hallingdal, 88. 44 förare deltog.



Ulrik Gustavsson

Klass 1: 1) Ulrik Gustavsson, Renault Clio, Skövde MK, 113, 2) Niclas Bengtsson, Volvo 850, Falkenbergs MK, 94, 3) Kjell Holgersson, Renault Clio, SSK, 84, 4) Kalle Kallin, VW Golf GTi, Åmåls MK, 81, 5) Krister Karlsson, Suzuki Swift, Örebro RC, 79. 32 förare deltog.



Tomas Engström



Torbjørn Kvía

Camaro Cup: 1) Tomas Engström, SMK Hedemora, 272, 2) Kjell Johansson, Stockholms RC, 235, 3) Hans Pulls, SSK, 232, 4) Göran Boström, SSK, 161, 5) Alfred Riis-Pedersen, Halmstad AK, 156. 31 förare deltog.



Anders Landberg

Swedish Super Kupp: 1) Torbjørn Kvía, Formula Opel, KNA Stavanger, 42 poäng, 2) Ulf Johansson, Reynard, Taxinge MK, 32 poäng, 3) Peter Gustafsson, Formula Opel, SSK, 26 poäng, 4) Håkan Holmberg, Formula Opel, SSK, 24 poäng, 5) Ronny Hansson, Formula Opel, Strömstads MK, 21 poäng. 21 förare deltog.



Anders Landberg



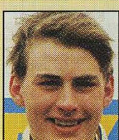
Anders Landberg

E-kart: 1) Anders Landberg, Järfälla MK, 55, 2) Stefan Axelsson, SSK, 50, 3) Bobo Westman, Järfälla MK, 30, 4) Ulf Pettersson, Järfälla MK, 26, 4) Benjamin Ernyrd, SSK, 26. 13 förare deltog.



Richard Göransson

Formel Ford: 1) Richard Göransson, Swift, Örebro BMCK, 74, 2) John Stambeck, Van Diemen, Järfälla MK, 68, 3) Björn Gustavsson, Van Diemen, SMK Östgöta, 49, 4) Thomas Faraas, Van Diemen, KNA, 48, 5) Christofer Häggstam, Reynard, Tranås MS, 46. 24 förare deltog.



Richard Göransson

Formel Ford Junior: 1) Richard Göransson, Swift, Örebro BMCK, 37, 2) John Stambeck, Van Diemen, Järfälla MK, 31, 3) Björn Wirdheim, Reynard, Nya Anderstorp RC, 20, 4) Thomas Faraas, Van Diemen, KNA, 19, 5) Christofer Häggstam, Reynard, Tranås MS, 17. 8 förare deltog.



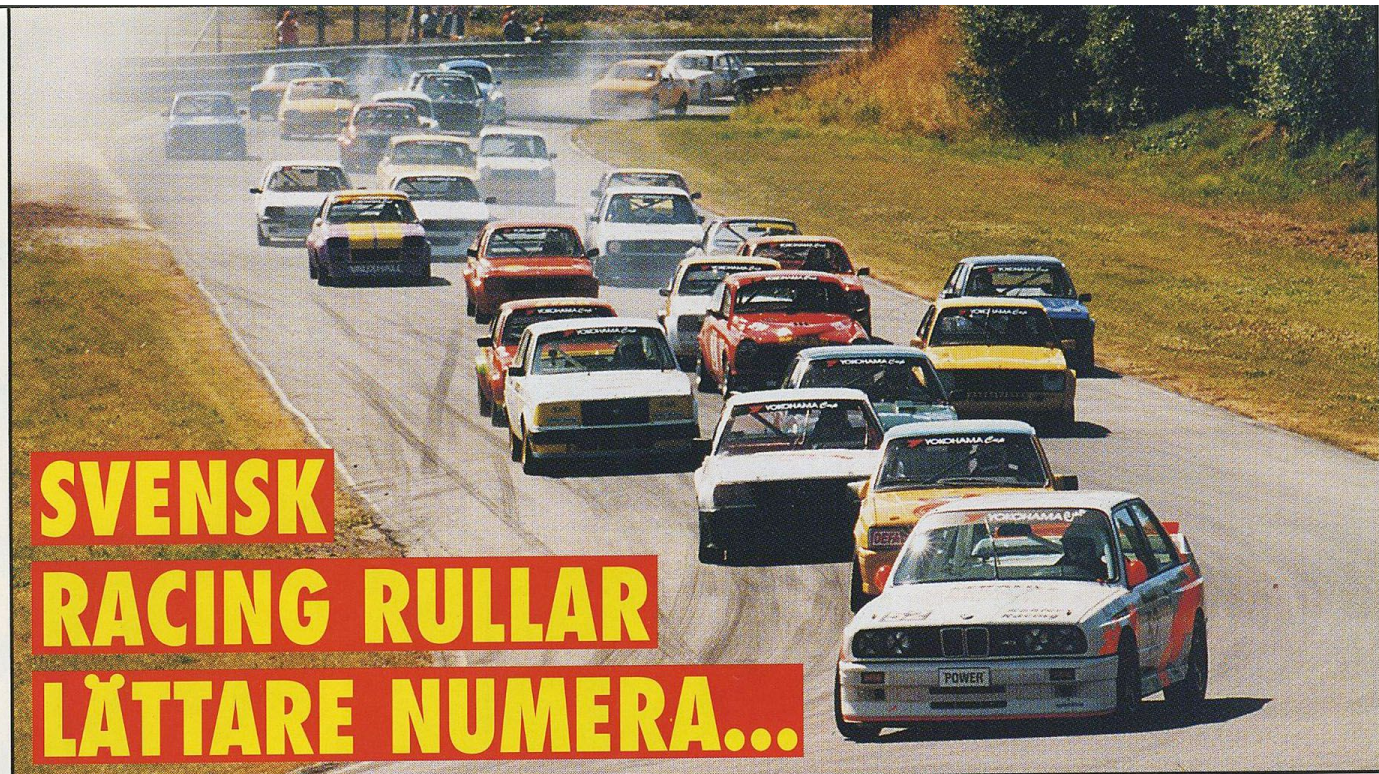
Mattias Ekström

Renault 5 Junior: 1) Mattias Ekström, SMK Hedemora, 79, 2) Anton J Jensen, KNA Trondheim, 69, 3) Kim Gunbjørnsen, SSK, 62, 4) Kristoffer Lundström, SSK, 54, 5) Niklas Lassbo, Säters MK, 47. 14 förare deltog.



Mattias Ekström

SSK-mästerskapet totalt: 1) Reine Carlsson, 141.



SVENSK RACING RULLAR LÄTTARE NUMERA...

- 450 tävlingsekipage i nio klasser.
- 1.300 starter i SSK-serien under 1996 års säsong.
- Ökat intresse i de flesta racingklasser, liksom ökat intresse för förarkurserna.
- Ett "öppet hus" för allmänheten, "En dag på racerbanan -96", som lockade närmare 3.500 besökare och 900 bilar!

■■■ Du läser just nu en specialtidning som sammanfattar Stockholms Sportvagnsklubbs racingsäsong 1996.

Det var ett bra år för SSK. Racinghjulen rullar lätt just nu, jämfört med bara för några år sedan. Och då syftar jag på såväl antalet aktiva förare — det var ett rekordår 1996! — som organisationsmässigt.

De allra flesta bilklasserna i SSK-serien har ökat i antal utövare. På funktionärssidorna har vi en trogen och stabil grupp människor, som är välutbildade. Här pågår utbildningen fortlöpande.

Förarkurserna är en annan del av verksamheten, där vi märker ökat intresse för just racing.

Den ungdomssatsning som är igång inom svensk racing, och som SSK har tagit på sig en stor del av, är ett annat glädjeämne.

Just när den här texten skrivs når mig meddelandet att Fredrik Larsson från Falkenberg kommit tvåa i sin debut i amerikanska Indy Light-serien. Fredrik vann juniorklassen här hemma 1994, kom till USA 1995 och i fjol vann han den amerikanska Barber-serien. I år kör han divisionen under Indycar. Det är snabbt marscherat av en 20-åring!

Men det är inte bara Fredrik Larsson som har etablerat sig inom racingen via senaste årens juniorsatsning. Här hemma kommer vi att få se en fjolårsjunior, Mattias Ekström från Avesta, i STCC-serien. Liselotte Ericsson, Linköping, är en annan junior kring vilken det pågår en satsning. Sofia Lassbo, Stora Skedvi och Richard Göransson, Örebro, med flera, är också ungdomar som vuxit ur juniorklasserna och som vi kommer att få stifta bekantskap med som välutbildade seniorer.

Satsningen på 15-18-åringarna måste fortsätta. Nu är det bevisat att det lönar sig, racingklasserna förnygras.

Det har också visat sig om en förare skall lyckas i en internationell karriär numera, så är chanserna större om man är ung. Juniorklassen är just den sprängbräda in i

racingsporten som behövs.

Inom SSK kommer vi att göra allt för att juniorerna i såväl Formel Ford, som

Renault 5, ska ges de möjligheter till träning och tävling som fordras för att kunna ta steget vidare inom racingvärlden.

Jag och många med mig som arbetar med racersporten känner stor optimism inför framtiden.

Men det finns också problem. Jag tänker närmast på formelbilsklasserna, och alldeles speciellt på nuvarande Swedish Super Kupp. Som alla vet är det en sammanslagning av tre "gamla" formelbilsklasser, Formel 4, Formel Opel och Formel 3. Startfältet är trots det inte tillräckligt stort för att bli intressant för publik och media.

Å andra sidan sett, försöker vi inom SSK att behålla lugnet och avvakta. SSK-seriens historia visar ju att det här har hänt tidigare.

De första åren på 1980-talet var vi i ungefär samma situation, men plötsligt vände allt uppåt och såväl Formel 3 som Formel 4 blev starka klasser igen (på den tiden fanns inte Formel Opel).

Vi har vana vid att ha is i magen och avvaktar utvecklingen säsong för säsong, samt tävling för tävling.

Förklaringarna till att racingvindarna numera blåser rätt, är givetvis flera. Inom Stockholms Sportvagnsklubb och vår egen SSK-serie vet vi med säkerhet varför vår del av svensk racing känns bra just nu.

Vi har haft turen att få jobba med bra samarbetspartners i den sponsorgrupp som stödjer vår racingverksamhet. Inte minst samarbetet med tidningen *Bilsport*, och alla de reportage som speglat SSK-racingen under senare år, har väckt intresse runt om i Sverige.

Det visar ju det faktum att Du själv just nu läser om racing och vår härligt entusiastiska SSK-serie!

Vi ses på racingbanorna i sommar!

Bosse Pettersson
Ordförande, Stockholms Sportvagnsklubb

- SATSA PÅ UNGDOMEN, DE ÄR HELA VÅR FRAMTID!

■ ■ ■ "Vi medelålders borde skämmas inför racingens framtid".

"Men dom får i alla fall vara med..."

Har ni hört det sägas någon gång?

Jag har hört det allt för många gånger. Bland arrangörer, funktionärer och faktiskt från personer som representerar vårt eget förbund.

"Dom får i alla fall vara med..."

Det handlar om ungdomarna inom svensk racing. Att jag personligen har hört det förnedrande uttrycket allt för många gånger, spelar kanske inte så stor roll. Men tyvärr har våra 15-18-åringar också hört det. Och alltför ofta.

"Dom får i alla fall vara med..."

Alla har namn

■ "Dom"; det låter som något katten har släpat in i racingdepån. Något "nytt ont" som drabbat oss arrangörer och funktionärer. Ja, kanske publik och media också.

Eller är det kanske så illa ställt att vi skäms för att visa upp ungdomarna?! I så fall är det allvarligt ställt inom svensk banracing och svensk motorsport.

Det är nämligen vår förbannade skyldighet att se till så Björn, Mikaela, Per, Markus och alla de andra ställs fram i ljuset. Vi måste ha så mycket kurage att vi vågar visa upp vår egen framtid.

Det är nämligen inte bara Per, Mikaela, Magnus, Tobias och alla de andra vi behöver för att fylla våra startfält i framtiden. Nej, deras kompisar, grannar, skolkamrater och flick/pojk-vänner behövs i lika hög grad inom svensk banracing. Ja inom svensk motorsport i stort.

Vi behöver människor som är engagerade och vi behöver unga människor som söker sig till racingporten med glädje. Det är kring de här ungdomarna vi har chans att få fram morgondagens tävlingsledare, morgondagens funktionärer och styrelseledamöter.

Det är här vi hittar näste presschef, speaker och tävlingssekreterare. Det är ur juniörerna och deras kompisar som vi kan rekrytera nästa generations beslutsfattare inom motorsporten.

Borde skämmas

■ Det är från Mikaela, Sofia, Björn, Per, Markus och Fredrik vi kommer att få ordning och samordning av svensk motorsport.

Vi borde skämmas, vi medelålders gubbar, som inte ger dessa ungdomar den chans de faktiskt är berättigade till.

Det är dags för hög som låg inom racingen att stiga ner i depån och räcka fram handen till ungdomarna.

Eller skapa ett åtgärds paket, som vi så ofta talar om i alla sammanhang. Låt oss skapa "Ungdomens åtgärds paket" tillsammans, arrangörer, förbund och alla andra som är involverade i vår sport.

Här kommer mitt bidrag till en sund grund för ungdomarna att stå på.

1. Hjälpt dem i alla lägen att visa upp sig. Låt dem träna och tävla när det sitter publik på läktarna och när media finns runt banan.

2. Låt dem få stiga fram och möta media, sponsorer, internationella representanter och så vidare.

3. Låt dem även i framtiden få tävla i en enkel och billig bil, där ungdomarna har chansen att ha med mamma, pappa, syskon och kompisar som mekaniker och fixare.

4. Ge ungdomarna förtroende i klubbarna. Välj in dem i styrelser och utskott.

5. Låt dom komma intill funktionärsuppdragen och få känna att de har ett ansvar att fullfölja.

6. Stoppa alla stipendier till gamla förare och

funktionärer. Ge stipendierna till ungdomarna och uppmuntra dem att fortsätta.

Detta är en enkel början, men nog så viktig för att lägga en god racinggrund. Det finns mycket vi kan bygga vidare på utifrån en enkel attitydförändring.

Återuppta samarbetet

■ Men det allra viktigaste har jag sparat till sist.

Låt oss, förbund och racingarrangörer, återuppta det samarbete vi en gång hade i svensk racing.

Det är bråttom med ett samarbete kring racingjuniörerna, vi är nämligen på väg att förlora en mycket värdefull generation. Det är faktiskt vi medelålders gubbar som behöver ungdomarna. Inte tvärtom, ifall svensk racingsport skall bestå och utvecklas.

För vi vill väl inte uppleva den dagen då Fredrik, John, Sofia, Markus, Per, Ulf, Mikaela, Björn och deras kompisar säger:

"Dom gjorde ju inte ett skit för oss. Dom ville ju helst att vi skulle försvinna bakom besiktningshallen."

Bosse Pettersson, 56 år, Tyresö.
Ordförande i Stockholms Sportvagnsklubb, SSK.



"Dom" råkar vara vår framtid.

"Dom" är inte bara individer, unga människor. De har också namn.

"Dom" heter Markus, Anders, Anton, Edward, Niklas, Jörgen, Morten, Tryggve, Fredrik, Kim, Tobias, Magnus, Mikaela, Björn, Per och Christoffer bland annat. Helt vanliga namn som generationer har hetat.

Ja, det finns faktiskt någon av "dom" som heter Pettersson, precis som jag själv. Och som Ronnie från Örebro hette.

Men det här inlägget skall inte handla om Ronnie Peterson. Inte heller om Reine Wisell, Stefan Johansson eller ens om Fredrik Larsson, juniören ni vet, som nu kör racing som proffs i USA.

Vi är en bit på väg

■ Nej, det skall handla om dagens och morgondagens juniörer. Om vi alla kommer överens om att sluta kalla denna grupp av entusiastiska ungdomar för "dom".

Vi är en liten bit på väg. Men bara en liten uppoffring av oss medelålders — huvudsakligen män — som idag utgör svensk racingsport. Det är faktiskt mer bråttom än vad vi tror att snabbt ändra attityd till våra fina ungdomar, deras föräldrar och kompisar.

■ ■ ■ Det har varit rejäl fight i Formel Ford i år.

En fight med två juniorer som huvudrollsinnehavare.

Richard Göransson från Örebro och John Stambeck från Järfälla har båda gått från gokart till Formel Ford. Att de har talang, den saken är klar!

Richard körde sina första två Formel Ford-tävlingar hösten 1994. John debuterade våren därpå. När vi summerar 1996 års säsong kan vi konstatera att de båda har utvecklats i ett imponerande tempo.

I den stora klassen, där seniorerna är med och tävlar, vann Richard totalt före John efter seger i det avslutande racet.

Richard Göransson har nyligen fyllt 18 år och började köra gokart när han var tio.

De tre första åren körde jag i Micro-klassen. Sen ett år i Mini, ett år i Nordic och slutligen Junior A där jag även tävlade internationellt i EM och VM, berättar Richard.

Formel Ford fick han upp ögonen för när en gokartkompis hade skaffat en bil och börjat köra.

Jag var och tittade på en tävling och tyckte att det såg skoj ut. När sen kompisen skulle sälja köpte jag hans bil och bestämde mig för att satsa på Formel Ford.

Licens för juniorklassen får man ta det år man fyller 16. De tre fabrikat som dominerar i Sverige är engelskstillverkade Van Diemen, Swift och Reynard.

Toppar 230 km/h

Richard kör en Swift av 1987 års modell. Motorerna som används i Formel Ford är på 1600 cc och har relativt hårda restriktioner vad det gäller trimning.

Effekten ligger kring 110-115 hk och toppfarten är cirka 230 km/h. Bilarnas prestanda är ju förhållandevis lika så det är snarare förarens körskicklighet som avgör loppet, förklarar Richard.

Samtliga bilar i klassen körs på mönstrade Avon-däck. Ett normalt lopp brukar omfatta 15 till 18 varv.

Personligen har Richard Kinnekulle Ring som sin favoritbana. Han har vunnit alla deltävlingar på denna bana sedan hösten 1995. Frånsett den femte deltävlingen i år. Vad hände då?

Jag fick ett domslut mot mig som tvingade mig att stå still i depån i tio sekunder, berättar Richard som hade lett loppet från "Pole Position".

När jag sedan kom ut på banan igen var jag så arg att jag snurrade bort mig...

John Stambeck däremot har fått mycket god träning i att behålla lugnet ute på banan.

Dessutom är han en av två förare i landet som fått genomgå ett praktiskt test genom Svenska Bilsportsförbundets initiativ.

Man mäter muskelspänningen på föraren, berättar John. Med hjälp av dessa värden kan man sedan se hur han kört.

John har även fått hjälp att träna

Ungtupparna har rört till det ordentligt i SSK:s Formel Ford-serie. Två juniorer har fightats om tätpositionen. 18-åriga Richard Göransson och 17-åriga John Stambeck tog först steget från gokart till formelracing. I år tog de steget till toppen i Formel Ford!

Av Håkan "Mollé" Molin (text)
Tony Welam (foto)

Juniorerna John Stambeck och Richard Göransson spöade seniorerna

FRAMGÅNGSRIKA FORMEL FORD-FÖRARE



TÄTPPOSITION. Under årets femte deltävling på Kinnekulle Ring ledde Richard från Pole Position tills han fick ett "Stop and Go" som tvingade honom i depån under tio sekunder. Sedan var loppet kört för Richards del.

FRAMTIDSHOPP. Både Richard Göransson (tv) och John Stambeck blev inbjudna till junior-satsningen "The Young Driver of the Year". Richard tackade nej då han inte kände sig tillräckligt mogen. John däremot väntar på juryutlåtandet som kanske ger honom en chans i STCC nästa år.

FAKTA FORMEL FORD

Bil: Enstavig racerbil enligt F.I.A. definitionsartikel i F3-reglementet.

Kaross: Alla anordningar som är avsedda att ha aerodynamisk verkan för att trycka ner bilen mot banan är förbjudna såsom vingar, fenor och spoilers. Maxbredd på karossen är 95 cm.

Chassi: Rörkonstruktion utan tyngd-uppbärande stagplåtar undantaget mellanvägg för motor och bottenplåt. Styrning: Bakhjulsstyrning förbjudet. I övrigt fritt.

Motor: Ford 1600 cc GT "Kent" med nominell borrhning 81 mm och slaglängd 77,62 mm. Tillverkningsstolaranser är tillåtna under förutsättning att total slagvolym inte överstiger 1601 cc. Effekt: Cirka 110-115 hk.

Transmission: Max fyra växlar framåt plus en bakväxel som kan manövreras av föraren i normal körställning. Utväxlingar och slutväxel är fritt.

Hjulupphängning: Alla delar ska bestå av stål eller stållegering med undantag för fjädrar, nav, navplattor, navhållare, lager, bussningar, fjäderplatta, justermutter för fjädrar på stötdämpare och länkar för krängningsdämpare. Lättmetallhöljen och separat behållare för vätska/gas till stötdämpare är förbjudet.

Bromsar: Tvåkrets-system obligatoriskt. Bromsskivor och klotsar får inte vara av kolfiber. Skivbromssadlar av lättmetallslegering förbjudet. I övrigt fritt.

Följar: Endast standardtillverkade 13 tums stälföljar. Maxbredd 5,5 tum.

Däck: Mönstrade Avon. Minsta tillåtna mönsterdjup 1 mm.

Vikt: Minimum 420 kg.

avspänningsteknik hos Claus Lindqvist på Bosöns Idrottsskola.

— Vi har jobbat i drygt två år för att jag ska kunna behålla lugnet och vara avspänd då jag kör, fortsätter John.

Och att denna träning gjort verkan märkes klart och tydligt under SBF:s tävlingar.

Muskulerna spändes i kurvorna, men på rakorna slappnade John av mer eller mindre omevetet!

Bland de tio bästa

John inledde sin motorsportkarriär med gokart för sex år sedan. De två första säsongerna tävlade han i Mini-klassen och skördade en hel del framgångar. Som bäst rankades John bland de tio bästa i denna klass.

När jag fyllde 15 tog jag steget upp till Nationell C. Då kör man med 125 cc-motor och sexväxlad låda, berättar John.

Framgångarna blev ännu större. John hannade bland de tre fyra bästa i varje tävling och slutade som 11:a totalt i SM.

Motorer strulade, annars hade jag nog kommit ännu bättre till, tror han.

För att klättra vidare i karriären sökte sig John till Scandinavian Formula School. Där tog han licens för att kunna köra Formel Ford.

Jag upplevde en helt annan känsla i att köra en Formel Ford, så jag köpte hela mitt tävlings-ekipage, nästan komplett med utrustning och reservdelar, av den förare som kom tvåa i Formel Ford-serien 1994, säger John.

Bilen är en Van Diemen av 1988 års modell och John tänker fortsätta tävla med detta ekipage minst en säsong till, kanske blir det två.

Jag tycker det är bättre att jag får utveckla mig som förare än att vi ska utveckla bilen, resonerar han.

Mekat i England

John delar på racinglivet tillsammans med sin pappa Paul. Fadern ställer upp som teamchef, mekaniker och tar även hand om all markservice.

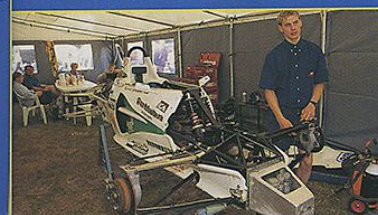
Nyligen har vi också kompletterat med ett datorsystem till bilen där vi loggar ner allt som sker under loppet. Detta har vi sedan nytta av då några inställningar behöver göras, förklarar John.

Far och son Stambeck har ingen stor transportbuss om ni nu trodde det. Transporterna sker med personbil och vanligt släp. I depån slår de upp ett partytält över bilen.

Visst skulle man kunna satsa om bara budgeten tillät, menar John som även varit i England och praktiserat som mekaniker i ett riktigt proffsstall.

Jag tillbringade två veckor hos Jim Russell Racing Team. Där fick jag många värdefulla tips och råd om hur man ställer in bilen för varje tävling.

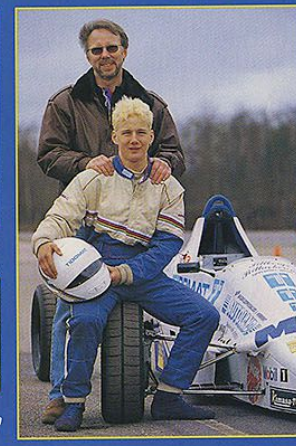
Dessutom fick jag fin kontakt med teamet, vilket är vårt mycket om man vill köpa in sig där för att kunna köra internationellt och klättra vidare i framtiden, avslutar John Stambeck målmedvetet!



STALL GÖRANSSON. Richard kör en Swift av 1987 års modell. Familjen har transportbuss och ett stort tält där Richard utför allt mekande och justeringar mellan loppet.



ÄKTA RACING. Johns tävlingsbil är en engelskbyggd Van Diemen av 1988 års modell. Vingar, spoilers och andra aerodynamiska ingrepp är inte tillåtna i Formel Ford.



FAR & SON. John får god uppbäckning av sin pappa Paul Stambeck som sköter allt praktiskt runt Johns tävlande. Nyligen har man skaffat en datorutrustning som registrerar allt som händer i bilen.



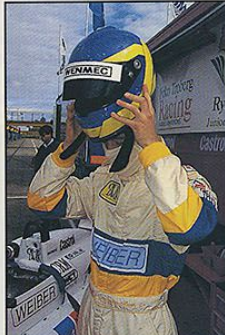
Bilsport stöttar "The Young Driver of the Year"

Av Torbjörn Lundgren (text) Morgan Karlsson (foto)

MED "MAGISTER" RYDELL I HÖGERSTOLEN

FICK SKJUTS. Rickard Rydell på en ovan sitt-plats. Vid ratten John Stambeck.

När de fyra kandidaterna lärt sig hitta runt banan fick de köra tre varv var i en Volvo 850 GLT med Rickard i högerstolen. — De fick åka 90-95 procent av sitt maxtempo och hålla de spår de gör i sina respektive tävlingsbilar, berättade han. Syftet är att få en uppfattning om känsla och spårval. Alla fyra är jättkligt duktiga på att köra bil. Skillnaderna emellan dem beror på vad de kört innan och det tar vi hänsyn till. — Åkrädd? Jag? Nej, inte med någon av de här.



WARM UP. Pontus drar på sig hjälmen för några uppvärmningsvarv med F3-an. Ingen nyhet direkt då han vunnit NM i Formel 3 med den bilen i år.

TESTGÅNGET. Picko Troberg och Rickard Rydell framför sina fyra adepter. Fr.v. Sofia Lasso, Mattias Ekström, John Stambeck och Pontus Mörth. En av dem kommer att utses till "The Young Driver of the Year -97" och köra Rydell Junior Teams Volvo 850 i STCC.

RYDELL OCH PICKO STARTAR JUNIORTEAM

Rickard Rydell och Picko Troberg driver nästa år ett juniorteam i Swedish Touring Car Championship, STCC. Fyra unga talanger har redan testats. En av dem utses till "The Young Driver of the Year" och får nästa år köra en Volvo 850 i Rydell Junior Team/Picko Troberg Racing. Förutom Bilsport stöttar Volvo och TV6 satsningen. Resultatet av uttagningen kungörs den 23 november.

Startkottet har gått för den kanske mest fantastiska junior-satsningen någonsin i svensk racing! De som "fyrvat av kanonen" är inga mindre än svenske racing-

legenden Picko Troberg och BTCC-esset Rickard Rydell. I samarbete med Bilsport, Volvo och TV6 har Picko och Rickard skapat utmärkelsen "The Young Driver of the Year". — Syftet med utmärkelsen är

att finna och matcha fram nya svenska racingtalanger, säger Picko Troberg. Vi har många duktiga unga förare i landet men det är svårt för de flesta att få rejäl backing. Rickard och jag vill på det här sättet

ge något tillbaka till svensk racing, som ju gett oss båda väldigt mycket. Fyra unga talanger bjöds in till entestdag på Scandinvian Raceway i Anderstorp. Där fick de bekanta Vänd!

THE YOUNG
DRIVER
of the
YEAR
1997

FYRA
UNGA
TALANGER
TESTADE



MER KRUT. John Stambeck hittade mer pulver i F3:ans Spiess VW-motor än vad han har i sin egen Formel Ford.

Fortsättning från föregående sida

sig med banan i en standard Volvo 850 GLT. Därefter fick de prova tre varv i en av Claes Rothsteins F3-bilar och som final fick de prova lika många varv i den TWR/Volvo 850 som Janne "Flash" Nilsson vann årets STCC-serie med.

De fyra på skolbänken

■ Kvällen innan hade de fått lära sig att uppträda inför publik under ledning av Jan-Åke Jonsson från Trainingcenter. På morgonen, före körtestet höll Picko genomgång i PR och information, Anders Kull, chef för Volvo Motorsport, berättade om Volvos motorsportsatsning

F3-RACERN KUL MEN SVÄRVÄXLAD

■ Moment två i körtestet var tre varv var i Pontus Mörths Ralt RT35-91 F3-racer, med 170-hästars VW Spiess-motor, som ägs och sköts av Claes Rothstein Racing.

Pontus värmdde upp bilen några varv. Han har ju vunnit årets NM i den så det var ganska lätt.

John Stambeck var näste man. Han körde snyggt men gillade inte riktigt bromsarna och växellådan.

— Nej, växlarerna ligger annorlunda mot i min Formel Ford. Annars gick den ju bra.

Sofia Lassbo var mer positiv efter F3-färden.

— Kul! Det gick bra. Lite svårt att växla. Stor skillnad mot Camaron — men det här skulle kunna vara någonting att köra...

— Visst var det kul, tyckte även Mattias Ekström. Lite "fladdrigt" på långa rakan och svårt att växla bara.

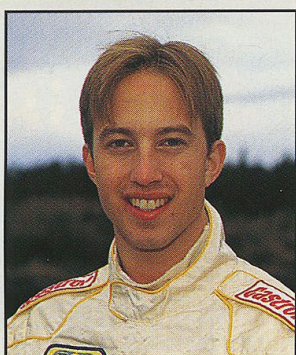
och Rickard avslutade med att berättat om värdet av en mentor.

Vem blir då den lycklige? Ja, det skall juryn bestämma före den 23 november. Då kungörs vem som blir Young Driver of the Year -97 på en hejdundrande bankett på hotell Flickorna Troberg på Lidingö. Inbjudna dit blir ledande motorsportpersonligheter och annan ädel bil-adel. □



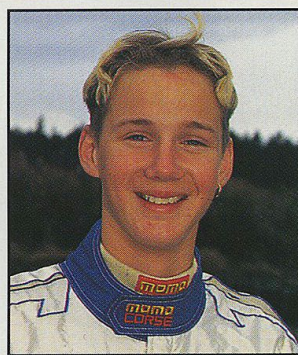
NYTT. Sofia Lassbo hade aldrig förr kört Formelbil men trivdes bra i Ralt-racern. Här får hon hjälp av F3-veteranen Claes Rothstein.

FYRA FRISKA FLÄKTAR



Pontus Mörth

Ålder: 19 år.
Bor: Kil, Värmland.
Familj: Pappa Kenneth, mamma Margret, bror Marcus.
Klubb: Kils MK.
Privatbil: Volvo 240 DL.
Röker: Nej.
Dricker: Nej.
Äter helst: Pasta.
Förebild: Michael Schumacher och Rickard Rydell.
Största merit: Nordisk mästare i F3 -96, JSM-guld i Formel Ford -93.
Största motgång: Avknuffad i ledning i SM-final gokart 100 cc.
Favoritbana: Oulton Park, England.



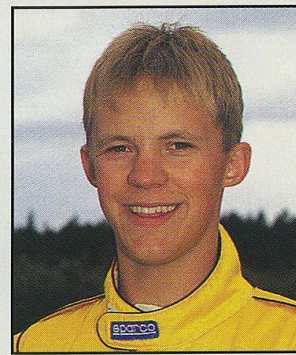
John Stambeck

Ålder: 17 år.
Bor: Studentrum i Västerås.
Familj: Pappa Paul, bror Mikael.
Klubb: Järfälla MK.
Privatbil: Nyss inköpt Opel Manta (väntar på körkort).
Röker: Nej.
Dricker: Coca-cola.
Äter helst: Kebab.
Förebild: Michael Schumacher.
Största merit: Fyra i nordiska mästerskapet i FF 1600 -96.
Största motgång: "Allt strul inför NM i Falkenberg -96".
Favoritbana: Mo i Rana, Norge.



Sofia Lassbo

Ålder: 18 år.
Bor: Stora Skedvi, Dalarna.
Familj: Pappa Jan, mamma Pia, syster Nina, bror Niklas samt pojkvän Ola.
Klubb: Sätters MK.
Privatbil: Volvo.
Röker: Någon gång ibland.
Dricker: Vatten.
Äter helst: Oxfile eller pasta.
Förebild: Stig Blomqvist, Ayrton Senna och Rickard Rydell.
Största merit: Seger i Renault 5 juniorserien -95.
Största motgång: Ingen särskild.
Favoritbana: Kinnekulle Ring.



Mattias Ekström

Ålder: 18 år.
Bor: Avesta.
Familj: Pappa Bengt, mamma Agneta, systemona Mona.
Klubb: SMK Hedemora.
Privatbil: Ingen.
Röker: Nej.
Dricker: Nej, nykterist.
Äter helst: Pasta.
Förebild: Ingen speciell.
Största merit: Seger i SBF:s juniorserie -96.
Största motgång: Ingen speciell.
Favoritbana: Ingen speciell.

THE YOUNG
DRIVER
OF THE YEAR
1997

MATTIAS BLEV THE YOUNG DRIVER OF THE YEAR -97

Stjärnskottet från Dalarna kör Volvo 850 i Rydell Junior Team



UPPGRADERING. Nästa år sitter Mattias Ekström i en sådan här TWR/Volvo 850 i Swedish Touring Car Championship. Snacka om lyft!

Det blev 18-åriga Mattias Ekström som utsågs till "The Young Driver of the Year -97. En förstummad yngling mottog utmärkelsen av Rickard Rydell, som tillsammans med Picko Troberg, Volvo, Bilsport och TV6 står bakom satsningen. Nu väntar en spännande racingssäsong där Mattias får köra en TWR-Volvo 850 i Swedish Touring Car Championship.

Av Torbjörn Lundgren (text), Hagen Hopp (foto)



GAMLA BILEN. Med den här Renault 5:an vann Mattias SSK:s juniorserie i år. En bil som skruvade med själv — det slipper han nu...

■ ■ ■ Det blev jubelrop, applåder och glädjetårar när Rickard Rydell läste upp jurybeslutet!

— "The Young Driver of the Year 1997" är Mattias Ekström! Längre hann inte Sveriges främsta racingstjärna innan applåderna bröt loss, och av döma av jubel och applådlängd så var det ett populärt val.

En omtumlad Mattias hade knappt ord att ta till när han kom upp på scenen och mottog diplom. Det var inte ens lätt att svara på speakern Svereric Erikssons självklara fråga: — Hur känns det?

— Helt otroligt, jätteroligt, var nästan allt Mattias fick fram.

Ty det hade varit några spännande timmar för de fyra kandidaterna; förutom Mattias, Pontus Mörth, Sofia Lassbo och John Stambäck. För att riktigt hålla dem på halstret tillkännagavs inte juryns val förrän efter kaffet vid den galakväll som hölls på Hotel Flickorna Troberg på Lidingö... Nu blir de tre "andrapristagarna" långt ifrån lottlösa. De tre får

en weekend som TWR/Volvo-teamets gäster under ett BTCC-race i England. Volvo och Bilsport står för resa och uppehälle.

Men det blir Mattias som får köra en av TWR/Volvos ex-BTCC Volvo 850 racers i -97 års säsong i Swedish Touring Car Championship, STCC. SM omfattar fem tävlingshelger och Mattias kör alla. Dessutom kommer han att få köra ett test med TWR/Volvo-teamets nya S40-racer någon gång senare i år.

Fysisk hårdträning

■ Vem är då Mattias Ekström? Han är endast 18 år gammal och kommer från Källviken, Avesta i södra Dalarna. Om någon tycker efternamnet verkar bekant beror det på att pappa Bengt kört rallycross i många år, numera i en egenhändigt byggd BMW M3 med turbomotor och fyrhjulsdraft.

Får du lov att lägga av nu Bengt och skruva åt Mattias?

— Njaj, ett år till ska jag alltså köra, menade en synbart stolt pappa Ekström.

PRISAD. En överlycklig Mattias Ekström mottar utmärkelsen "The Young Driver of the Year -97" av Rickard Rydell och Picko Troberg. Utmärkelsen innebär att Mattias nästa år får köra en TWR/Volvo 850 i STCC ingående i Rydell Junior Team.



FAMILJESTÖD. Mattias hade med sig pappa Bengt, mamma Agneta och systern Mona vid galakvällen.



Mattias själv kommer nu att lägga sig i fysisk hårdträning. Racing är tufft och konditionskrävande. Han kommer att bli väl bekant med löpslingorna runt hemmet...

Vill vinna i BTCC

■ Hur tror du det kommer att gå för dig i STCC?

— Svårt säga. De flesta som kör där är ju gamla ringrävar. "Flash", Brunstedt, Dahlgren — och Eric Persson är ju duktiga. Men man får inte ha för stor respekt för dem. Tror

man inte att man ska kunna vinna själv gör man det nog inte heller.

■ Och omställningen. Går från en Renault 5 till en racer med 300 hk.

— Det tror jag inte ska bli så svårt. Jag tyckte det verkade ganska lättkört på Anderstorp. Men man ska ju kunna köra den för också.

■ Vilket mål har då unge Hr. Ekström med sitt tävlande?

Svaret kommer blixtsnabbt. — Vinna i BTCC i England! Nästa år tar Mattias de första stegen på den vägen. □



PRISADE. Alla fyra kandidaterna i Young Driver-uttagningen: Fr. v. Mattias Ekström, Sofia Lassbo, John Stambäck och Pontus Mörth. Bakom dem initiativtagarna till juniorsatsningen; Picko Troberg och Rickard Rydell.



ROLIGT IHOP. SBE:s racingutskotts ordförande Hans Hillebrink i glatt samtal med SSK's Inger och Bosse Petersson. Pratade man många om lämpliga vikter för STCC?



PIN-MAN. Kvällens speaker, Sveneric Eriksson, hade definitivt kvällens mest personliga slips.



EXPERT. Hemelektronikdjan Expert är huvudsponsor i Rydell Junior Team -97. Experts VD Perc Brodén var först på plats.



VOLVO-MAN. Chefen för Volvo Motorsport, Anders Kull, berättade om varför Volvo valt att stötta "The Young Driver of the Year".



...BILSPORT STÖTTAR. "The Young Driver of the Year". Janet Svensson från tidningen Bilsport gratulerar en lycklig Mattias.

MOTIVERING

YOUNG DRIVER OF THE YEAR 1997

■ Trots sin ungdom och sin korta racingkarriär har den person juryn valt visat prov på en naturlig fällighet bakom ratten, med flera imponerande körningar.

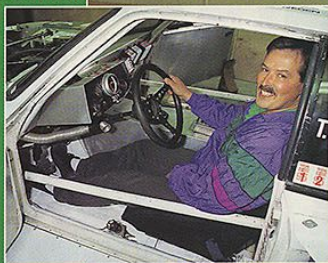
Jury'n har funnit en förare med ett jordnära uppträdande kombinerat med ödmjukhet och enkelhet. Ambitions men ändå med glimten i ögat.

Jury'n anser att denna unga talang väl motsvarar den målsättning som satts för Young Driver of the Year.

The Young Driver of the year 1997 är Mattias Ekström.

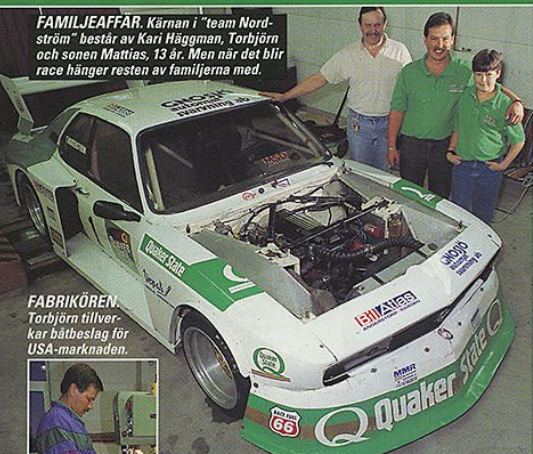
Av SL Sjöberg (text), Göran Svensson (foto)

JÄGAREN. Torbjörn Nordenström räds ingen konkurrent. Här jagar han Anders Dahlgren i Mercedes, en av svenska racings värstingbilar som fått däng av den gamla Mantan från Gnosjö.



RENSAT. Cockpit domineras av stora instrument och kal aluminiumplåt.

FAMILJEAFFÄR. Kärnan i "team Nordenström" består av Kari Häggman, Torbjörn och sonen Mattias, 13 år. Men när det blir race hänger resten av familjerna med.



FABRIKÖREN. Torbjörn tillverkar bätteslag för USA-marknaden.



Torbjörn Nordenström är en av svenska racings stora talanger. Han har vunnit SSK-seriens Castrol Cup två år i rad och till och med åkt ifrån svenske mästaren. En klurig fabrikören från Gnosjö i Småland som använder huvudet till mer än att ha hjälmen på. Tävlrar med småländsk budget och har jättekul tillsammans med hela familjen.

RECEPT

Bil: Opel Manta '77.
 Ägare/förare: Torbjörn Nordenström, Gnosjö.
 Motor: Opel Rekord 2,3, 2197 cc, dubbla Weber 50 förgasare, underdel från TG Motor, topplock från Köhler Racing, Carillo ventilar, Venolia kolvar, Manley ventiler, rullligger, TG kamaxel. Smörjning: Torsorpp med 10 liters tank.
 Olja: Quaker State Performance SAE 20W-50.
 Effekt: 204 hk vid 8000 rpm.
 Transmission: Lätt svänghjul med Sachs tryckplatta och koppling, 5-växlad 2F låda med lång ötta.
 Kaross: Breddad, vinga bak, spjeller fram, slät underdel. Det mesta i glasfiber och aluminium.
 Framvägga: Zakspeed fjäderben med Bilstein fjädrar och dämpare. Uniballs alla leder.
 Bakvägga: Volvo stel axel med fourlink och vattlänk. Bilstein fjädrar och dämpare. Uniballs i alla leder.
 Styrsystem: Kort styrvinkel.
 Bromsar: Con Am fyrkolsk i aluminium fram, stora ventilerade skivor, Ate med enkla skivor bak.
 Fjällar: Till slickson BBS 11x16 tum fram, 12,5x16 tum bak. Till regndickon Com-pomotive 11x16 tum fram, 12x16 tum bak.
 Däck: Avon slicks 11,0x23,5x16 fram, 12,5x23,5x16 bak. Avon regn 11,0x23,5x16 fram, 11,2x23,5x16 bak.
 Tändning: MSD med cranktriggar och timingcomputer.
 Elsystem: "Inget onödigt".
 Vikt: 925 kg (ska egentligen väga 925).
 Team: Torbjörn, Aino, Mattias, Markus och hunden King Nordenström, samt Kari, Jennika, Patri, Kajsa och Tina Häggman.
 Sponsorer: Quaker State, Gnosjö Automatsvarvning, AB Simons Metallindustri, ABR Stockholm, Race Fuel (Ove Björk, Mora), Nya MMH, Harrys, Gnosjö Budservice, Yrjö Gnosjö & Anderstorp samt Gnosjö Effekt.
 Tack till: Alla sponsorer, samt alla andra som känner på sig....

MÄSTAREN. Få, om ens någon, har vunnit så många lagerkransar i SSK Racing. Bevisen på Torbjörn Nordenströms skicklighet hänger i långa rader på väggarna i rummet med hans rullande landsväg. En av hemligheterna med framgången.



TÄVLINGSPROGRAM -96

27-28 april	Kinnekulle Ring SSK-premiär
8-9 juni	Gelleråren SM-deltävling
26-28 juli*	Kinnekulle Ring Race-week
31 aug-1 sep*	Gelleråren Kanonloppet
14 sep	Kinnekulle Ring SSK-final

* "Dubbelrace" (tävling två dagar)

MED GNOSJÖAN KOMMER MAN LÅNGT — ÄVEN I RACING!

■ ■ ■ Om det funnits större backar i Småland hade Torbjörn Nordenström förmodligen blivit svensk mästare i slalom. Nu blev han racerförare i stället. Inte svensk mästare, men väl mästare i Castrol Cup. Hitills två år i rad till och med. — Bilen är för ombyggd för att kunna klassas in i SM, säger han. Men det kan kvitta. Med det menar Torbjörn att han ändå vet att han är snabbast. Med eller utan medalj. Bilen som Torbjörn Nordenström kör i SSK-serien är en Manta '77 med 2,2 liters Opel Rekord-motor på 204 hästar försedd med dubbla Weber förgasare, underdel från TG Motor, Köhler topplock, Carillo ventilar, Venolia kolvar och TG kamaxel.

Ett välgjort bygge med hyggligt drag. På dom relativt korta banrakorna accar Mantan upp till drygt 210 km/h och då är ändå inte effekten fullt utnyttjad. Torbjörn köpte racerbilens av den duktige bilbyggaren och föraren Åke Gunnarsson. Men med hjälp av sin mekaniker, svågern Kari Häggman, har han skrämt upp effekten ytterligare. **Rullande landsväg** ■ Han är 36 år och har kört racerbil i åtta. Hamnade inom sporten av en tillfällighet, när han var som bäst i slalom faktiskt. — Svågern åkte folkrace och jag tyckte att det verkade kul. Sen kom jag in på racing, bar ner skidorna i källaren och fick svågern att börja skriva.

— Och på den vägen är vi, summerar Torbjörn karriären. Men nu är han ju smålänning och fabriköer därtill. — Så jag skaffade mig en rullande landsväg, fyller Torbjörn i. Vilket var bra att ha, när vi skulle ställa in bilen. Och för ekonomin, för vi kunde sälja tjänsten till andra. Som vi också gör! Bearbetningen av motordelarna lejs bort, medan ihopsättningen och installationen sker hemma i metallfabriken, där Torbjörn inrett en särskild avdelning för racerbil. 60.000 om året räknar han med att tävlingsverksamheten går på. Förutom eget arbete och levnadsfrågor omkostnader förstås. Men så bor han som den smålänning han är i transportbussen och betraktar de åtta

tävlingstillfällena om året som ren semester. — Vi brukar ta familjerna med, säger han, förenar nöje med nytta. Med vilket han menar att i övrigt ser fru och barn honom inte så ofta. Flitens lampa släcks sent på AB Simons Metallindustri i Gnosjö. — Så är det att vara företagare, säger han. Jobb jämt om man ska hänga med. **Olika bilmärken** ■ Klassreglementet är enkelt: i princip är det mesta tillåtet. Bland annat får motor bytas, vilket är vanligt. Det sitter Opel- eller Volvo-maskiner i var och varannan Castrol-bil. — Det är det som är kul med Castrol Cup, säger Torbjörn. Publikerna ser en massa olika bilmärken

som dom kan identifiera sig med. Men även om bilarna går fort, så går dom ändå jämt. Reglementet avgränsar detta. Till exempel genom bestämmelsen om minimivikt. Torbjörns bil, med motorvolymen 2197 cc, måste till exempel väga minst 925 kg. Karossen får ändras. Förutsatt att dess ursprungliga form och material behålls. — Inte mycket är kvar av den ursprungliga Manta-karossen, noterar Torbjörn. Bara en del av bakpartiet, plåten fram, grillen, taket och baklysen. Det är detta som hindrat honom från att åka om SM. Mot Bakajev, Dahlgrenarna, Peggen och alla dom andra förarna i svenska mästerskaps Touring-klass.

— Bilen är helt enkelt för bred, förklarar Torbjörn. Att bygga om Mantan tycker han inte är lönt. — För jag ska bara tävla en säsong till, avslöjar han. Och förresten åker dom flesta SM-förarna också i SSK. Då slår jag dom där istället! **Dubbel mästare** ■ När respekt för regerande svenske mästaren Georg Bakajev, BMW-förare från Borås, det har Torbjörn Nordenström inte. Inte ens nu när Bakajev byter till Köhler-preppad BMW-motor och backas upp av BMW Sverige? — Nej, jag piskar honom ändå! Men Ronnie Hermansson då? Den unge talangen som vann Yokohama

Cup och blev 1995 års SSK-mästare. Han sägs ju vara på gång över till din klass? — Ronnie är välkommen. Jag ska klara av honom också! Peggen? — Han har lagt av. Om inte, så skulle han bara ha fått se vingen på Mantan. Han är definitivt inte stöddig, Torbjörn Nordenström. Men han är självförtroende. Och han är bevisligen en duktig chaufför. Det vittnar ena vägen i bromsbänksrummet i Gnosjö om. Där hänger alla lagerkransarna som han bärgat under den relativt korta karriären. Hur många segrar har du? — Det håller jag inte koll på. Men i fjol vann jag fyra av åtta lopp. Han ler ofta. Man vet inte riktigt

om han menar allvar med sina ordmen om konkurrens. Men det saknar betydelse, för han har ju faktiskt åkt ifrån alla med sin gamla nötta racerbil av årsmodell 1977. Alla skickliga förare i bilar från 1990 och senare. Det är meriterande. Därtill tävlar han på en budget av Gnosjö-modell. Svår set Avon-däck för hela säsongen. Inga motorras och inga karossador. Allt helt och i ordning, samma skick efter säsongen, som före. — Man får vara rädd om grejorna, säger Torbjörn Nordenström och ler igen. Som sagt, han är smålänning! □

Fotnot: Castrol Cup byter namn inför årets säsong till Etab Data Cup.

Ulf Palm kör ny Volvo 960 i STCC

NYTÄNDNING FÖR SSK-TROTJÄNARE

Efter tio år och 100-talet bantävlingar tillhör Ulf Palm, Jönåker, en av trotjänarna inom SSK. Några problem med motivationen är det dock inte – speciellt inte i år då Ulf byggt en sprillans ny Volvo 960 banracer!

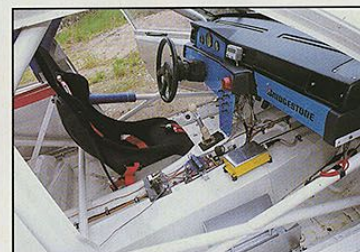
Av Pär Brändt (text & foto)



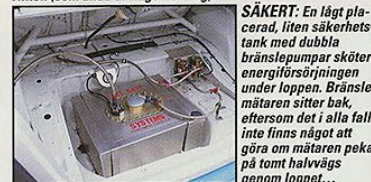
NY BIL. Ulf Palm, till höger, är en trotjänare inom banracingen med sina tio år och snart 100 tävlingar. Med på tävlingarna följer hela familjen, inklusive sonen Tobias och mekar. Motivationen inför årets säsong är det inga problem med då Ulf byggt en sprillans ny Volvo 960!



850-VINGE. Bakvingen har uppenbara likheter med de som sitter på 850 i engelska BTCC. Under stötfångaren bak skymtar de luftutsläpp som också ska motverka negativa lyftkrafter och ge bättre grepp i kurvorna.



STYVT. Burbågen är tillverkad av Guss och styrar upp 960-karossen med sitt komplexa system av raka och snodställda stötar. Inredningen är enklast möjliga, för att hålla nere vikten (som ändå är något för hög).



SÄKERT. En lågt placerad, liten säkerhetstank med dubbla bränslepumpar sköter energiförsörjningen under loppet. Bränslemätaren sitter bak, eftersom det i alla fall inte finns något att göra om mätaren pekar på tomt halvvägs genom loppet...

■■■ Halvvägs genom förra årets racingsäsong bestämde sig Ulf Palm för det som alla bilbyggare drömmer om: att plocka en sprillans ny kaross direkt från tillverkningsbandet!

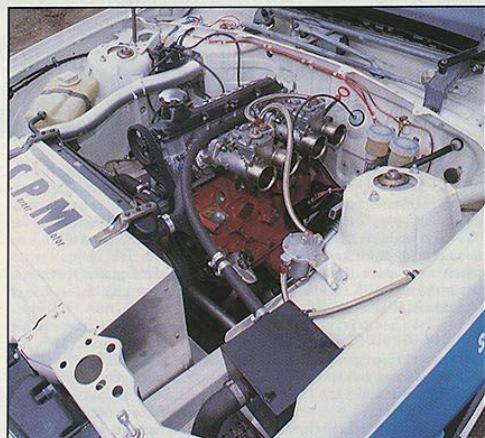
– Skulle jag kunna motivera mej att fortsätta köra race så krävdes det en ny bil, berättar Ulf Palm.

– Min gamla Volvo 740 byggdes ihop av två krockade bilar 1988 och efter nio säsonger behövde något radikalt göras.

– Jag har alltid gjort det till en sport i sporten att köra med så fräscha bilar som möjligt, fortsätter Ulf, något som gjort det möjligt för mej att behålla sponsorer. Men hur det nu är så känns det lite roligare med nya bitar.

Någon dununge i sportsammanhang är Ulf Palm knappast. Den som varit på en SSK-tävling (Stockholms sportvagns Klubb) de senaste åren har förmodligen sett Ulf Palm och någon av hans Volvo-bilar.

Redan 1971 började Ulf köra rally och hann med 300 (!) tävlingar innan han sålde de grovmönstrade däck -86.



STARK. Motorn är ett totaljobb av Sten Parner och egentligen ett "mellanåge" i väntan på ett nytt topplock som ska öka effekten ytterligare. Nu lämnar den knapp 2,5-liters stora fyra 260 hk vid 8.000 rpm. Ingen insprutning utan gamla hederliga Weber-förgasare, eftersom den lilla effektskillnaden i mellanregistret är svår att motivera ekonomiskt.

RECEPT

Bil: Volvo 960 -86 banracer, STCC och Etab Data Cup.
 Förare och byggare: Ulf Palm, Jönåker.
 Motor: Volvo B230, 2.478 cc, åtta ventiler, dubbel Weber 50. Fördelarfäst tändsystem. Byggt av Sten Parner. MKK ärendesitt. Mobil i motorolja.
 Effekt: Cirka 260 hk, vid 8.000 rpm.
 Prestandamål: Komma bland de tio bästa i respektive klass.
 Transmission: Volvo M45, fyrväxlad med dogring drivsats. Tvåskivig Tilton-koppling.
 Kaross: Volvo 960 1986. Extra kylor vid troskeliderna, extra bakvinge, extra nedre bakspoiler, plastfönster. Karossförändringarna har fått dispens för körning i STCC (där karossen är "helig" och nästan inget får ändras).
 Framvagn: Volvo 960 original multilink bakvagn (kolliberfjädrer borttagen), AVO colloverstödimpare. Justerbara kringningshjämmare, 5,1:1 utvickling och Volvos lamell-cliff (spänd till kilo).
 Bromsar: Wilwood Nascar-bromsar, ventilerade skivor (220 mm fram och 300 bak), lyftkye-ökt aluminium. Bromsvåg utan servo.
 Fälgar: Cromodora magnesium, 8,5x18" fram och bak.
 Däck: Bridgestone slicks 210x50x18".
 Tävlingsvikt: 1.075 kg inklusive förare, vilket är cirka 100 kg över minimivikten. Lågre vikt kostar dock mycket kolliber och titan (dyrt).
 Team: Familjen, Jukka Launaiäna (mek.) och Tobias Palm (mek.)
 Sponsorer: Bridgestone, Jönåker Pannan, Brorssons, Ascab och Sten Parner's Motor.
 Tack till: HK Motorsport, samt kompisar och familj som alltid ställer upp när det behövs.



IN ACTION: Årets andra tävling, på Mantorp Park i maj, var det första tillfället då Ulf Palm verkligen kunde vrida ur motor och bil. Chassit visade sig dock vara alldeles för mjukt i högljartsböjarna, varför bilen in te kunde visa sin rätta kapacitet. Halvvägs in i säsongen räknar Ulf med att kunna jaga "top-fem" på allvar!

FOTO: TONY WIELAN

– SSK hade en klass för rallybilar på den tiden och då fick jag tillfälle att prova på bankning med min Volvo 240.
 – Istället för att i ensamhet köra mot klockan genom öde skogsvägar så bjöd racingen på tuffa race, plåtkontakt och en trevlig samvaro i depån under helgen. Det passade mej och familjen bättre – nu är vi

inne på vår tionde racingsäsong!
 – Faktum är att jag bör köra mitt 100:e banrace någon gång i år, får kolla upp de med SSK.
 Kanske läge för depåkamraterna att baka en tårta?!
Hastig premiär
 ■ I november -95 var Ulf Palm hos på Hisingen och hämtade den helt

tomma, sprillans nya 960-karossen.
 – Den hade plockats av bandet på grund av en skadad dörr men i övrigt var det inga fel på bilen, berättar Ulf.
 Karossen gick direkt till Guss för att få sin buråge och sedan var den hemma hos familjen Palm i Jönåker veckorna innan jul. För en gångs skull såg tidsschemat rätt bra ut.

– Men som vanligt strulade det med leveranser av olika grejor, suckar en luttrad Ulf. Sista veckorna innan första racet fick vi i alla fall jobba dygnet runt...

Ulf har för vana att aldrig missa ett race och mycket riktigt stod Volvo på plattan när premiärracet skulle gå.

– Men då hade den inte rullat en meter innan, säger Ulf som rimligen måste ha kört några mycket försiktiga första varv!

Fortfarande har man en del barnsjukdomar att sortera ut men i mitten av säsongen räknar Ulf med att kunna jaga färdt av snabbaste bilarna på allvar.

– Målsättningen är att hamna bland de tio bästa. Sen får vi se om jag höjer ribban till de fem bästa!

Intresset växer

■ Genom att bygga bilen som han gjort och fått en del dispens kan Ulf Palm köra sin unika Volvo 960 i två klasser: STCC (SM1 standardvagns racing) samt Etab Data Cup (gamla SSK Castrol Cup).

SSK har charmat racingtusiasterna och odlat en god kamratskap som bland annat lockat Ulf Palm och många andra att köra racing på "lagom" nivå.

Standardbilarna, som skulle bli den stora klassen med SM-status och allting, har dock haft svårt att slå igenom i media och därmed få publik/sponsorer att vakna.

Men efter några magra år blåser det nu en ny fartvind genom standardbilsklassen, påpassligt döpt till STCC (engelska BTCC har säkert inspirerat). En vind som också Ulf Palm känner av.

– Bevakningen i TV har definitivt lyft racingintresset i Sverige. Hade det inte varit för det stora värdevidet hade vi säkert haft mycket mer publik på våra tävlingar.

– Nu ryktas det ju också att Stig Blomqvist är på väg in i STCC med en Ford Mondeo. Det skulle öka intresset ytterligare.

– Ett sånt här publikt intresse kring svensk racing har vi inte haft på många år!



HELT OK. Jan Hurtig och Leif Söderman med mekanikerna Niklas Jørgensen, Torbjörn Söderman (Leifs grabb) och Mattias Karlsson satsar för fullt för att någon gång lyckas ta hela bilarna över mållinjen.

■ ■ ■ Motorsport och framför allt banracing är något som många förknippar med stora ställ, häftiga bilar, läckra depåbrudar och astronomiska budgetar. Men verkligheten handlar lika mycket om kämparglöd, minimalt med pengar, eget slit och glatt humör. Detta är synnerligen verklighet för *OK Racing Team*. Ett gäng som inte hänger läpp trots ett katastrofalt tävlingsår med otaliga motorras och en oslagbar svit av brutna tävlingar.

Teamet, som består av Leif Sö-

derman och Jan Hurtig med mekaniker och familje-fans, har kört ihop sedan 1993. Att det blev just Renault utvald som "gubbarnas" favorit beror mer på tillgång än efterfrågan.

– Jag hade en R8 redan under min korta karriär som rallyförare, berättar Leif.

Redan då var han publikfavorit. På tredje tävlingen såg han ett krön framför sig med massa åskådare. Det gäller att ge folk vad folk vill ha, tänkte Leif och ladda fullt. Trist

bara att vägen böjde 90 grader efter landning...

– Jag hade ingen hasplåt, och då vill man ju inte köra av, därför försökte jag svänga, förklarar Leif och garvar.

Trots ett attraktivt pris på delarna som låg och skräpade i skogen fick Leif ingen köpare på vraket, utan grejerna blev liggande i väntan på bättre tider.

När Leif träffade Kaj Dahlbacka, som börjat köra "Poprace" i åttio-talets början, tände han på idén.

Hem i garaget och fram med dragriktaren. Här skulle byggas en racerbil! 1987 byggdes bilen om för att gå i *Pirelli Cup*.

– Det gick riktigt bra andra året, jag kom nia i Norrköping, minns han.

Två blir ett

■ När Leif 1989 skulle bygga om för *Castrol Cup* fick han en massa delar över. Polaren Jan Hurtig hade en Dauphine Gordini som han inte körde med.

– Det var för den bättre aerodynamikens skull vi valde Dauphine, säger Jan.

Bilen förseddes upp med en "extremt utvecklad 1400-motor". Av framtida resultat att döma kanske det var så att motorn var extremt invecklad...

En olycka på jobbet gjorde att Leif fick lägga karriären på is till 1993 då teamet kunde göra sin debut.

Inför 1994 års tävlingar gjorde teamet en "lillsatsning". Nya moto-

rer beställdes till bägge bilarna av en "Renaultspecialist". Teamet har döpt en docka efter "proffstrimmaren" som de sticker nålar i under uttalande av eder. Efter sju sorger och åtta bedrävelser beslöt sig teamet att inför årets säsong bygga egna motorer.

Motorsportens Eddie "Eagle"

■ Med hjälp av en kontakt i England skapades de maskiner som idag pryder motorrummen i de två Renaulterna.

Årets insatser lär gå till motorhistoriens käisersidor. Inte ett fullbordat race för Leifs del. En av årets mest bejublade insatser är racet på Kinnekulle 1993, då endast fronten kom till start.

R8:an är så lågt byggd att spoilern tog i när man skulle från mekplats till startlinjen. Enda raka var att ta bort fronten och bära fram den till start. När Leif sedan skulle starta upp bilen hade kopplingen kläbbat ihop, så bilen gick inte igång. Där stod de två kompissarna med

fronten i näven och varken bil eller förare dök upp.

– Vi funderade på att springa runt med fronten, berättar Jan.

Resten av säsongen har kantats av motorras, oljesprut och kokningar. Vid ett tillfälle lossnade indikeringshjul till tändningen och för all världens väg. Morsning och goodbye alltså.

– Den tävlingen gick annars riktigt bra, menar Leif.

Att frontspoiler är viktig för bilens kylning har man Vänd!

"Själva racingen är ren bonus för sponsorerna"

DRÖMMEN ÄR ATT FLAGGAS AV



Ingen har väl missat de två blå-vita Renaulterna i SSK-seriens Etab- och Yokohama cup. Ingen har heller missat de glada "gubbarna" Leif Söderman och Jan Hurtig som resjer med bilarna. Det enda som missats är väl poängplatserna. Teamet kämpar och har kul, men resultaten låter vänta på sig. Faktum är att Leif Söderman har inte sett målflaggan sedan 1989!

Av Thomas Possling (text), Tony Welam (foto)



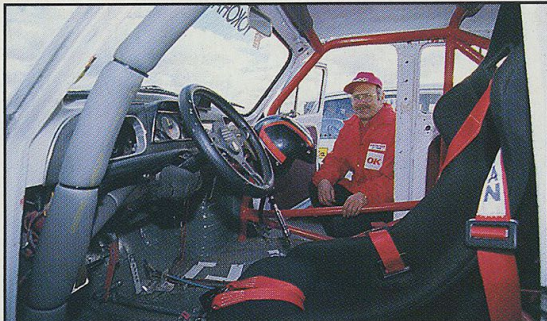
UNIK BILD. Vi har lyckats fånga Leif på bana i "Snickgordinin". Nu går bilen riktigt bra och det ska bara till "smajusteringar" innan de stora resultaten kommer, enligt föraren själv.



CHARMTROLL. De två Renaulterna är uppskattade gäster på våra racerbanor. Kanske beror det på att de inte sliter så hårt på ban-beläggningen...



FLITIGT ANLITAD. Mattias Karlsson har intagit arbetsposition vid Jans Gordini. Denna gång enbart för en enkel efterdragning. Mattias vet det inte än, men innan dan är slut skall hela motorn ut.



VÄLKOMMEN IN. Jan har lovat att montera passagerarstol i Dauphinen innan "En dag på racerbanan" den 7 september på Kinnekulle, för att kunna bjuda hugade på en åktur runt banan.

RECEPT

Bil: Renault R8 Sport.
Ägare/förare: Leif Söderman.
Motor: Mittmotor på 1.605 cc. Kam, foder och kolvar från England. Dahlhems ventiler, 42 mm insug, 37 mm avgas. MSD tändsystem med magnetpickup. Dellorto 48:or. Martini Racing adapter mellan motor och låda. 6-växlad Hewland MK 9 Magnesiumhus.
Chassi: Rörramschassi med Tiga SC 81 hjulupphängning, Öhlins coilovers.
Kaross: Form och design av Hurtig & Söderman, vingen tillverkad av LM Svarting.
Fälgar/däck: Compomotive Split. 6,5 tum fram, 10 tum bak.

Bil: Renault Dauphine Gordini.
Ägare/förare: Jan Hurting.
Motor: Svansmonterad 1.585 cc, högkompressionskolvar. 44 mm insugsventiler, 37 mm avgas. 5-växlad tätstegad Gordinilåda.
Chassi: Pendelaxel med Öhlins coilovers bak. R8 länkarmer med Opel spindlar fram, dämpare och fjädrar under ombyggnad till Öhlins. Kort styrväxel från England.
Fälgar/däck: Mad'in Split 5,5 tum fram med 175/60-13 Yokohama 509. 6 tum bak med 185/60-13 Yokohama AVS.

Tack till sponsornerna: OK, VBB Beco, Pripps, LHT/USAG, Turtle Wax, Trico, Stötdämparexperten.



ÖVERTID. Niklas Jörgensen har öppnat dörren till sitt arbetsrum och skådar in över maskineriet, som än så länge puttrar riktigt friskt. Om bara några varv kommer ni att ses igen – du och motorn.



RACE-READY. Leif har tagit plats i stolen för transport upp till startlinjen. Denna gång tog sig hela bilen fram till start, men nådde inte riktigt ända fram till flagg.

Drömmer om att flaggas av

Forts. från föreg. sida

lärt sig av erfarenhet. Det antal gånger man kört av den och fått bryta har teamet slutat räkna för länge sedan.

– Men min bil har varit först över mållinjen en gång, skryter Leif.

Det var den gången Torbjörn Nordenström körde sönder sin spoiler, och fick låna delar av Leifs för att laga sin. Så hela bilen var det inte. Men, i alla fall...

Inte riktigt ända fram

■ Annars satsar "gubbarna" friskt för att ge publik och sponsorer valuta för pengarna. Oftast håller greje-

ma inte. Styrstag, motorfästen och topplockspackningar köps numera i storpack. De riktigt stora rasen är mer sällsynta men desto mer fatala. När det skär så skär det ordentligt. Ett av Jannes mer berömda ras var vid tävlingen i Falkenberg. Trots att ett av momentstagen till bakvagnen lossnade valde han att köra vidare. Det bar sig inte bättre än att blocket vreds snett. Kombinerat med en "bondväxling" från 4:an vid 8.500 varv skar motorn definitivt ihop. Kolvarna slog i toppen och kåkade upp fodren på nervägen, vevaxeln kröktes och motorn blev skrot.

– Har man bara tillräckligt med nya bättre begagnade delar går det bra ändå, försäkras Leif.

Riktigt nära för Leif var det dock häromsistens vid Race-week på Kinnekulle. Efter en risig start lyckades han köra upp sig till en tiondeplats. Loppet gick som en dans och

ett halvt varv från flaggan gick drivknuten. Närmre än så har han inte varit på mycket länge.

Oftast brukar loppen sluta med att bägge bilarna står vid kanten eller i depå.

– Det vi gör, gör vi i team, menar Leif och skrattar.

Glada ändå

■ Trots allt elände deppar inte gänget ihop. Både Leif och Jan är flitiga i SSK och ställer upp så ofta de kan.

– När vi inte rejsar ställer vi upp som funktionärer, berättar Leif.

Än så länge har Leif inte hunnit ställa om och flagga av ett lopp han själv startat i, men man vet aldrig...

Trots de mediokra resultaten lider teamet inte brist på sponsorer. Man ställer upp och visar bilarna vid en mängd sidoarrangemang.

Bilarna fanns på Vattenfestivalen och går att beskåda vid invigningar och andra jippon på OK-mackar m.m. Man kan lugnt säga att sponsornerna får full valuta för pengarna.

– Racingen är ren bonus för sponsornerna, säger Jan.

Så här mot slutet av säsongen verkar det börja stämma riktigt bra för teamet. Bilarna håller allt bättre och hästkrafterna börjar komma allt närmre asfalten.

– Nu är det bara finjusteringar mellan oss och de verkligt stora resultaten, tippar Leif.

Bilderna i vårt reportage togs i samband med SM-premiären på Kinnekulle i april i år, men vi ville vänta med artikeln tills vi kunde krydda med några bra tävlingsresultat. Vi fick dock släppa vår ambition. Man bör ju publicera samma år... □

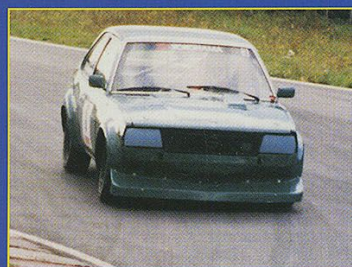


Bo "Bosse" Johansson har kört racing i 14 säsonger men tillhör inte de ständiga segrarnas led. Det är heller ingen målsättning — smålänningen Johansson kör och ännu hellre, skruvar, för att det är skoj. SSK-besökare känner väl igen hans mörkgröna B-Ascona, som lackades grön för att det var den enda "lediga" kulören i klassen.

Av SL Sjöberg (text), Göran Svensson (foto)

ATT BLI STJÄRNA ÄR INTE BOSSES MÅL

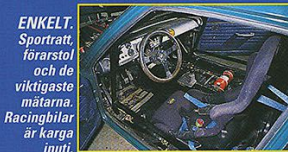
Tjurig smålänning kör Opel i Yokohama Cup



FALKENBERG. SSK-final och Bo vrider in Opeln i skarpa svängen efter startrakan. Inte först men långt ifrån sist.



COOL. Bo tar det lugnt och räknar inte med att bli stjärna — men visst vore det kul att vinna...



ENKELT. Sporträtt, förarstol och de viktigaste mätarna. Racingbilar är karga inuti.



DRIFTSÄKER. Som så många andra i SSK kör Bosse med en Volvo-motor i bilen med 200 hk.

■■■ Bosse Johansson har racingen som hobby och målet är inte att bli stjärna.

— Nej, då hade jag aldrig hållit på så länge som jag har, säger han och skrattar förläget.

Bosse är en av alla dessa mer eller mindre anonyma racerförare som ägnar större delen av vintern i ett garage, skruvande på sin gamla tävlingsbil. Vinter efter vinter, samma procedur.

Tröttnar du aldrig?

— Nähä, det är skruvandet som är kul. Nästan roligare än att köra faktiskt.

Bilar har varit hans stora och

egentligen enda intresse sedan tidiga tonåren. Det började som det brukade för tävlingsförare av Bosses generation. Med jänkare långt innan han hade körkort.

— Precis, säger han och skrattar förläget igen. Jag började som Kaj Hilding, först "raggarbil", sen racerbil.

Kaj Hilding kom också från Smålandsstenar. Profilen i Camaro Cup, som så tragiskt gick bort i höstas, efter en algolycka i smålandsskogen.

— Saknaden efter Kaj känns tung, säger Bosse eftertänksamt. Det var han och jag som kom här ifrån

Smålandsstenar och som aldrig ville sluta åka racing.

Precis som Kaj tävlar Bosse Johansson för Nya Anderstorp Racing-club.

Men han har inte hållit på lika länge som Kaj kom att göra. Hittills "bara" fjorton säsonger.

Enkelt reglemente

■ Han kör i SSK-serien Yokohama Cup. Klassen som "vem som helst kan vara med i".

— Ja faktiskt, säger Bosse. Det kostar inte alls så mycket att tävla, förutsatt att man är lite häändig och själv kan skruva på bilen.

Klassreglementet är enkelt. Karosserna måste vara original, hjulupphängningen av samma typ som original, däckerna är av enhets-typ och ett visst vikt/effekt-förhållande gäller. Detta genom att olika fordonsvikter tillåts beroende på motorstyrka och utförande.

— En bra klass för amatörer, säger Bosse. Alla får chansen att vara med och tävla utan att behöva ha några jättepengar.

— Och så kör vi nästan alla med Volvo-motorer, tillägger han. Hållbart, billigt och effektivt!

Själv använder han en åtta ventilers kortslagit B21-motor som ställts



FRÅN VOLVO 164. Kreativa bilbyggare tar delar från alla möjliga håll. Bosse har tagit bromsarna från Volvos gamla lyxbil 164.

RECEPT

Förare/byggare: Bo Johansson, Smålandsstenar
 Bil: Opel Ascona B, ombyggd för Yokohama Cup, SSK.
 Kaross: Standard, plastskärmar fram, breddade skärmar bak, burhåge.
 Motor: Volvo B21 nedstrokad på 1.994 cc, borr x slag 94x72 mm, Carrillo vevstakar, dubbla Weber 48 förgasare, modifierat JT Tuning avgassystem.
 Max effekt: 200 hk+78.000 rpm.
 Transmission: 4-växlad Ford, Quaife.
 Hjulupphängning: Fram modifierade original, bak Volvo 240/740, hembyggd 5-länk coilovers.
 Bromsar: Volvo 164 skivor runt om.
 Fälgar: Revolution 15x6".
 Däck: Yokohama 205/60 15.
 Sponsorer: Smålandsstenar Bilservice AB, Bärgningscentralen.

Brakar vara med mig ute på racen också och får knappt mat en gång. Han tycker bara det kul, han också.

En säsong i taget

■ Han har kommit tre gånger i klassen. Frågan är om det ska bli Bosses tur att vinna i år?

— Tja, det återstår att se, säger han.

Fjölårets klassvinnare Ronnie Hermansson, BMW 318i, tävlar vidare i klassen, men tvåan Bengt Nilsson har lagt av. Om Ronnie drabbas av otur och du har tur i år, är det då inte dags för dig att bli Yokohama-mästare?

— Visst skulle det vara roligt att äntligen vinna, men jag räknar inte med det. För att ta hem hela serien om sju deltävlingar måste allt fungera — i varje race. Eftersom ingen tävling räknas bort får man inte göra något misstag, bilen får inte gå sönder och man får inte åka av. Det finns helt enkelt inga marginaler.

— Och så finns det många unga duktiga förare att konkurrera med!

Är dom djävare än du?

— Nej, det tror jag inte. Men å andra sidan väger nog min erfarenhet upp deras eventuella större djävhet. Jag tror inte att dom bromsar senare än mig.

— Vad det egentligen handlar om är att när det ibland tar emot har man lättare för att ge upp, om man är äldre. Det är det som är skillnaden.

Men du tröttnar alltså inte?
 — Nej, och det beror nog på den småländska tjurigheten. Och att jag tycker att det inte är viktigast att vinna. Viktigast är att hålla på med hobbyn, att träffa kamrater och att ha kul. Och det har vi i SSK Racing!

När lägger du av?

— Det vet jag inte. Jag tar en säsong i taget.

Ökat racingintresse

■ Nej, det vore väl synd att sluta nu när intresset för racing åter ökar i Sverige! Inte sedan Ronnie Petersons och Gunnar Nilssons Formel 1-framgångar på 70-talet har allmänhetens engagemang för racersporten varit så stort som nu. Dels bland annat beroende på Stefan Johanssons och Kenny Bräcks internationella karriärer, dels på grund av TV-kanalernas alla olika sändningar och sist men inte minst Rickard Rydells framgångar i BTCC.

— Jo det märks även på min gräsrotsnivå, säger Bosse. Folk som jag inte hade en aning om var intresserade kommer numera fram och pratar racing med mig, bara för att dom vet att jag håller på med sånt.

Men dom kan inte särskilja klasserna som sådana inom sporten. Racerbil som racerbil, förare som förare. Och många tror att man tjänar pengar på att tävla, om det så bara är i SSK serien.

I Bosses fall handlar det dock om att stå för fiolerna själv. Han har inte en enda sponsor.

— Ingen idé att försöka ordna hel-ler, säger han. Då får man bara besvär och tvingas lägga ner tid på att göra dom belåtna. □

TÄVLINGSPROGRAM

Yokohama Cup 1996

27-28 april	Kinnekulle Ring, SSK-premiär
8-9 juni	Gelleråsen, SM-deltävling
26-28 juli	Kinnekulle Ring, Race-week
31 aug-1 sep	Gelleråsen, Kanonloppet
14 sep	Kinnekulle Ring, SSK-final
11-12 maj	Falkenberg, Euro Trophy
17-18 aug	Kinnekulle Ring SSK Festival

i ordning av Kenneths Motor i Motala. Den är på 200 hästar, ungefär.

Men vänta nu, sa du inte att du skruvar själv?

— Jovisst, men maskinbearbetningen köpte jag av Kenneth. Det kan jag inte fixa själv, förklarar Bosse, har inte utrustning för sånt.

Höpsättningen av motorn och byggandet av bilen gjorde han förstås själv. Åtminstone det mesta. Jobbarkompisen på Smålandsstenars Bilservice, Mats Johansson, hjälpte till med resten.

— En trevlig prick som ställer upp av ren hygglighet, säger Bosse.

ROOKIEN FRÅN FALKENBERG NÄRA STÄLLA TILL SENSATION

Fredrik Nilsson trea i Yokohama Cup -96!



Av SL Sjöberg (text),
Tony Welam (foto)



Debutanten Fredrik Nilsson kom från ingenstans och vann de två inledande racen i årets Yokohama Cup. En sensation låg på lur. Men ordningen blev omsider återställd och regerande mästaren Ronnie Hermanssons rutin kom att avgöra. Men det var nära att Fredrik vann och nu väntar han otåligt på våren och chansen till revansch.

■■■■ Han blev årets rookie i svensk racing. 29-åriga Fredrik Nilsson från Falkenberg slutade trea i SSK-seriens tuffa Yokohama Cup. En notering som han absolut inte är nöjd med:

— Nej, jag skulle ha vunnit, säger han bestämt.

Fredrik inledde säsongen med att vinna premiärtävlingen på Kinnekulle Ring. Och han avslutade med att vinna finalen på samma bana.

Därtill vann han ytterligare två tävlingar. Blev åtta en gång och bröt två gånger.

— Det som retar mig, säger han, är att jag bröt. En gång när jag körde

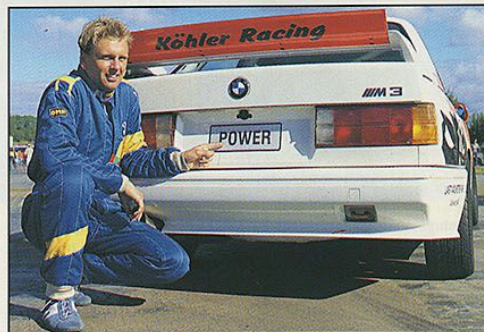
av. Och en gång när kopplingen pajade.

Eftersom alla tävlingar utom en räknas i cupen och det dessutom blir dubbla finalpoäng, så bör man komma i mål i varje race, för att ha chans att bli mästare.

— Det hade räckt att bli elva på Gelleråsen för att jag skulle ha vunnit totalt, förklarar han. Men jag blev för ivrig när jag låg trea och såg en öppning där jag kunde passera Magnus Karlsson och Rickard Ward samtidigt.

Fästet höll inte och BMW M3:an åkte ut i sandfällan.

— Bittert, jävligt bittert, säger



POWER. Skyften ljuger inte. Fredrik Nilssons M3:a har gott om pulver under huden. Motorn är byggd av Lennart Köhler. Tekniskt orakel som ligger bakom många av svenska standardvagnsmotorer i racing.

Fredrik. Berodde på bristande rutin. Nåt sånt gör jag aldrig igen.

Han är född med en brinnande tävlingsinstinkt.

— Det enda jag tänker på, när jag sitter i bilen, förklarar han. Men man måste också tänka längre fram.

Och alltid försöka att komma i mål.

Stadens motorsportprofil

■ Efter bara ett år i SSK Racing har Fredrik Nilsson hunnit bli en riktig "kändis". Både hemma i Falkenberg och bland BMW-freaks i

Sverige. Det är han, och namnen, Fredrik Larsson som åker Indy Light i USA, som är stadens båda motorsportprofiler. Fast det var inte i banracing, utan i motocross som Fredrik Nilsson tänkt göra karriär.

Men så var jag med i BMW Sport Club Sweden, och provade på att åka race under en klubbträff, säger han. Och det gick så bra att jag bestämde mig för att testa på riktigt. Tre tävlingar med en 240 i Volvo Original Cup hösten -95 avgjorde saken.

— Jag kände att det var rätt för mig. Både med kompisar och omgivning. Och framför allt själva tävlandet.

Att det blev Yokohama Cup berodde på Lennart Köhler. Ullareds motorakel. Han som ligger bakom så många framgångsrika tävlingsbilar på svenska racerbanor.

— Jag är fruktansvärt intresserad av bilar och har haft många M3:or i gatuförande, berättar Fredrik. Den sista jag hade, byggde jag om helt med hjälp av Köhler. Vi ökade cylindervolymen, gjorde i ordning

toppen, insprutningen och avgasystemet. Allt.

— Sen köpte jag samma typ av fjädring som nu på tävlingsbilen. Och stora bromsar. Jag ville hela tiden utveckla. Men körde inte så mycket med bilen. Det blev en del klubbträffar. Inte mer.

Klassens fräckaste bil

■ Lennart Köhler å sin sida hade själv vissa tävlingsambitioner. Han byggde en egen Köhler BMW M3 till Yokohama Cup redan till säsongen -94.

— Men han hade så mycket att göra med bilbygandet åt andra att den bara blev stående, säger Fredrik. Så jag fick efter viss övertalning köpa den.

Därav kom det sig att nybörjaren Fredrik Nilsson kom till start våren 1996 i klassens fräckaste bil.

Men inte bara det, skulle det visa sig. Också den snabbaste!

— Jo jag vann ju två race i rad, säger Fredrik. Och det låt mistänksamt. Så lite senare in på säsongen kom det tävlingskontrollanter hem

till mig för att se om jag fusktrimmat. Självljakt inte!

När man sätter ihop motorn igen så sprack blocket. Vatten läckte in i oljan. Säsongens tre sista race gick därför inte bilen som den skulle.

— Men jag friades förstas från misstankar och det var ju på sitt sätt skönt, säger Fredrik.

Planen är att fortsätta i Yokohama. Ätminstone en säsong till. Sen kanske det blir Etap Data Cup.

DETTA ÄR SSK RACING

SSK Racing är en årlig racingserie arrangerad av Stockholms Sportvagnsklubb, SSK. Klubben har 1.140 medlemmar, varav 205 aktiva racerförare.

Följande klasser finns:

Klass 1, i princip standardbilar
Klass 2, Yokohama Cup, moderat trimning.
Klass 3, Etap Data Cup, i princip fri trimning.
Klass 4, 5, 6, formelbilar, inkl juniorer.
Klass 7, Renault 5, juniorer.
Klass 8, E-kart.
Klass 9, Volvo Original Cup.

Reglemente för Yokohama Cup

Körs på standarddäck och 8 tum fälg. Valfritt fabrikat av motorn som får prepareras i enlighet med gällande reglemente; motorvolym i relation till effekt. Ventil, vevaxel och kompressionsförhållande fritt. Ingen karosförstärkning, rensad inredning. 2-krets bromsar är obligatoriskt, ABS-bromsar förbjuda. Trummor får ersättas med skivbromsar.

Vill du veta mer, ring 08-742 17 18.

— STCC kan man inte ens drömma om, menar Fredrik. Alldeles för dyrt. Och dessutom tyder ju allt på att klassen blir väldigt tunn.

När nu värsta konkurrenten, mångåriga Yokohama-mästaren Ronnie Hermansson, "äntligen" bestämt sig för att klättra upp någon division, är det kanske fritt fram för rookie:n att vinna cupen nästa säsong?

— Osvuret är bäst, svarar Fredrik. Först ska jag nu i vinter byta motorblock. Sen sätta ihop bitarna och därefter skaffa några sponsorer till.

— Först därpå kan man fundera över odden.

— Om jag vinner? Hade tänkt försöka. Men många är bra. Rickard Ward till exempel, Magnus Karlsson och Bosse Johansson. Och det kan komma nya bilar och förare som är ännu bättre.

Men han har ett triumf på hand: Lennart Köhler. Det blir han som i vinter ser till att M3:ans bitar inte bara är fräscha, utan också sätts samman till en riktig undermaskin.

— Jag lutar på honom, säger Fredrik. Självljurd, unikt kunnig, nästan ett geni. Det han inte kan om motorer, är verkligen inte värt att veta.

SSK-säsongen 1996 ligger bara knappt fem månader bort. Premiär på Kinnekulle Ring den 26-27 april. □

RECEPT

Bil: BMW M3 -87.
Agaröförare: Fredrik Nilsson, Falkenberg. Tel 0346-157 90, -588 73, 0705-84 24 56.
Klubb: Falkenbergs MK.

Motor: Köhler BMW 318, 1.988 cc, 2 ventiler per cyl, Delorto dubbla 48cc förgasare, Köhler topplock, BMW M10 block, Köhler stålstakar H-profil, Köhler Accralite superlätta spec.kolvlar, spec.lättad och balanserad vevaxel, Köhler kamaxel och ställpöpp, Köhler grenör 4-2-1, spec. 2,9° avvagnsystem, BMW M3 DTM oljefördrag.

Tändning: Bosch, bytartilast.
Elsystem: Köhler spec.
Effekt: 225 hk vid 8000 rpm.
Transmission: 1-skivig koppling, lättat svänghjul med A.P koppling, 4-viad Getrag M50 med S.F drev, räskuren och osynkat.

Bakaxel: 5.0 och BMW diff.
Korss: M3 original med EVO III framskrämer och spollers.

Framvagn: Bilstein ben och stötdämpare, fjädrar fr BMW Motorsport, Köhler resten. Uniballs alla leder.

Bakvagn: BMW stötdämpare, fjädrar fr BMW Motorsport, Köhler resten. Uniballs alla leder.

Strykaxel: Kort BMW Motorsport.
Bromsar: Original, ställspunna slangar, Mintex bromsbelägg.

Fjädrar: Speedline 6x15" fram och bak.
Däck: Yokohama 205/60 fram och bak.

Tjänstevik: 500 kg.
Övrigt: Hela bilen byggd fr fabriksny BMW M3 av Köhler Racing.

Lack: Ullareds Bläckakering.
Team: Pernilla Nilsson, Lasse Gunnarsson och Jon Olsson.

Sponsorer: Hemborgs Fruk & Grönt, Däcksam Falkenberg, Falcon, Kallebäck's Transport, Lastvagnsteknik Göteborg och Castrol.

En del kallar sig gärna favoriter. Andra gör som den 24-årige smålänningen Rickard Ward. Han vill inte ta på sig favoritskapet inför nästa års Yokohama Cup. Frågan är bara om han har något val?

Av Tomas Backlund (text), Morgan Karlsson (foto)

INTE SOLO. Rickard är inte bara bra i racing. Han är en fena på luftgitar också. Storebror Mikael sköter det mesta av skruvandet.



PRYDLIGT. Inredningen är inte mycket att säga om. Stilenlig och väl fungerande.



Bil: Volvo 240 1984.
 Motor: B23. Blocket borrat 0,30 mm, toppen trimmad av Köhler Racing. Kamaxel från Köhler. Balanserad original-vevaxel och viktjusterade originalstakar. Smidda Mahle-kolvar. Dubbla Dellorto-förgasare (48-or). Bosch tändsystem.
 Max effekt: 220 hk vid 8.000 rpm.
 Transmission: M45 växellåda, SF-dogring drevsats. AP-racing koppling. M30 bakaxel, utväxling 4,88:1, lamell diffbroms.
 Kaross: Frontspoiler från Volvo 850 '82, Volvo grupp A-vinge. Lack: Vit, blå och gul. Material från Teknos i Tranemo. Arbetet utfört av Rickard och Mikael Ward.
 Fjädring: Fjädrer från Sellholm bak. Övrigt egen konstruktion. Stötdämpare och fjädrar från Sellholm bak. Övrigt egen konstruktion.
 Bromsar: Volvo standard, Mintex-belägg. Dubbla huvudcylindrar, stölmåspunnas bromsånglar.
 Klubb: Gislaveds MK.
 Sponsorer: EAB, Laholms Specialtransporter, Göhlns, Freemax Presentreklam, Rörbolaget, Anderstors Lackerservice, Silvergårde Fraktbud, Smålandsstenars Bilservice, Teknos-Tranemo.
 Tack till: Alla sponsorer, Köhlers Racing, Janne Sellholm Tuning, samt alla andra som hjälpt mig med bilen.

— Det gick för sakta helt enkelt. Jag ville pröva på något annat, förklarar Rickard.

Alla besök i Bosse Johanssonss garage, ett vettigt reglemente och många konkurrenter gjorde att valet föll på SSK-seriens Yokohama Cup. Bröderna byggde om långloppsbilen under en tvåårsperiod.

Att det står Volvo i fronten är ingen tillfällighet.

— Det ligger väl i släkten. Farsan (Wolrath) har varit bilmekaniker på Volvo och både han och jag och brorsan kör Volvo till vardags, berättar Rickard, men framhåller samtidigt ett annat tungt vägande skäl.

— Det är ju en rejäl bil helt enkelt och det är lätt att få tag i reservdelar.

Åker efter plånboken

Att klassen är relativt billig tilltar extra då Rickard liksom många andra tvingas åka "efter plånboken". Om ekonomin fanns skulle han vilja åka Etab Data Cup där hästkrafterna är fler och däckens saknar mönstret.

— Jag har bara kört en tävling på slicks men det var helt underbart. Vilket fäste!

Om inte resultatlistorna är alldeles galna så har han inte haft problem med fästet i Yokohama heller. Efter en halv säsong 1994 blev det en sjundeplats totalt ifjoll. I år slutade han, som sagt, tvåa totalt, men det märkliga är att han ännu inte vunnit ett enda race.

Närmaste segern hittills är ledning tre kurvor från mål på Gelleråsen i somras...

— Visst vore det kul att vinna, men jag räknade inte med att det ens skulle gå så här bra i år.

En inte alltför oäven gissning är väl att segern kommer nästa år istället. Rickard fortsätter i samma 240 men bygger om fram- och bakvagnen.

Motom är bra som den är. — Bilen har understyrt under sista halvan av säsongen så jag tror mer på att förbättra vagnhållningen. Detta och "omöjliga" Hermanssons klassbytte kan göra 1997 till Rickard Wards år.

— Men jag vill inte ha något favoritskap. Det finns så många tuffa konkurrenter och det blir svårt att vinna.

— Men å andra sidan är det just det som är tjusningen!

REWARD

DEM STOPPAR RICKARD I YOKOHAMA -97?

■ ■ ■ För två år sedan var han en i Yokohama-cupens väldiga massa. I år föll han på det berömda målnöret och blev tvåa bakom tvåfaldige mästaren Ronnie Hermansson.

Men trots att Ronnie nästa år byter klass vill inte Rickard ta på sig favoritskapet för -97. Han hör nämligen till skaran som håller en låg profil vid sidan av banan.

På densamma är han tuffare än de flesta.

— Men jag försöker aldrig köra förbi någon om det inte finns någon lucka. Det ska vara close-racing, inte folkrace, hävdar han bestämt.

Rickard bor i det lilla samhället Smålandsstenar, kanske mest känt för att det passeras längs Nissastigen.

Men Smålandsstenar är mer än så. Här är bilar i allmänhet och racing i synnerhet vanligare än i andra mindre samhällen. Framlidne

Camaro-föraren Kaj Hilding hade Smålandsstenar som postadress. Samma gäller för Rickards kusin Robert Holmberg och Bosse Johansson som båda kör Yokohama.

Att Rickard Ward över huvudet taget började i klassen hade mycket med den senare att göra.

— Bosse bor i andra ändan av samhället så jag var ofta hemma hos honom och kollade in hans bil. Det var väl så jag blev intresserad.

Hela sanningen är att Rickard faktiskt har sysslats med motorsport redan i unga år. Som tioåring började han i gokartens Formel Micro och vandrade sedan genom klassfloran till National A, med en fjärdeplats på SM som bäst.

Karting-åkat bromsades sedermera upp när Rickard och storebrorsan Mikael började åka långlopp på Anderstorp i början av 90-talet. Men den karriären blev ännu kortare.



JÄMN OCH SNABB. Rickard Wards styrka är inte bara att han är snabb. Han är jämn också och har i år inte brutit ett enda race.

FOTO: VALLE BEGAGNE



Niclas Bengtssons läckra Volvo 850



REPARERAD. Stötfångaren bak är det enda som blivit tilltyggt under säsongen. Men detta är reparerat och bilen är åter i kanonkick. Så pass, att den utnämndes till SSK:s snyggaste Volvo 1996!

RECEPT
 Bil: Volvo 850 GLT -92.
 Motor: Volvo B5254 F, 20-ventilmotor på 2,5 liter. Topplöck planat 0,3 mm, ventiler och säten iordningställt av Köhler Racing. 3-tums avgassystem med katalysator, ändrade chips för tändning och bränsle. Växellåda: Volvo M56. Slutväxel 4.40:1. Max effekt: 180 hk/7.200 rpm.
 Prestanda: 0-100 km/h: 6 sek. Topplart: 225 km/h.
 Fjädring: Koni justerbara dämpare fram och bak, justerbara fjäderben fram. Eibach fjädrar.
 Bromsar: Volvo original.
 Fälgar: Adhara 6x15.
 Däck: Pirelli P6000 195x60x15.
 Kaross: Skyddsbur integrerad i kaross.
 Övrigt: Stol, bälte och ratt från Momo Corse.
 Byggtid: Två månader.
 Kostnad: 70.000 kr exkl. bil.
 Ägare: Volvo.
 Förare: Niclas Bengtsson, 24 år från Floda utanför Göteborg.
 Klubb: Falkenberg MK.
 Klass: SSK Klass 1.
 Sponsorer: Cityautomater, Bilia, Mobil, Bilia, Pirelli, Resonia leasing, Coffee Fresh, Spendrus, QPC Data, Sea Cat, Herberts, Standex autolack, Floda Bilringar, Comtech monterier, Köhler Racing.
 Tack till: Ingemar Olsson, Rolf Johansson, Bengt Henriksson samt Lasse Hedlund.

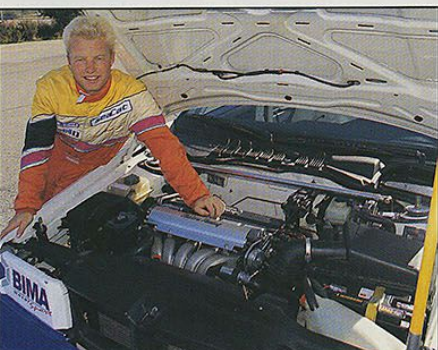
tion vilja att fortsätta med racing.
 — Men jag ville inte köra vidare i Volvo Original. Det kändes som jag hade gjort mitt i den klassen, förklarar han.
 Ännu en till synes hopplös situation fick dock en lycklig vändning. Pappa Anders kontakter som regionchef på Volvo Personbilar Sverige, gjorde plötsligt livet glatt igen.
 Från att ha varit helt utan bil fick han möjligheten att disponera en bil som många drömmer om. Niclas skulle få låna en 850!
 — Det kändes helt otroligt! Det är få förunnat och jag är väldigt tacksam att jag fick den chansen.
 Eftersom Niclas inte fick bilen förrän i slutet av februari blev det något av ett snabbbygge. Resultatmässigt har detta legat honom i fatet under nästan hela säsongen.
 — Bilen har inte varit tillräckligt konkurrenskraftig helt enkelt. Det beror dels på att det är en förproduktionsbil och dels på att den är för tung i förhållande till antalet hästkrafter jämfört med konkurrensens bilar, vidhåller Niclas.
 Nu blev inte resultatet så dåliga som de låter. Niclas första säsong i en framhjuldriven bil slutade med fem av sex möjliga pallplaceringar och en totalt andraplats i SSK:s Klass 1. (Klassen har ett grupp N-liknande reglemente med hårda restriktioner gällande trimning. Viktgränser i förhållande till effekt tillämpas.)
 Totalsegraren Ulrik Gustavsson blev för svår i sin Renault Clio.
 — Men jag är nöjd ändå, med tanke på att det finns mycket mer att göra med bilen.

det bara en sak som gäller — man ska bara vara först.
 Att ge sig ut med en förhållandevis ny bil kan givetvis bli kotsamt om oturen är framme. Men det får också med sig stora fördelar.
 — Det har varit ett helt otroligt lyft när det gäller sponsorer. Min chef Thomas Liljeqvist på grossist-företaget Cityautomater har hjälpt mig mycket med kontakter och vi har fått väldigt bra respons.
 — I år är faktiskt första året som jag inte behövt betala för att åka.

BTCC-LOOK. Niclas Bengtsson tänkte först lackera 850:n precis som Rickard Rydells racer från i år. Han ändrade sig dock och valde denna prydliga lagsättning.

LÅNAD BIL MED RÄTT STIL

Niclas Bengtsson från Floda utanför Göteborg hör till de lyckligt lottade. När hans Volvo 240 blev stulen stod han plötsligt utan både bil och hopp om en fortsatt racingkarriär. Som en skänk från ovan fick han då låna denna 850 från Volvo. Och trots att han gjorde sin första säsong i en framhjuldriven bil slutade han tvåa totalt i SSK:s Klass 1!



■■■ Juli 1995. Niclas Bengtsson hade startat sin fjärde säsong i Volvo Original Cup på ett utmärkt sätt och ledde klassen efter fyra deltävlingar. Efter Västkusloppet åkte familjen Bengtsson på semester till Italien. Bilen lämnades hos Lennart Köhler i Ullared och ingen tänkte mer på det. När Niclas kom hem efter en vecka kom chocken. Bilen var stulen!
 — Det kändes som slutet på allt. Det var inte bara bilen som stals utan även en massa reservdelar och tidtagarutrustning, berättar Niclas.
 Till råga på allt var inte 240:n stöldförsäkrad. Bil och delar till ett värde av 75.000 kronor var borta.
 — Det mesta var ju "egna pengar". Vi åkte runt och såg om man kände igen något, men hittade inget. Det kändes fördjävligt helt enkelt.

GATLIK. Liksom stol och bälte kommer även ratten från Momo. I övrigt sitter många av originaldeltajerna kvar.



Niclas smala lycka var att fler än han själv kände likadant. BIMA-bossen Lennart Nodby var en av dem, och han erbjöd Niclas att köra Volvos gästbil under återstoden av säsongen.
 Niclas tackade och tog emot genomt att vinna den Västsvenska

racingserien och sluta trea totalt i Svenska Racingserien, trots "ny" bil.
Utan bil igen
 ■ Men i samma stund som säsongen var slut, stod Niclas inför ett nytt problem; ingen bil, men en stor por-

Började med gokart
 ■ Något tvivel om Niclas kapacitet som förare råder knappast. Efter tre år i gokart (där han bland annat tävlade mot nyblivne världsmästaren Johnny Misljevic och Barber Dodge-vinnaren Fredrik Larsson) blev det senare tre tredjeplatser totalt och en handfull delsegrar i Svenska Racingserien i Volvo Original under åren 1992-95.
 Det som däremot är lite konfunderande är hur i all sin da'r man kan ge sig ut och stängas med 15-20 andra i en superläcker 850?
 — Det undrade jag också första gången. Före tävlingen tänker man att man ska ta det lite försiktigt, men när man väl sitter bakom ratten är

Av Tomas Backlund (text) Morgan Karlsson (foto)

ORIGINAL. Nästan allt under huven är original då Klass 1-reglementet inte tillåter stora modifieringar. Topplöcket är dock planat och elektronikeyn har chipsats om. Niclas får ut 180 hk vid 7.200 rpm.

RECEPT

Bil: Chevrolet Camaro -85 (nr 6), -86 (nr 7)
 Motor: Chevrolet V8 (5 l), 305 ccm,
 balansrad, smidda kolvar, Crane kamaxel,
 Edelbroch Torker II insug, Holley-förgasare,
 Hedman headers
 Effekt: cirka 300 hk
 Transmission: 4-växlad Super T 10
 Borgvarner
 Framvagn: Roadholding kit, nya
 stötdämpare, fjädrar, bussningar av teflon.
 Bakvagn: Bakaxel Dana 44
 Bromsar: Original utförande med Carbon-
 belägg, stålarmade bromsslängor,
 skivbromsar runt om.
 Övrigt: Säkerhetstank för bränsle.

Preliminärt tävlingsprogram Camaro Cup 1996

4-5 maj	Mantorp
31-1 juni	Solvalla (ingår ej i cupen)
6-7 juli	Falkenberg
13-14 juli	Anderstorp
26-28 juli	Kinnekuile
3-4 aug.	Knutstorp
31-sept.	Kariskoga

GRÄVER GULD! Kamasa Tools Racing med Eva Kjellkvist och Hasse Pulls som profiler satsar inför 1996! Eva, som gjorde come-back i fjol tänker köra samtliga deltävlingar i Cupen, och Hasse tänker fira sin tjugoende säsong med en cupseger!



Hasse Pulls och Eva Kjellkvist

SIKTAR MOT STJÄRNORNA

Radarparet Eva Kjellkvist och Hasse Pulls är veteraner i Camaro Cup, och på dessa sidor berättar de om gamla tider och nya satsningar: — Det kommer att gå som tåget, säger dom! Häng med i årets Camaro Cup! Bilsport kommer att hålla koll på den färgstarka serien. Camaro Cup har blivit ett skenande expresståg, och det börjar bli skoj på perrongen...

Av Lasse Jansson (text), Hagen Hopp (foto)

■ ■ ■ 1995 års säsong i Camaro Cup började med en efterlängtat come-back för Eva Kjellkvist och slutade med en andraplats sammanlagt för Hasse Pulls!
 — Men jag körde ju bara tre deltävlingar, påminner Eva.
 1996 tänker hon åka samtliga deltävlingar — och Hasse satsar på cupseger!

Men hur började allt egentligen?
 — Med att jag körde i gamla Super Star-serien, med en Camaro, berättar Hasse. Där fajtades man

med tuffa killar som "Rökarn" Larsson, "Mr. Seabeach" Sjöstrand och "Stenansiktet" Ridström.

— Visst! Hasse tog med mig på ett race, och hade väl räknat med att jag skulle fixa käket och brygga fika och så. Men jag blev laddad och ville börja köra i stället, fyller Eva Kjellkvist i.

Evas första bil

— Det blev ju bara att hjälpa Eva med att skaffa en lämplig bil, fortsätter Hasse. Den ganska färska damklassen Mini Lady Cup verkade lämplig att börja i...

— Visst! Jag köpte en hundkoja, och sedan åkte jag och Hasse runt och tävlade tillsammans! Han i Super Star och jag i Mini Lady Cup, säger Eva.

Oftast körde paret på samma bana samma helg, men det hände att tävlingarna sammanföll.

— Visst! Jag skulle köra på Gelleråsen, och Hasse i Finland, men det fixade sig! Jag fick plats på en biltransport med "kojan"!

När Super Star-klassen lades ner åkte Hasse med som mekaniker åt Eva, men trots Evas framgångar var inte Hasse riktigt nöjd!

Han ville köra själv! Helst i en V8-klass!

Camaro Cup — starten

— En av anledningarna att Super Star försvann var att det började bli för fritt!

Man fick bygga om chassien och så, och det gjorde att det blev för dyrt för de flesta! Det är ju inte rättvist att killen med största plånboken ska vinna alla race, menar Hasse Pulls.

Därför satte sig han och två gamla Super Star-polare, Göran Boström och Sven-Olof "Masen" Hans-Jons, i mitten av åttiotalet ned för att diskutera förutsättningar för en klass med enbart Camaro av nyare modell.

— Vi spikade reglerna 1986, och



JULAFTON! Framtiden är redan säkrad i Camaro Cup! Eva och Hasses son Alexander tänker bli racerförare när han blir stor, och då får Eva och Hasse lägga hjälmarna på hyllan! — Pappa ska meka och mamma ska laga mat, säger han bestämt! Racing är rena julafton för Alexander!

Hasse Pulls & Eva Kjellqvist

Forts. från föreg. sida

var överens att den trimmings-hysteri som stjalpte Super Star *aldrig* skulle få upprepas!

Hasse och gänget jagade dessutom sponsorer. Tanken var att 20 nya Camaro-bilar skulle köpas in, och att dessa skulle sedan lottas ut bland intresserade förare.

—Idén var bra, men det sprack, säger Hasse.

God sponsorkontakt

■ Då en ny Camaro kostade runt 150.000 kronor var det inte så underligt att det misslyckades med sponsorna! Tre miljoner var mycket pengar, även under det glada åttiotalet!

Eva Kjellqvist hade redan 1985 etablerat kontakt med Calle Holgersson, marknadschef för *Kamasa Tools*, och den sponsorn har Eva och Hasse kvar än, elfte säsongen nu!

—Visst! Calle är mer än en sponsor för oss! Vi har blivit polare, och umgås även privat. Det är ganska ovanligt att relationen mellan ett team och en sponsor blir så privat, menar Eva.

Eva och Hasse ställer dessutom upp rejält för sin sponsor, på utställningar, mässor och olika jippon.

—Visst! Jag brukar ta med mig racerbilen, och sen står jag och demonstrerar Kamasas produkter, säger Eva.

Eva fick nytt smeknamn

■ 1987 kom den nya klassen igång. Lite tamt kanske. Bara åtta aktiva...

—Då köpte jag en bil av "Masen", så att Eva skulle ha något att gasa i, och så byggde jag en ny bil åt mig själv, berättar Hasse.

Evas premiär var planerad till 1989, och *Bilsport* hängde på, och drog igång en tävling för läsarna! Eva Kjellqvist skulle få ett smeknamn som passade henne och *Camaro Cup*!

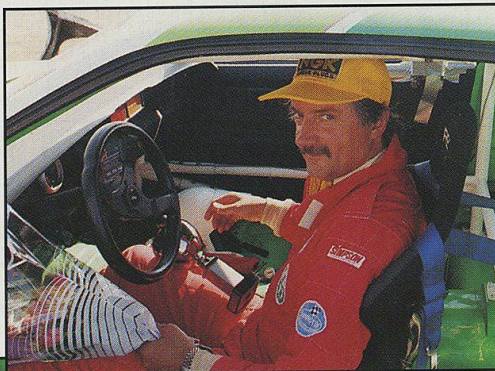
Den som kom med det bästa namnförslaget skulle få en gat-Camaro!



INTIMT! Förutom att Hasse och Eva är sambo och kör racerbil i samma team jobbar de tillsammans på Hasses firma, Pulls Entreprenad. Evas "lillasyrra", pappfiguren i bakgrunden kollar upp att arbetet blir ordentligt utfört!

SIKTAR PÅ SEGER.

Hasse Pulls har tillhört toppskiktet i Camaro Cup i flera år men saknar ännu en mästerskapstitel. En brist som han tänker göra allt för att avhjälpa 1996.



JUSTERING! Då våldsamt trimning av de små 305-motorerna inte är tillåten räcker det med en översyn mellan heaten. Här kollar mekanikerna Peter Björning och Uffe Pulls upp konditionen på Hasses Camaro.

VINN BILSPORTS RACE-CAMARO!



ANDRA VARVET I RACET OM CAMARON

FINALPRISER

1. Bilsport-Camaro
2. Resa till POC-Center i USA
- 3-5. Pristid 50.000 kr med bil 2-3 mån. Pristid 50.000 kr med bil 2-3 mån. Pristid 50.000 kr med bil 2-3 mån.

DOPAD? Nej, men döpt blev i alla fall Eva Kjellqvist med besked efter Bilsports pristävling. En glad vinnare hittade på "Styrnäckan" och kammade hem en Camaro.

—Visst! Det kom tiotusentals namnförslag! Jag satt i nästan en hel vecka på Bilsports redaktion och skrattade mig igenom alla mer eller mindre tokiga förslag, minns hon.

En norрман var väldigt energisk. Han hade föreslagit namnet "Gas-Ellen", och hade plitit ihop fyra A4-or om gasellens suveränitet i dju riket!

Vinnande namnförslag blev "Styrnäckan".

Vad hände sen då?

■ Jodå! Camaro Cup växte, och blev en succé, både bland förarna och publiken. Gissa varför finalen i Camaro Cup går sist på söndagarna? Jo, det är höjdpunkten på en race-helg!

1992 föddes Eva och Hasses son Alexander, så Eva tog tre sabbatsår från spakandet.

—Visst! Men Alexander är uppväxt i depån! Han var med på Mantorp när han var tre veckor gammal, berättar Eva.

Att Alexander gillar Camaro Cup bevisas av hans egna framtidsplaner:

—Jag ska köra racerbil när jag blir stor! Pappa ska meka och mamma ska laga mat!

—Han verkar ha bestämt sig! Jag lär nog sluta som depå-kock nån gång i pensionsåldern, garvar Eva.

Då paret inte är ute och tävlar ägnar sig Hasse och Eva åt sitt företag, *Pulls Entreprenad*, som tar en hel del tid att sköta.

—Visst! Det är rena semestern att få åka ut på racerbanan, försäkrar Eva.

Laddat 1996

■ Inför 1996 är målen solklara: Eva ska köra samtliga deltävlingar, och Hasse tänker vinna cupen!

—Det kommer att bli otroligt tajt! Då bilarna är likvärdiga är det ingen som kan köra i åttor runt motståndarna, så det gäller att vara startsnabb! Det är svårt att vinna Camaro Cup, men i år ska jag lyckas, säger fjolårstvän Hasse Pulls, som nu påbörjar sin tjugonde säsong som aktiv inom racing!

Männe någon mer som satsar på seger i Cupen?

Vi ser många uppsträckta händer!

Göran Boström laddar upp inför vårens premiär i Camaro Cup



SATSAR SJÄLVKLART PÅ SEGER

Göran Boström är en erfaren racerförare med bestämda åsikter! Och envishet. Ger sig aldrig! I år har han ett bestämt mål. Seger i Camaro Cup!

Av Lasse Jansson (text), Hagen Hopp (foto)

■ ■ ■ — Bilsportförbundet borde använda hjärnan mer, säger Göran Boström när vi träffas en kall januardag för att snacka racing.

Varför då?

— Dom har sällan tänkt på konsekvenserna av sina beslut! Jag byggde till exempel om en Chevrolet Camaro för standard-SM och hann bara köra en säsong, 1974! Året därpå var jänkebilarna "bortreglade", och min bil blev värdelös! Fan, jag hade kunnat bygga en villa för dom stälarna jag torskade då!

Historien slutade med att Boström sålde bilen i delar, och byggde en annan Camaro. Men nu var det den då så populära Super Star-klassen som lockade!

— Ja, men det blev också skit! Nya regler varje tävling, och killen med fetaste plånboken var alltid gynnad! Jag krokade, och hoppade av! — Jag krokade, och hoppade av! — Felet är att det finns för många som vill tjäna stälarna på motorsporten! Försöker påverka förbundet att just deras störbur eller fälgar ska vara med i regelboken! Nä, sånt hatar jag!

Boström körde sedan rally några år, men efter ett möte med Hasse Pulls och "Masen" Hans-Jons drog man igång Camaro Cup. Göran Boström blev ordförande i den nya förföraren!

— Jag håller stenhårt på att vi ska hålla oss till samma regler, år efter år! Ingen nasare ska komma och tjäna mer flis på oss än nödvändigt, dundrar han!

Förstående familj

■ Göran Boström är en man med bestämda rutiner.

— Måndagar är garagedagar! Då jobbas det! Men jag ska byta till tisdagar. Fruan tänker börja på mån kurs på tisdagar, så vi kan vara borta samtidigt. Men vill ju umgås med familjen också!

— Hon har stått ut med mycket frugan! När äldsta dottern, Jenny, föddes fick hon aka till BB med transportbilen. Racerbilen stod bak till, och jag drog på race direkt! Jenny är uppväxt i depån och har just tagit licens.

— Men jag vill inte att hon ska köra Camaro — ännu! Det är för hårt. Bättre att hon provar i nån snällare klass först, säger Boström.

Han har en viss distans till racingen.

— Ja, det är väl klart! Jag har varit engagerad så pass länge nu så att jag inte blir imponerad av gaphalsar med åsikter. Det var många som tyckte att en annan var jobbig när man hela tiden höll på principen att inte kladda på reglerna i onödan.

— Men va fan! Kolla in gänget! Alla som kommer med i Camaro Cup fortsätter ju. Är ut och är in! Tror 'u' att det hade varit så om stälarna fått styra?

Tänker vinna cupen

■ I vinter gör Boström en allmän tune-up och uppsnygning av racerbilen.

— Ska sätta i rullvippor om de blir tillåtna, men det verkar så.

Rullvippor? Var det inte du som var emot regeländringar?

— Åh! Det börjar bli marigt att hitta grejer som är exakt i original, så vipporna accepterar jag. Men kom inte dragandes med en rullkam! Där sätter jag stopp!

Med hjälp av motorbyggaren Tommy Flitt, samt mekarna som är dottern Jenny med fästmannen Stefan och barnadomspolaren Ingemar Sundewall och frugan Carina, sonen Tony, lill flickan Madeline, samt sina sponsorer, satser Göran Boström på seger i Camaro Cup 1996!

— Tycker att det är min tur att vinna nu!

Göran Boström har bestämt sig! □

KONTAKT! Göran är noga med att hålla kontakt med sina sponsorer. Här pratar han med Rimi Bagarmossen, De övriga är Folksam, Klintberg & Way, IT underhållning, Tylömarks Anläggningar samt Castrol.



TUNE-UP! Vinterjobbet består mest av småjobb. Uppsnygning av bilen och så. Boström har skaffat en uppsättning rullvippor som eventuellt ska monteras. — Få se om de blir godkända, säger han.

VETERAN! Göran var med redan på den "gamla goda" Super Star-tiden. Brett och hett var det redan då som synes. Startnummer 5 har hängt med.

FOTO: KALLE RIGGARE



RED FIVE! Om Göran Boström har Nigel Mansell som förebild är osäkert, men bägge har den röda femman på sina tävlingsbilar.

TEAM BOSTRÖM! Fr.v. Stefan Abrahamsson, Ingemar Sundewall, hastrun Carina, sonen Tony, lill flickan Madeline, Göran himself samt dottern Jenny (som har färsk racinglicens).



RACINGHSTRUENS LOTT! När äldsta dottern Jenny skulle födas hade Göran bråttom till ett race. Fru Carina fick aka transportbil till BB och knata in solo. Racerförare Boström försvann i riktning racerbanan...

ILLUSTRATION: JÖRI KANN

Sofia Lassbo

CHARMIGT YRVÄDER

som hatar att bli tvåa

Hon är ett riktigt yrväder. Rödhårig, fräknig, charmig och söt. Grabbarnas drömtjej, tuff, temperamentsfull och klipsk. Sofia Lassbo, 18 år, svensk racings nya stjärnskott. Efter sju race i Camaro Cup har hon fått ögonen på sig och spås en lysande framtid. Men hon är ingen nybörjare. Efter folkrace blev det Renault 5 och massor av segrar.

Av SL Sjöberg (text), Morgan Karlsson, Kalle Riggare (foto)

■■■■ Sofia Lassbo. Lägg namnet på minnet. En tjej som kommer att gå långt inom racingen.

Arton år, en och sextiosju lång, sexigt rödhårig och med den självklara ambitionen att alltid vilja vinna.

— Att komma tvåa räknas liksom inte, säger hon.

Som liten åkte hon slalom. Vann förstås, men slutade därför att inga kompisar hängde med till tävlingarna längre. Inte så konstigt, dom fick ju alltid spö.

Sofia växte upp på gården Stora

Skedvi utanför Hedemora, med en äldre syster och en yngre bror. Och pappa Janne och mamma Pia. Förutom djuren blev motorcyklar hennes stora intresse.

— Äkte jämnt, säger Sofia, och busade i vildar lekar med grabbarna i byn.

Det är nog ingen överdrift att kalla henne en riktig pojkflicka. Aldrig bangade hon för nåt.

Stora stygga grabbar

■ När hon var femton vaknade åter tävlingsinstinkten.



— Alla i familjen åkte folktrace, förklarar hon. Självklart ville också jag vara med.

Tre år senare är Sofia på väg att bli en kändis. Till årets säsong blev hon erbjuden av Göran Andersson att köra hans bil i Camaro Cup. Hittills har hon avverkat sju tävlingar - sex i cupen och så Solvalla - med överraskande bra resultat.

— Kul, säger hon och menar medias yrvakna intresse för den lilla charmiga tjejen i den stora racer bilen, bland alla busarna i svensk racings stökigaste klass.

Sånt gillar folk. Liten tjej mot stora stygga grabbar. Och inte bara det. På Solvalla höll hon så när på att åka ifrån dom allihop. Inklusivt självlaste gamle världsmästaren Stig Blomqvist.

— Kul, säger hon igen, men tävlingsnerven höll liksom inte hela heatet ut. Nu vet jag å andra sidan att dom inte är oslagbara. Inte nå.

Om ett år är det säkert annorlunda. Sofia kom till Solvalla utan någon vana att åka med bakhjulsdraft. Och ovalbana hade hon bara sett på TV, knappt.

— Fast dom var justa gubbarna, säger hon med ett skratt. Gav mig goda råd om spårval och sånt.

Aldrig rädd

■ Bland de tio bästa hade Sofia tänkt komma i år. Helst bästa tjej.

— Kan bli svårt, säger hon. Speciellt Laila Riis-Pedersen, hon är himla duktig.

Att efter start dåna fram i en bra bit över 100 km/h, in i första böjen



GENOMBROTET.

På Solvalla visade Sofia ingen respekt för sina rutinerade konkurrenter. I både A- och B-finalerna ryckte hon till sig ledningen, men tävlingsnerven höll inte riktigt ända fram till måt.

FAMILJEAFFÄR. Pappa Janne och mamma Pia stöttar sin talangfulla dotter Sofia Lassbo.



FIRAD. Yrvädet från södra Dalarna tar alla med sin charm. En tjej som kommer att gå långt. Hon kan både snacka och köra bil. Och har redan vant sig vid strålkastarljuset.

med fyra bilars bredd, det skrämmer henne inte ett dugg.

— Det kan se ruggigt ut när man tittar på, säger Sofia, men när man sitter fastspänd i bilen, gasar och styr, så tänker man inte på hur trångt det egentligen är.

Nej, rädd är hon inte.

Det slutade hon med redan när hon åkte folktrace. Och hon hanterar bilen lika bra om den går framåt, eller bakåt. Eller breddsladdar in eller ut ur böjarna.

— När jag åkte rallycross på isen

så lärde jag mig mycket, sammanfattar hon.

Renault 5 blev nästa anhalt i karriären. Framhjulsdraft och tuff konkurrens från många grabbar. Från 15 år får man tävla i den klassen.

— Att jag började med det berodde nog en del på mamma, säger Sofia.

Mamma, det är Pia Lassbo det, känd från Opel Corsa-klassen för tjejer.

Hennes satsning på banracing lockade också Sofia, storsystemen Nina samt numera även lillebror Mattias att börja.

Målet att vinna cupen

■ Sofias R5-framfart resulterade i att hon fick stipendium av Svenska Bilsportförbundet, åkte till England och tränade på Jim Russells Racing School.

— Oj, vad jag lärde mig mycket, säger Sofia och tillägger att hon gärna skulle vilja göra om det en gång till.

— Det var jättebra för min utveckling.

Men nu är det Camaro Cup som gäller. Och hela familjen sluter upp bakom Sofia—det vill säga lillebrorsan har tagit över R5-an så han måste också ha backning i sin karriär—med pappa Janne som chefsmek, mamma Pia som teamkoordinator och syrran Nina som ivrig supporter.

Vad händer härnäst?

— Det beror på Göran. Låter han mig fortsätta tävla med hans bil—det är han som betalar kallet!—vill jag gärna fortsätta en eller flera säsonger till. Målet är ju att vinna cupen.

— Men annars skulle jag gärna vilja prova STCC. Det verkar himla spännande. Och fler bilar lär ju vara på väg över från England till nästa år.

Största talangen

■ Hon vill mycket och har talang. För Sofia Lassbo den ekonomiska hjälp som krävs för att köra om SM i banracing på elitnivå, så kommer hon med stor sannolikhet inte att göra sina framtida sponsorer besvikna.

Eller som Bosse Pettersson, SSK-generalen, uttrycker saken:

— Sofia är den största talang som jag sett sen jag började med racingen för över tjugo år sedan.

Sofia själv tar det kallt:

— Att tävla i racing är egentligen inte värre än det var att åka i kapp med grabbarna på motorcykel hemma på går'n. Tuffast vinner, om bara motorn håller.

Säkert är hon bra på allt. Det enda hon inte åkt är formelbil.

—Får jag chansen vill jag gärna testa, säger hon.

Talangscouter bör följa hennes framfart. Spännande fortsättning följer, kanske utomlands. □



Bosse Pettersson i den miljö han gillar allra bäst; bland juniorerna i SSK! Formel Ford Junior och Renault R5 Cup är två av de klasser som erbjuder ungdomar i åldern 15-18 år möjlighet att tävla på bana.

"Dom får i alla fall vara med..."

Har ni hört det sägas någon gång?

Jag har hört det allt för många gånger. Bland arrangörer, bland funktionärer och faktiskt från personer som representerar vårt eget förbund.

"Dom får i alla fall vara med..."

Det handlar om ungdomarna i svensk racing. Om jag personligen har hört det förnedrande uttrycket allt för många gånger, så spelar det kanske inte så stor roll, men tyvärr har våra 15-18-åringar hört det alltför ofta.

"Dom får i alla fall vara med..."

"Dom", låter som något katten har släpat in i racingdepån. Något nytt ont som har drabbat oss arrangörer, funktionärer, ja, kanske publik och media också.

Eller är det kanske så illa ställt att vi skäms för att visa upp ungdomarna?! I så fall är det mycket allvarligt ställt inom svensk banracing och svensk motorsport.

"Dom" råkar vara vår framtid. "Dom" är inte bara individer, unga människor, utan bär också namn.

"Dom" heter Markus, Anders, Anton, Edward, Niklas, Jörgen, Morten, Trygve, Fredrik, Kim, Tobias, Magnus, Mikaela, Björn, Per, Chirstoffer, helt vanliga namn som generationer har hetat. Ja, det finns faktiskt någon av "dom" som heter Pettersson, precis som jag själv, och som Ronnie från Örebro hette.

Men det här inlägget skall inte handla om Ronnie Peterson, inte heller om Reine Wisell, Stefan Johansson eller ens om Fredrik Larsson, junioren ni vet, som kör racing som proffs i USA.

Nej, det skall handla om dagens och morgondagens juniorer. Om vi alla kommer överens om att sluta kalla denna grupp av entusiastiska ungdomar för "dom".

Det är en liten bit på väg. Men bara en liten uppoffring av oss medelålders (huvudsakligen) män som idag utgör svensk racingsport. Det är faktiskt mer bråttom än vad vi tror att snabbt ändra attityd till våra fina ungdomar, deras föräldrar och kompisar.

Det är nämligen vår förbannade skyldighet att se till så Björn, Mikaela, Per, Markus och alla de andra ställs fram i ljuset. Vi måste ha så mycket kurage att

vi vågar visa upp vår egen framtid!

Det är nämligen inte bara Per, Mikaela, Magnus, Tobias och de andra vi behöver för att fylla våra startfält i framtiden. Nej, deras kompisar, grannar, skolkamrater och flick/pojk-vänner behövs i lika hög grad inom svensk banracing, ja, inom svensk motorsport i stort.

Vi behöver människor som är engagerade och vi behöver unga människor som söker sig till racingsporten med glädje. Det är kring de här ungdomarna vi har chans att få fram morgondagens tävlingsledare, morgondagens funktionärer och styrelseledamöter. Det är här vi hittar näste presschef, speaker och tävlingssekreterare. Det är ur juniorerna och deras kompisar som vi kan rekrytera nästa generations beslutsfattare inom motorsporten.

Det är från Mikaela, Sofia, Björn, Per, Markus, Fredrik vi kommer att få ordning och samordning av svensk motorsport.

Vi borde skämmas, vi medelålders gubbar, som inte ger dessa ungdomar den chans de är berättigade till.

Det är dags för hög som låg inom racingen att stiga ner i depån och räcka fram handen till ungdomarna!

Eller att skapa ett åtgärds paket, som vi så ofta talar om i alla sammanhang. Låt oss skapa "Ungdomens åtgärds paket" tillsammans, arrangörer, förbund och alla andra som är involverade i vår sport.

Här kommer mitt bidrag till en sund grund för ungdomarna att stå på.

1. Hjälp dem i alla lägen att visa upp sig. Låt dem träna och tävla när det sitter publik på läktarna och när media finns runt banan.
2. Låt dem få stiga fram och möta media, sponsorer, internationella representanter, och så vidare.
3. Låt dem även i framtiden få tävla i en enkel och billig bil, där ungdomarna har chansen att ha med mamma, pappa, syskon och kompisar som mekaniker och fixare.
4. Ge ungdomarna förtroende i klubbarna. Välj in dem i styrelser och utskott.
5. Låt dom komma intill funktionärsuppdragen och få känna att de har ett ansvar att fullfölja.
6. Stoppa alla stipendier till gamla förare och funktionärer. Ge stipendierna till ungdomarna och uppmuntra dem att fortsätta.

Detta är en enkel början, men nog så viktig för att lägga en god racinggrund. Det finns mycket vi kan bygga vidare på utifrån en enkel attitydförändring.

Men det allra viktigaste har jag sparat till sist.

Låt oss, förbund och racingarrangörer, återuppta det samarbete vi en gång hade i svensk racing.

Det är bråttom med ett samarbete kring racingjuniorerna, vi är nämligen på väg att förlora en mycket värdefull generation. Det är faktiskt vi medelålders gubbar som behöver ungdomarna, inte tvärtom, om svensk racing-sport skall bestå och utvecklas.

För vi vill väl inte uppleva den dagen då Fredrik, John, Sofia, Markus, Per, Ulf, Mikaela, Björn och deras kompisar säger:

"Dom gjorde ju inte ett skit för oss. Dom ville ju helst att vi skulle försvinna bakom besiktningshallen."

**Bosse Pettersson, 55 år, Tyresö.
Ordförande i Stockholms Sportvagnsklubb, SSK.**

"Vi medelålders borde skämmas inför racingens framtid".

BOSSE PETERSSON

SSK-bas och före detta framgångsrik trumslagare. Född i rallysportens hjärta i Dalarna, kom som 17-åring till Stockholm och blev sedan kvar där. Intresset för motorsport föddes när han å tjänstens vägnar en dag hamnade i Tomelilla. Det blev en så häftig upplevelse att hela familjen influerades. Inte minst familjens egna ungdomar! Och där står han än idag, mer än tjugo år senare. Med samma inställning: det gäller att satsa på ungdomarna, de är ju vår framtid!



"Fäbror Bosse" med två av SSK Racings duktiga tjej-juniorer: Sofia Lassbo och Veronica Jonasson.

Formel E kör i SSK-serien

Efter 1995 års lyckade säsong med fyra långbanelopp i regi av SSK ingår numer E-kartarna i hela SSK-serien med sex lopp. Detta meddelade SSK-generalen Bosse Pettersson på FKE-förarföreningens årsmöte i februari. Dock med ett förbehåll, det måste till lite glada-re färger.

Säsongen 1995 var nio kartar svara och med ett startfält på 20 bilar blir det väldigt mörkt. Bosse ville att det skulle "se ut som en påse nonstop som kommer över mållinjen". Den ende som får ha svart under 1996 är Bobo Westman. "Det har han haft så länge, så han känner nog inte till några andra färger." Efter en rund-

ringning bland förarna visar det sig att de flesta som hade svart förra säsongen har bytt till denna säsong.

Tyvärr blir det alltmer tunn-sått med kartbanetävlingar för E-åkarna. Förutom SM finns Norrlandscupen, Järfälla Open och en tävling i Örebro. Istället blir det allt fler tävlingar på långbana.

Förutom SSK-serien med sex deltävlingar kommer NM att köras. Norge kommer att hålla i arrangemanget 8-9 juni på Rudskogen. Förhoppningsvis kommer många deltagare från hela Norden. Tyvärr krockade NM med en deltävling i SSK-serien men förarföreningen beslöt i samråd med Bosse

Pettersson att stryka denna SSK-tävling från FE-kartarnas tävlingskalender (därav endast sex tävlingar i SSK-serien).

Eftersom det varken ser ut att bli ett EM eller VM i år för Superkart blir det istället en Eurocup med fyra deltävlingar varav en kommer att gå i Sverige i samband med SSK-seriens lopp på Falkenberg 11-12 maj. Både FE och ICE kommer att finnas där och det förväntas ett startfält på nästan 50 kartar.

Övriga internationella serier som körs i år är den tyska Super Kart Trophy och den franska mästerskapsserien. Förutom Bobo Westman, som är den som kör flest tävlingar ut-

omlands, kommer bli a regerande nordiske mästaren Mats Österberg, Stefan Axelson (NM-trea och SM-trea), Anders Landberg (SM-tvåa) och Tommy Mårtenssons team att köra flera deltävlingar i Europacupen och i SKT.

Det är möjligt att det finns fler åkare som bestämt sig för att köra utomlands men i skrivande stund var det osäkert vilka. Klart är dock att det verkar som om, trots det allt större utbudet på långbanetävlingar i Sverige, kommer att vara bra representation av de svenske utomlands i år.

BENJAMIN ERNRYD
FKE-förarföreningen

SSK växer med Volvo

Stockholms Sportvagnsklubb (SSK) har länge varit den största arrangören i svensk racing. I år har man växt ytterligare.

Volvo Original Cup har inlemats i SSK-familjen. I denna cup tävlar veteraner och unga löften i en härlig blandning. Svenska serien vanns förra året av Reine Carlsson. Han satsar på att försvara titeln och kommer med nybyggd Volvo 262 Bertone i år. Samtidigt återinförs Nordic Cup.

VOLVO ORIGINAL

Volvo Original Cup är i union med SSK:s standardbetonade Klass 1. Volvo 240-bilar dominerar. Fjolårets vinnare Eric Persson körde dock en Citroën AX. Nu har han gått över till SM-klassen. En ny vinnaraspitant i Klass 1 är Niclas Bengtsson, som har bytt upp sig från en Volvo 240 till en 850.

I SSK finns också den billiga Yokohama Cup, med en något större variation på bilmärken. I alla tre klasserna deltar runt 50 förare. Och det är ändå inte allt. "Värstingklassen" för standardbilar hos SSK är Etab Data

Cup (f d Castrol Cup). Här körs trimmade bilar och härifrån kommer en rad av de förare som också deltar i SM. Ett lysande undantag är dock de två senaste årens Castrol-vinnare, Torbjörn Nordenström i en Opel Manta.

FORMELBILAR

SSK-serien är också hemvist för tre formelbilsklasser: Formel Ford, Formel Opel, och Formel 4. De två sistnämnda bildar därtill en jämn blandklass för formelbilar med vingar, Swedish Super Kupp. Formel 3:or får också vara med, men de måste ha en handikappvikt på 50 kilo.

SSK arrangerar även Sportvagnsmeeting och en del av Camaro Cup-serien.

En fin sak med SSK är att man tar ansvar för juniorklas-

serna i svensk racing: Formel Ford och Junior Renault 5.

Juniorracingen riktar sig till ungdomar i åldern 15 till 18 år. En rad unga formelförare har kommit fram genom Svenska bilsportförbundets och Scandinavian Formula Schools årliga juniorkurs – Tobias Lindström, Fredrik Larsson och Fredrik Amrén, för att nämna några.

ITCHI-BAN

I år får vi se upp med Björn Wirdheim (son till Porsche-stjärnan Örnulf Wirdheim), som dessutom har en fin uppbackning i Itchi Ban-teamet.

Formel Ford-juniörerna får i år köra i Nordiska mästerskapet. Det är en plats som de har förtjänat.

Juniörernas standardklass är Renault 5 Junior. Sofia Lassbo vann den klassen överlägset i fjol. Många norska juniörer har varit friska fläktar i den svenska juniorracingen både i formel- och standardbilsklassen. I år har de norska ungdomarna fått en egen standardklass med Opel Corsor. Därför sviktar Renault 5-klassen en aning.

Förra årets vinnare i SSK-serien:

Castrol Cup: Torbjörn Nordenström, Opel Manta

Yokohama Cup: Ronnie Hermansson, BMW 318

Klass 1: Eric Persson

Lady Cup (inofficiellt): Pia Lassbo, Opel Corsa

Formel Opel: Kalle Lindfors

Formel 4: Ulf Johansson, Reynard 893

Swedish Super Kupp: Ulf Johansson, Reynard 893

Formel Ford: Micael Fredriksson, Van Diemen

Formel Ford Junior: Fredrik Amrén, Reynard

Renault 5 Junior: Sofia Lassbo



RACING

Bilsport är en familjesport

Veronica satsar på en vässad Volvo

Bilsport är en familjesport. Exemplet är otaliga på hur ett intresse för sporten går i arv från föräldrar till barn. Det överförs också från storasyskon till småsyskon. Så är det med unga Veronica Jonasson och hennes bror Tobias. Och så är det med Sofia Lassbo och hennes lillebror Niklas, för att inte nämna Janne "Flash" Nilsson och hans lillasyster "Bettan" Nilsson i Touring-SM.

Både Veronica Jonasson och Sofia Lassbo har i år tagit steget från juniorens Renault 5 till Volvo Original Cup respektive Camaro Cup, medan smågrabbarna fortsätter att försvara familjeäran i juniorklassen.

DIREKT

Veronica Jonasson har aldrig kört gokart. Hon gick direkt på juniorklassen Renault 5 för två år sedan.

– Pappa frågade om jag ville köra. Jag testade några varv. Det var så roligt att jag vägrade att åka in, berättar Veronica.

Det var hösten 1993 och Veronica var 16 år. Hon har gillat bilar så länge hon kan minnas. Redan vid 12 års ålder började hon köra bil på familjens gård utanför Hässleholm. Och vid 15 skaffade hon sig en EPA-traktor.

Pappa Lasse Jonasson har aldrig tävlat i bilsport, men han har alltid varit intresserad. På senare år har han fått tid och råd att "ställa upp för ungarna".

– Han vill förverkliga sin dröm genom oss, inskjuter Veronica. Hennes mamma Gull-Britt är inte lika förjust över barnens biltävlan.

– Hon vill helst inte att vi ska

köra, säger Veronica.

En kompromiss är att Veronica och Tobias inte får köra formelbil. Hela familjen är överens om att det ska vara standardbilar med en skyddande kaross.

KRASCH

Veronica fick själv en tankeställare när hon kraschade sin Renault 5 i Parkkurvan på Mantorp förra året. Det var en ordentligt smäll, som tryckte in taket en aning. Hon blev stel och öm i kroppen.

– Efter det körde jag inte lika burdust som tidigare. Jag blev inte rädd, men jag slutade ta onödiga risker, säger hon.

Den svenska Renault 5-klassen har varit mycket "tight" de två senaste åren. Veronica har bjudit på publikfrämjande racing tillsammans med Patrik Ernstsson, Mattias Ekström och goda vännen Sofia Lassbo. Veronica har fått nöja sig med en titel av fyra möjliga – seger i Södra bilsportförbundets DM 1994. Sverigeserien har vunnits av Ernstsson 1994 och Lassbo 1995. Tillsammans med dessa två reste Veronica till Doningtonbanan för en nyttigt kursvecka hösten 1994.

Hon kör en Volvo 240 från 1975. Bilen är nybyggd för tävlingsbruk av Volvo Original-veveranen Claes Jarl.

– Volvo Original var den billigaste klassen att fortsätta med, förklarar Veronica.

– Men omställningen från Renault 5 till Volvo är svår. Bilen känns klumpig. Den finns överallt. Jag tar det här första året som en tränings säsong, då jag ska lära mig att köra bakhjulsdrivet, säger hon.



Veronica Jonasson har blivit 18 år och tagit steget upp från Renault 5 till Volvo Original.

Foto: LARS GUNNARSSON

På längre sikt siktar hon högre än så.

– Min dröm är ett en gång köra NASCAR eller DTM, säger hon, medveten om att man måste sikta på stjärnorna för att åtminstone nå trädtopparna.

Viljan finns definitivt där. Det märks på körstilen.

– Jag blir förbannad om jag har någon framför mig. Jag måste ifatt. Jag reagerar likadant om jag har någon bakom mig. Den måste jag skaka av mig.

– Men innan loppen är jag väldigt nervös.

Bilbyggare Jarl har också varit hennes läromästare på banan. Innan tävlingsdebuten på Sturup den 20 april hade de två tillbringat tre onsdagskvällar på banan för körträning.

I debuten hade hon den 16:e träningsrunden bland 18 startande. Hon fick vara med i B-finalen, men trängdes undan i den andra kurvan och fick jaga från sistaplatsen. Eftersom hon bara "måste ifatt" så var det precis vad hon gjorde. Hon bromsade sig till sist förbi Anders Johnsen och knep näst sista plats, som var en sjätteplats. Hon hängde med bra i tempot och får vara nöjd med sin debut.

Veronica har en grupp trogna

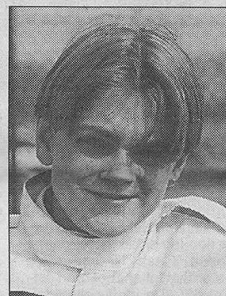
sponsorer som har följt med från juniorklassen till Volvo Original. En del av dessa finansierare delar hon med brodern Tobias. Han har tagit över hennes kraschbil för att köra i Renault 5-serien. Bilen är riktad och återställd av pappa Lasse.

Inte heller Tobias har kört gokart utan går direkt på riktiga bilar. Liksom systern är han en "ertaren" bilförare redan vid 15 års ålder.

Han tog licens på Knutstorp för några veckor sedan och hade hunnit testa bilen tre gånger innan det var dags för tävlingsdebut samma dag som Veronica började i Volvo-serien.

– Min målsättning är att komma på pallen. Mattias Ekström och Anders Granheim bli svåra, men sedan är vi några stycken som kan slåss om tredjeplatsen, säger Tobias.

Han syftade främst på Niklas Lassbo, som också debuterade på Sturup den 20 april. Lassbo



Tobias Jonasson går i sin systers fotspår.

Foto: LARS GUNNARSSON

knep tredjeplatsen klart före Tobias efter just Ekström och Granheim, precis som Tobias hade förutspått.

LARS GUNNARSSON



Veronica Jonasson körde så att det rök på Sturup. Här har hon nitat med bromsen strax innan den svåra hårmålskurvan före startstrakan.

Foto: LARS GUNNARSSON



Tobias Jonasson tar samma kurva med Veronicas fjolårsbil.

Foto: CARIN KÄLLSTRÖM

Ekström väntad vinnare

Renault 5 Junior

Mattias Ekström står på tur att vinna Svenska serien i juniorens standardvagnsklass Renault 5 sedan fjolårsvinnaren Sofia Lassbo har graderat till Camaro Cup.

Ekström vann programligt en alldeles ospännade säsongpremiär i Södra DM på Sturup den 20 april. Tvåa blev norrmannen Anders Granheim, som har valt att inte satsa på den nya norska juniorklassen för Opel Corsor, utan förblivit den svenska Renault 5-klassen trogen.

En match i matchen stod mellan de två debuterande lillebröderna Niklas Lassbo och Tobias Jonasson. De har tagit över efter sina syster Sofia och Veronica, som i fjol racede hårt mot varandra i denna klass.

Niklas Lassbo har en del folk-raceerfarenhet att falla tillbaka på och föreföll rutinerad. Han satsade hårt på att komma ifatt Granheim, men lyckades inte. Sturup är en tekniskt svår bana. En fålla kan vara att förare följer en framförvarande för tätt, och därför tenderar att vika in för tidigt i kurvorna och komma i fel spår. Den som kan lära sig



Niklas Lassbo blev trea i sin junioredebut.

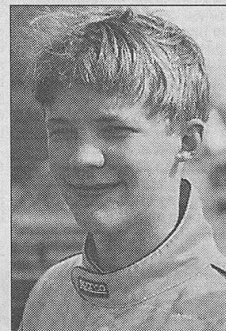
Foto: LARS GUNNARSSON

att köra fort på Sturup kan köra fort alla banor.

– Jag buskörde en del på träningen, men sedan gick det bättre, kommenterade Niklas Lassbo.

Hans syster Sofia hade en vilodag, men var med som moraliskt stöd liksom pappa Jan och mamma Pia. Bilsport är ju en familjesport.

LARS GUNNARSSON



Mattias Ekström vann Renaultsloppet. Dagen efter vann han även en gokarttävling hemma i Hedemora.

Foto: LARS GUNNARSSON

Resultat

Renault 5 Junior, Södra DM, deltävling 1 (15 varv), Sturup 20/4: 1) Mattias Ekström, SMK Hedemora, 13.24.29, 2) Anders Granheim, Norge, 13.27.73, 3) Niklas Lassbo, Sätters MK, 13.28.93, 4) Tobias Jonasson, Hässleholms MK, 13.32.91, 5) Michael Andersson, Trelleborgs MK, 13.47.15, 6) Marcus Ekström, SMK Hedemora, 14.02.03.

SSK 's TÄVLINGSPROGRAM 1996

Tävling	1	2	3	4	5	6	7	8	9
SSK Klass 1	X	X		X	X	X	X	X	M
Volvo Original Cup	NC	X		X	X	X	NC	X	E
SSK 2 = Yokohama Cup	X	X		X	X	X	X	X	K
SSK 3 = Etab Data Cup	X			X	XX		XX	X	A
Formel Ford	X	NoM		X	X	X	X	X	N
Formel Ford Junior	X	NoM		X	X	X	X	X	I
Swedish Super Kupp	X	X		X	X	X	X	X	K
Renault 5 Junior	X	X		X	X	X	X	X	E
E-kart	X	X			XX	X	X	X	R
Camaro Cup					X		X		R
SM Touring Car				X		XX			A
Porsche Cup					XX				C
Klass RS + Clubman			X						E
Roadsports A, B, C			X						
Modsports I, II			XX						
Historic (5 heat)			X						

NC = Nordic Cup

Tävling	1 =	27-28 april	Kinnekuille Ring	SSK-premiär
"-	2 =	11-12 maj	Falkenberg	NoM + SSK-serien
"-	3 =	25-26 maj	Kinnekuille Ring	Sportvagnsmeeting
"-	4 =	8- 9 juni	Gelleråsen	SM-deltävling
"-	5 =	26-28 juli	Kinnekuille Ring	"Race-week"
"-	6 =	17-18 aug	Kinnekuille Ring	SM-final "Festival"
"-	7 =	31 aug-1 sept	Gelleråsen	"Kanonloppet"
"-	8 =	14 sept	Kinnekuille Ring	SSK-final
"-	9 =	28-29 sept	Kinnekuille Ring	Mekaniker-race