

## SERIEN

Av OLLE  
KARLSSON

## ERIC VANN

## EDC/Bilsport Trophy

*Nya respektlösa uppstickare som satte de gamla racingförarna på plats.*

*Färre racingklasser men ändå fler bilar i tävlingarna.*

*1998 blev racingsäsongen då de stora prispengarna kom in i SSK-serien. Seger i EDC/Bilsport Trophy gav 50.000 kronor.*

*Vi fick också möta Europas, ja, kanske världens, första äkta tjejteam i racing-sporten.*

1998 blev förändringarnas år i SSK-seriens 28-åriga historia.

För första gången på många, många år fanns ingen formelbilsklass med i serien. Antalet deltagare i Formel Ford var helt enkelt för lågt för att klassen skulle platsa under säsongen.

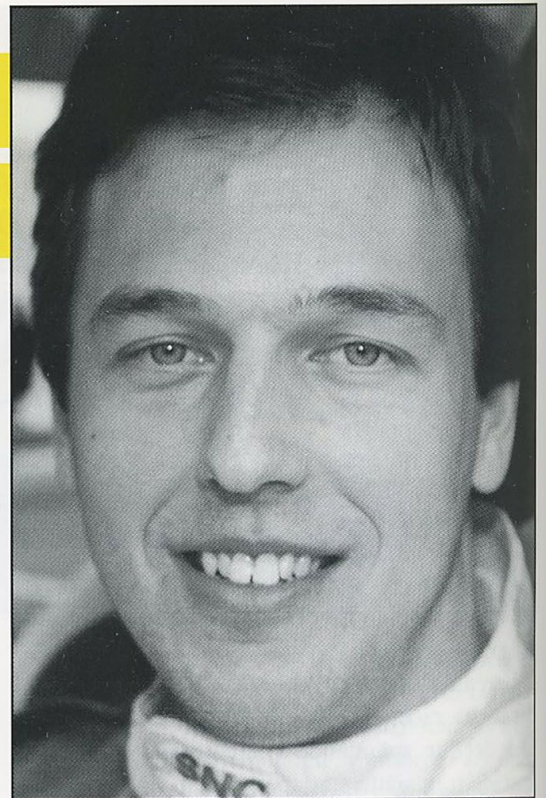
Men varken SSK eller formelbilförarna har stäng dörren mellan sig, utan klassen kan mycket väl komma igen under SSK:s racingparaply.

Istället var det standardbilsklassen, Fyndbörsern Cup, som blev årets stora glädjeämne i SSK-serien. Allt fler deltagare sökte sig till klassen, som numera har lika stora startfält som Yokohama Cup och Volvo Original Cup.

### Stora prispengar

En annan förändring i Stockholms Sportvagnsklubbns racingserie under 1998, var de stora prispengarna som gav extra krydda åt tre deltävlingar.

*EDC/Bilsport Trophy-segraren Eric Persson, Katrineholms MK, vann Kanonloppet på Gelleråsen med sin Mercedes 190.*  
Foto: REIDAR NILSSON



*Eric Persson, Katrineholms MK, vann EDC/Bilsport Trophy och fick 50.000 kronor.*

Foto: REIDAR NILSSON

Med sammanlagt 135.000 kr fick förarna i specialracingklassen, Etab Data Cup, (EDC), göra upp om Etab Data Cup/Bilsport Trophy. Tre tunga tävlingar ingick i denna cup, nämligen Västkustloppet i Falkenberg, Kanonloppet i Karlskoga och SSK-finalen på Kinnekulle Ring.

Prissumman, som är den största någonsin i SSK:s historia, och en av de allra största i svensk, inhemsk racing någonsin, fördelades mellan de 10 främsta förarna, varav segraren fick 50 000 kr, tvåan 30 000 kr, trean 20 000 kr och fyran till och med tian 5 000 kr vardera.

### Eric och Tomas nya favoriter

När första EDC/Bilsport Trophy kördes den 12 juli på Västkustloppet i Falkenberg, tillhörde nog inte 28-årige Eric Persson från Katrineholm förhandsfavoriterna till slutsegern i de tre pengastinna deltävlingarna.

Visserligen har Eric tidigare visat att han är en förare för prispallen, men 1988 verkade bli som slutet av 1987, nämligen ideliga tekniska problem. Bland annat hade han inte kommit i mål med sin Mercedes i de två Etab-tävlingarna som föregick Västkustloppet.

Men i racingsporten kan förhållandena svänga snabbare än sommarvädret i Sverige.

Plötsligt var det klassens favoriter som fick alla problem över sig. Mikael Dahlgren, Ulricehamn, tvingades bryta sedan hans starka Mercedes slitit av drivknutarna vid ett depåstopp. Hemmaföra-

ren från Falkenberg, Fredrik Nilsson, kom också bort i racet, och de i vanliga fall så säkra namnen som Jan Walter, Garphyttan, och Willy Zielinski, Gånghester, orkade inte med tempot på den snabba Falkenbergsbanan. Det samma gäller veteranen Gunnar Lundström, Umeå.

Men en förare hann med i svängarna, nämligen Tomas Nyström från Rimbo i Uppland. Tomas tog ledningen i sin BMW och var den som höll i taktpinnen tävlingen ut. Eric jobbade sig upp till andraplatsen, men hade faktiskt ingen chans att nå Tomas där framme.

I den andra EDC/Bilsport Trophy-tävlingen, i Karlskoga den 30 augusti, blev rollerna ombytta. Eric Persson vann ett tufft race, och Tomas Nyström klarade skickligt andraplatsen. I den stenhårda tävlingen slutade säsongen för Fredrik Nilsson sedan han kroat ihop med Thomas Stenlund, Svanavattnet, och kraschat våldsamt mot avbärarbalken på start- och målrakan. Fredrik klarade sig oskadd från smällen, men hans fina BMW förvandlades till skrot.

### Kanonkulan Eric

Inför finalen på Kinnekulle Ring den 20 september, som också var final i den ordinarie Etab Data Cup-serien, stod det alltså i första hand mellan Tomas Nyström och Eric Persson. Det blev än mer ovisst mellan de båda förarna efter tidsträningen, då de hamnade bredvid varandra i tredje startledet.

Under förarpresentationen när bilarna var uppställda framför huvudläktaren, gick de båda huvudkonkurrenterna var för sig och laddade upp. De undvek varandra inför starten, antagligen för att inte utsätta sig för några provokationer.

– Jag borde haft en annan bakaxel, lite mer nedväxlad. Jag kommer nog att få problem att

hänga med Tomas i starten, oroade sig Eric Persson.

Tomas Nyström hade en liten fördel gentemot Eric, nämligen femte starttrutan mot Eric:s sjätte.

Dags för start. När det gröna ljuset slog om fick publiken se en rolig racingcirkus. Eric Persson gjorde sitt racinglivs bästa start. Samtidigt fanns det hela vägen fram ledigt utrymme för Mercedesen. Han brakade förbi Willy Zielinski och Mikael Dahlgren i startledet framför. Ja, i den långa Kvarnkurvan på Kinnekulle Ring, var han jämsides med Gunnar Lundström, Umeå, som kom ut tvåa efter Jan Walter. De inblandade trodde inte sina ögon, inte ens Eric Persson själv.

Eric lade sig på tredje plats i loppet. Han hade två bilar mellan sig och Thomas Nyström som gjort en mera normal start.

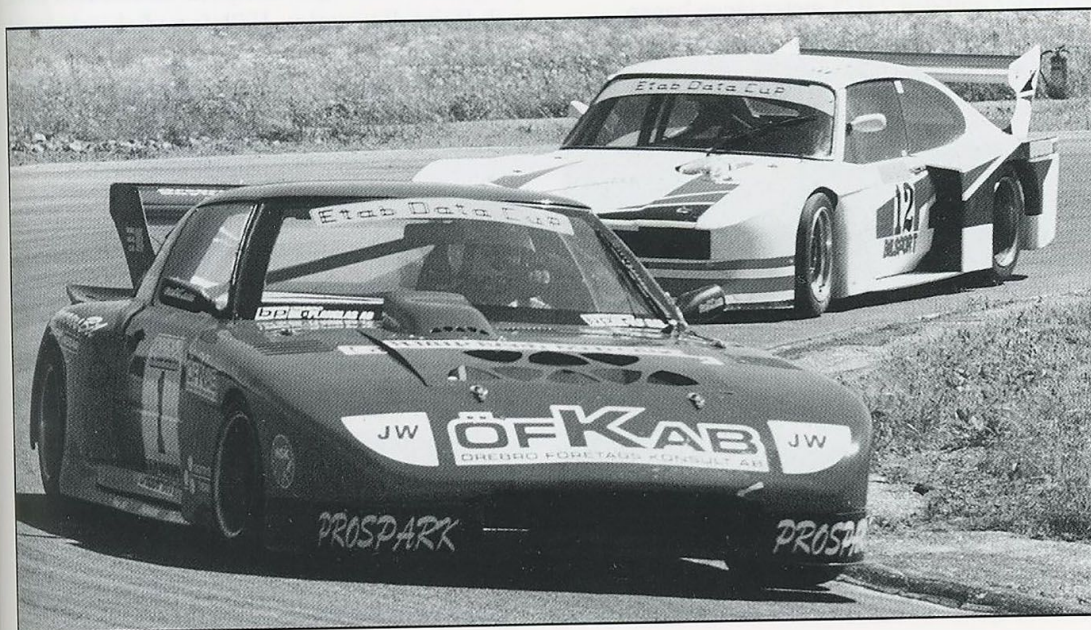
Jan Walter fick den lilla lucka han behövde. Gunnar Lundström pressade visserligen honom, men Walter gjorde aldrig det lilla misstag som hade behövts för att umeåföraren skulle komma förbi. Erik Persson gav sig inte in i några tuffa dueller, utan lät Mikael Dahlgren jaga de två i täten.

Eric låg på en behaglig fjärdeplats och bevakade via backspegeln Tomas Nyström.

Men Rimboföraren dök aldrig upp. Istället körde Tomas Stenlund och Nyström ihop efter halva racet och detta fick till följd att Tomas Nyström tvingades bryta.

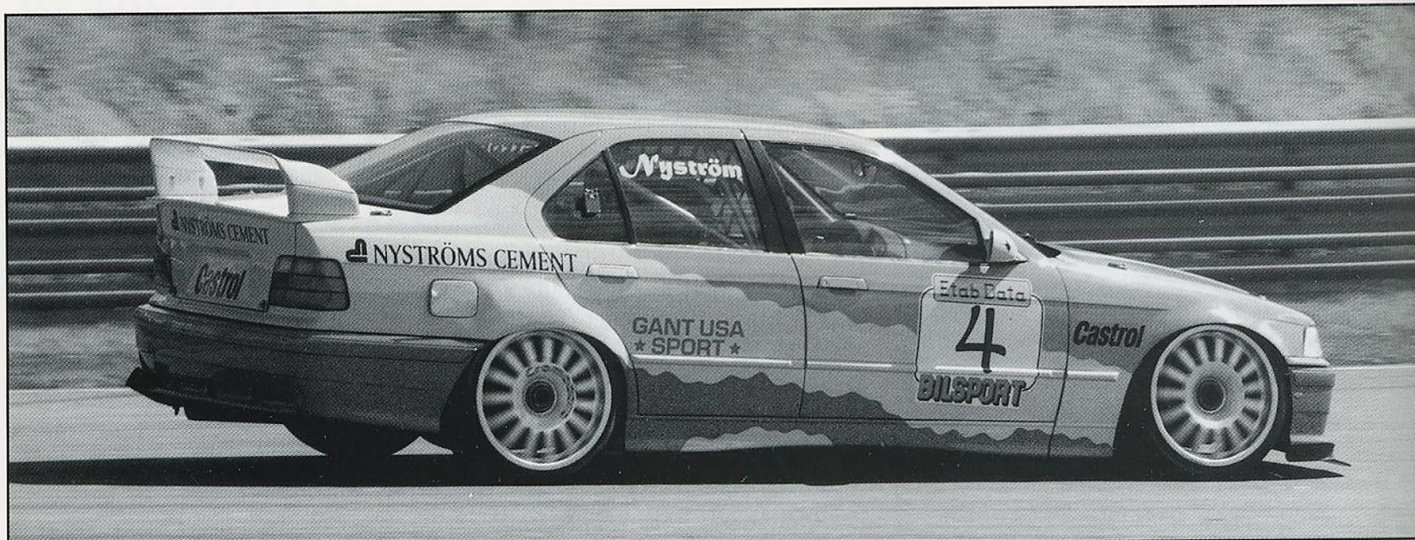
Jan Walter vann racet och därmed försvarade han mästerskapet i Etab Data Cup från 1997. Eric Persson styrde i mål som fyra och blev därmed vinnare av EDC/Bilsport Trophy och 50.000 kr rikare.

Genom att Tomas Nyström bröt blev Walter tvåa i EDC/Bilstort Trophy och 30.000 kr rikare. Tredjeplatsen med 20.000 kr i prispengar tog Gunnar Lundström, Umeå, hand om.



Jan Walter, Örebro RC, Mazda RX-7, (1) blev tvåa i EDC/Bilsport Trophy och Gunnar Lundström, Umeå AK, Ford Capri, (12) tog hand om tredjeplatsen. Trea blev Gunnar också i SSK-seriens Etab Data Cup medan Jan tog hand om segern.

Foto: REIDAR NILSSON



Tomas Nyström, MK Rimo, hade en pallplats på gång när han tvingades bryta finalen och föll därmed till en sjätteplats i såväl ETAB-cupen som EDC/Bilspport trophy  
Foto: BACKMANS FOTO

Men mästartkapet i ETAB Data Cup, som omfattade åtta deltävlingar, vann alltså Jan Walter för andra året i följd i sin lilla Mazda RX-7. Walter, som alltid kört bra på just Kinnekulle Ring men aldrig tidigare vunnit en tävling där, bröt genom finalsegern en "trolldom".

– Jag trodde knappt att det gick att vinna på Kinnekulle Ring, sade en glad Walter under prisutdelningen.

### Nya fräscha racingnamn

Jan Walter, Garphyttan, utgjorde alltså undantaget i 1998-års SSK-serie. I alla andra bilklasser blev det skifte på kungatronen.

Inför finalen på Kinnekulle Ring var det faktiskt drygt 20 förare som teoretiskt kunde bli vinnare i de fem SSK-klasserna. Endast en klass, Superkart, var avgjord inför finalen. Tomas Westlund, Västerås, hade sex segrar och en andraplacing inför finaltävlingen. Han avslutade säsongen genom att vinna på Kinnekulle Ring, och därtill sätta nytt banrekord för klassen på 50,69 sekunder runt den 2.073 meter långa banan.

De svenska Superkartåkarna som tävlar i SSK-serien brottas med ett "avgit" problem, nämligen att de just nu är för bra i Europa.

När de åker ut på EM-tävlingar och inbjudningslopp dominerar de prislstan. Detta gör i sin tur att utländska förare känner sig slagna på förhand i Sverige. Annars finns det Superkartförare i Norge och Danmark som mycket väl kunde tävla i SSK-serien.

### Årets miss i SSK-serien

Yokohama Cup, standardracingklass, brukar ofta bjuda på jämna och täta race ända in på säsongens sista tävlingsvarv.

1998 blev inget undantag, tvärtom, dramat var faktiskt inte över förrän på 12:e och sista varvet i finaltävlingen på Kinnekulle Ring.

Magnus Karlsson, Lidköping, som vann klassen suveränt 1997, såg ut som en "säker" vinnare också 1998. Magnus inledde nämligen säsongen med två solklara segrar under maj månad, men i tredje deltävlingen, i Karlskoga i juni, kärvade det till sig för BMW-föraren.

Det var emellertid ingen panik för Magnus del, de svåraste konkurrenterna, Peter Olsson, Fjärås, och Reine Bergström, Hällefors, fick också problem i denna tävling.

De fyra följande deltävlingarna, fram till finalen, fördelade sig jämt mellan Magnus och Peter Olsson. Fjäråsföraren vann i Falkenberg i juli och tog sin andra seger i Kinnekulletävlingen i augusti.

Magnus vann sin tredje deltävling på Kinnekulle i juli och sin fjärde för säsongen i Karlskoga. Men hela tiden när Magnus Karlsson vann, så fanns Peter Olsson vid hans sida på prispallen, antingen tvåa eller trea.

Men inför finalen på Kinnekulle Ring i september, fanns ytterligare en förare med i dramat, nämligen Reine Bergström. Han hade visat hela året att han hänger med Magnus och Peter men kommit lite efter i tabellen genom ett tekniskt fel i sjätte deltävlingen.

Inför vad som skulle bli årets största finaldrama var tabellställningen följande:

Sofia Lassbo, Anderstorps RC, i BMW Women team, vann premiären i Fyndbörsern Cup på Kinnekulle Ring. I den andra deltävlingen ledde Sofia när hon missade en växling, åkte av och hamnade i sandfällan och tvingades bryta.  
Foto: REIDAR NILSSON



1. Magnus Karlsson 120 p, 2. Peter Olsson, 113 p, 3. Reine Bergström, 99 p.

I finalen dubblas poängen, vilket gör fyra poängs skillnad mellan ettan och tvåan och två poängs skillnad mellan tvåan och trean.

Magnus var alltså den som hade "råd" med en taktisk körning i finalen, medan såväl Peter som Reine var tvungna att få "hjälp" av en eller flera förare för att kunna vinna mästerskapet.

### Tjuvstart

Magnus kom först ut efter starten, Reine tvåa och Peter "bara" trea i det stora finalfältet. Men när Peter varvade mållinjen första gången måste han ha trott att det var julafton! Under "stop-and-go"-flaggan hängde startnummer "0", det vill säga Magnus Karlsson.

Magnus hade dömts för tjuvstart och skulle alltså in i depån för ett så kallat stop-and-go. En ilsken Magnus hängde kvar i ledningen ytterligare två varv innan han gick in och tog sin 10-sekundersbestraffning.

När han kom ut igen återstod åtta tävlingsvarv. Nu startade Cirkus Karlsson. Från 32:a och sista plats körde han på sju varv upp sig till fjärde. Han passerad mellan 4-6 bilar per varv runt svåra Kinnekulle Ring. Något liknande har aldrig tidigare skådats på Kinnekulle Ring.

Plötsligt låg Magnus på en säker fjärdeplats i fältet, han hotades inte bakifrån och framför sig hade han Mikael Molin, Kungälv. Men Mikael hade en lucka på 75-100 meter med bara två varv kvar.

Publiken runt banan applåderade Magnus fantastiska uppkörning. Fjärdeplatsen räckte med råge för att ta hem mästerskapet. Längst fram ledde nämligen Reine Bergström före Peter Olsson, vilket gjorde att Magnus kunde koncentrera sig på att ta bilen i mål. Men oturen grinade än en gång Magnus i ansiktet.

Han såg inga tecken från teamet om att mästerskapet var i hamn, och i sin starka tävlingsiver fortsatte han den "omöjliga" jakten på Molin.

I detta läge hade Lidköpingsföraren frestat sina däck för hårt, och på sista varvet, i full fart, snurrade han i en kurva på banans baksida. I iveren att komma igång igen fick han ytterligare ett kast och plötsligt var 16 konkurrenter förbi. Den "säkra" fjärdeplaceringen hade på några olyckliga sekunder förvandlats till en 20:e plats, och såväl Peter Olsson som Reine Bergström var förbi i sluttabelen.

Magnus fick hela dramat klart för sig när han kom in i depån och det gjorde tävlingsmänniskan Magnus inte mindre arg.

Peter Olsson, tvåa i tävlingen och mästerskapsvinnare 1988, konstaterade att han denna dag haft all tur på sin sida. Under racets gång hade nämligen Peter betydligt bättre koll på läget än vad Magnus hade.

### Tjejer, tjejer bara tjejer

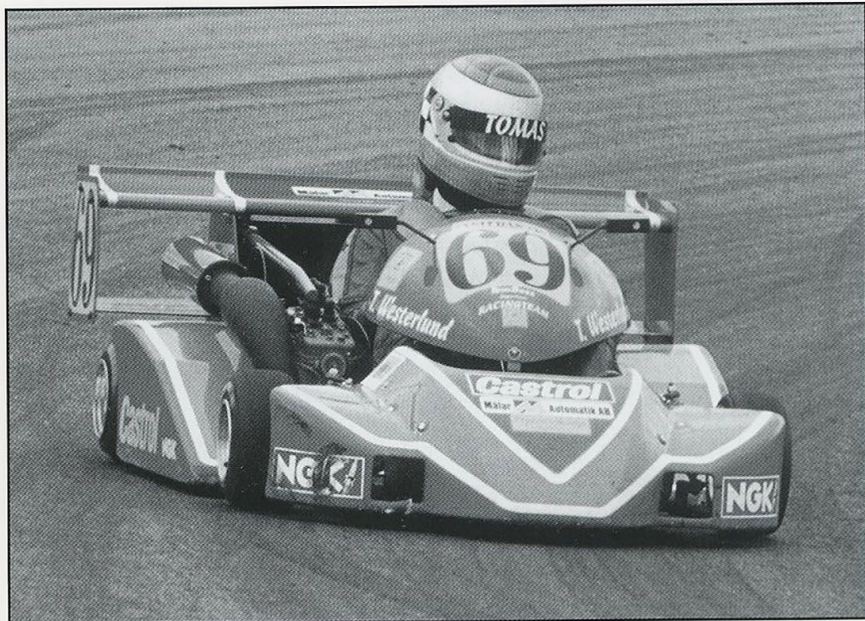
Standardbilsklassen, Klass 1, blev Fyndbörsen Cup till 1998. Fyndbörsen växte och blev mycket stor under säsongen. Flera nya förare kom till cupen och helt klart är att denna standardbilsklass är en mycket stor inkörsport i svensk racing.

Inför säsongspremiären på Kinnekulle Ring den 3 maj, riktades blickarna speciellt mot två nykomlingar, nämligen Sofia Lassbo från Hörle i Värnamo och Kristin Swensson från Söderhamn. De två utgjorde ett team med varsin BMW 318ti.

Även om BMW-bilarna var något helt nytt för klassen, så var nog inte de två tjejerna någon större nyhet för konkurrenter och media. Såväl Sofia som Kristin har flera års erfarenhet av racing så det var ingen sensation att tjejerna hoppade in i Fyndbörsen.

*BMW-föraren Magnus Karlsson, Sthlms SVK, vann Yokohama Cup på Gelleråsen före Peter Olsson, Fjärås MK, Opel Kadett. Men Peter vann cupen då Magnus snurrade bort sig i finalen på Kinnekulle Ring.*  
Foto: REIDAR NILSSON





Tomas Westerlund, Västerås MS, vann Superkart-klassen.  
Foto: REIDAR NILSSON

Nej, det var istället hela teamet, BMW Women Team, som rönt uppmärksamhet. För allra första gången var samtliga teammedlemmar kvinnor. Teamets chef var Evalis Björklund, Marstrand, mekaniker Hanna-Isabell och Agneta Karlsson, Göteborg. Vidare jobbade Lotta Thunström och Gudrun Thenander, båda från Borlänge, i teamet. Alltså inte en enda mansperson som styrde eller ställde med något. Troligtvis var BMW Women Team Europas första äkta tjejteam i racing. Kan- ske rent av världens första.

### Sofias dans

Det blev också halv succé för teamet redan i första deltävlingen för året. Sofia bjöd upp alla konkurrenter, de flesta män, till en lustiger dans runt Kinnekulle Ring. Ingen fick grepp på Sofia under racet vilket betydde succé direkt med seger. Dyrare var det då för Kristin. Delar till hennes bil som skulle komma från Tyskland, hann inte fram, utan den unga Norrlandstjejen fick titta på när teamkompisen vann.

Sofias seger blev enda gången som BMW Women Team hamnade på prispallen under säsongen.

Fyndbörsen Cup blev ett getingbo. Rutinerade toppförare försvann på löpande band och det var faktiskt endast slutsegraren Stefan Söderström, Örebro, som lyckades vinna mer än en deltävling. Stefan Söderström var lika förvånad som sin omgivning, när det plötsligt stod klart att han kunde vinna klassen.

– Det hade jag absolut inte räknat med. Jag är ju ny i racing och hade bara som mål att försöka hänga med under året, berättade Söderström.

Vad som är mera märkligt med den 27-åriga örebroaren är att han aldrig tävlat varken i racing eller någon annan motorsportsgren. Här kan man tala om talang.

### Stefans väg

Inför finalen på Kinnekulle kunde fem förare vinna mästerskapet, realistiskt sett. Störst favorit var Niclas Bengtsson, Göteborg, och Kjell Holgersson, Solna, som båda hade elva poängs för-språng till trion Per Fransson, Sturefors. Stefan Söderström var fyra inför finalen, knappt före en annan örebroare, nämligen Lars Sundman.

Nämnas skall att Kjell Holgersson, som var en av förhandsfavoriterna till slutsegern, tvingades köra de sista tävlingarna i en inhyrd bil efter en våldsam krasch i en tidigare tävling på Kinnekulle Ring. Kjell var heller inte med där framme i tidsträningen och Niclas Bengtsson kom sedan bort i tidskörningarna.

Plötsligt, efter en mycket bra start i finalen, förstod Stefan Söderström att vägen var öppen för slutsegern.

– Jag fattade väl inte hur det gått till, men plötsligt såg jag chansen att vinna klassen, sade en omtumlad Stefan efter racet.

Stefan vann racet före Niklas Svensson, Tenhult, och Per Fransson, Sturefors utanför Linköping.



Starten har gått i Fyndbörsen Cup och till vänster i första ledet cupvinnaren Stefan Söderström, Örebro RC, Suzuki. I mitten syns Sofia Lassbo, Nya Anderstorps RC, i BMW Women Team.  
Foto: BACKMANS FOTO



Renault 5-klassen är en plantskola för svensk racing. Här vinner Johan Landegren, Kolsva MS, ett race på Kinnekulle Ring före Marcus Ekström, Avesta BK. I Cupen totalt blev Marcus tvåa och Johan trea.

Foto: BACKMANS FOTO

### Manley mästarnas mästare

I SSK-seriens bilklasser koras varje år "Årets SSK:are", det vill säga den klassegrare som tar flest poäng under säsongen.

För första gången blev det en vinnare av Volvo Original Cup som får 1999-års "nolla" på sin bil. Sedan flera år är det nämligen tradition att "Årets SSK-are" tävlar med startnummer "0" kommande säsong.

Anders Manley, som bor i västgötska Hyssna men tävlar för halländska Fjärås MK, hade själv ingen tanke på att han kunde bli bäste förare alla klasser.

– Nej, jag trodde nog att Yokohama-killarna med Magnus Karlsson i spetsen skulle ta flest poäng. Det blev en mycket angenäm överraskning för mig, förklarade Anders Manley efter racet när alla gratulerade.

– Jag hade faktiskt allvarliga funderingar på att lägga av racingen efter denna säsong, men nu måste jag bara köra ett år till. Det är häftigt att komma ut med startnummer noll.

Manley, som arbetar som skadetekniker på Volvo, har tillhört toppskiktet i Volvo Original Cup under flera år. Men han har aldrig fått till det där lilla extra mot konkurrenter som Benno Andreasson, Stenkullen, och Roger Rudenbrandt, Borås, med flera toppförare i klassen.

Inte förrän under 1998. Manley inledde säsongen med en fjärdeplats och det skulle bli årets sämsta placering för hans del.

Fortsättningen blev rena tågresa på räls för Manley. Från den 14 juli i Karlskoga, till och med den 20 september på Kinnekulle Ring, abonnerade Anders på en plats på prispallen. Hans åtta deltagningar under 1998 har följande imponerande placeringar: 4-3-1-2-2-2-1-1. Här kan man tala om tillförlitlighet.

Segraren från 1997, Benno Andreasson, var den som satte lite press på Manley, men när den sistnämnde rutinerat tog ledningen i finalen försvann alla chanser för Benny som slutade tvåa i tabellen.

### Fem av femton kunde vinna

Renault 5 Junior heter SSK-seriens juniorklass, som omfattar åldrarna 15-18 år. Den här klassen har blivit en mycket förnäm plantskola för svensk racing, och framtiden ser också ljus ut för junior-klassen.

Under 1998 deltog 15 juniorer som visade upp sin skicklighet i samtliga åtta SSK-tävlingar runt om i Sverige. Juniorserien kör mitt i programmet, så att ungdomarna får uppleva pressen när publik, media och andra klassers förare tittar på. Liksom i övriga klasserna intervjuas förarna av speaker och journalister efter racen, vilket gör att de här ungdomarna också skolas i att uttrycka sig och bjuda på sig själva inför åhörare och media.

Årets juniorklass blev mycket jämn och spännande. Dramatiken var faktiskt inte över förrän finalsegraren, Tobias Jonasson, Hörja, Hässleholm, efter 12 varv gått i mål på Kinnekulle Ring. Jonas, som är junior även 1999, vann mästerskapet men Marcus Ekström, Avesta, Jonas Landegren, Köping, Erik Andersson, Hedemora och Niklas Lassbo, Stora Skedvi, flåsade honom i nacken in i det sista. Det var nämligen inte mindre än fem förare som hade chansen att vinna mästerskapet inför finalen. De här bilarna är mycket jämbör-

## EDC / Bilsport Trophy

|                                     | 12/7 Falkenberg | 30/8 Gelleråsen | 20/9 Kinnekulle | Poäng tot. |    |
|-------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------|----|
| 1. Eric Persson, Katrineholms MK    | Mercedes 190    | 19              | 21              | 17         | 57 |
| 2. Jan Walter, Örebro RC            | Mazda RX-7      | 15              | 18              | 21         | 54 |
| 3. Gunnar Lundström, Umeå AK        | Ford Capri      | 16              | 17              | 19         | 52 |
| 4. Thomas Stenlund, MK Nord Jämten  | Ford Capri      | 17              | 14              | 16         | 47 |
| 5. Villy Zielinski Sthlms SVK       | Lotus Europa    | 18              | 15              | 14         | 47 |
| 6. Tomas Nyström, MK Rimo           | BMW M318 Evo    | 21              | 19              | 3          | 43 |
| 7. Mikael Dahlgren, Ulricehamns MK  | Mercedes 190    | —               | 16              | 18         | 34 |
| 8. Börje Gustafsson, Sthlms SVK     | BMW M3          | 8               | 12              | 10         | 30 |
| 9. Torbjörn Holmstedt, Karlskoga MF | Mercedes 190    | 11              | 5               | 13         | 29 |
| 10. Håkan Malmberg, Stockholms SVK  | Mercedes 190    | 13              | —               | 15         | 28 |
| 11. Tomas Karlsson, Kils MK         | Mercedes        | 9               | 6               | 9          | 24 |
| Bengt Lundström, Skillingaryds MK   | Mercedes Evo I  | 12              | 11              | 1          | 24 |

# SSK Serien

## ETAB Data Cup

|   | 3/5 Kinnekulle | 24/5 Kinnekulle | 14/6 Gelleråsen | 12/7 Falkenberg | 25/7 Kinnekulle | 26/7 Kinnekulle | 16/8 Kinnekulle | 30/8 Gelleråsen | 20/9 Kinnekulle | SSK-poäng totalt |
|---|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|
| 1. Jan Walter, Örebro RC, Mazda RX-7              | 16             | 15              | 18              | (14)            | 19              | 18              |                 | 18              | 42              | 146              |
| 2. Mikael Dahlgren, Ulricehamns MK, Mercedes 190  | 12             | 16              | 15              | —               | 21              | 21              |                 | 16              | 36              | 137              |
| 3. Gunnar Lundström, Umeå AK, Ford Capri          | 13             | (12)            | 16              | 15              | 14              | 17              |                 | 17              | 38              | 130              |
| 4. Eric Persson, Katrineholms MK, Mercedes 190    | 14             | —               | 1               | 19              | 18              | 15              |                 | 21              | 34              | 122              |
| 5. Villy Zielinski Sthlms SVK, Lotus Europa       | —              | 18              | 11              | 18              | 16              | 14              |                 | 15              | 28              | 120              |
| 6. Tomas Nyström, MK Rimo, BMW M318 Evo           | 18             | (5)             | 14              | 21              | 13              | 16              |                 | 19              | 6               | 107              |
| 7. Torbjörn Holmstedt, Karlskoga MF, Mercedes 190 | —              | 11              | 13              | 10              | 11              | 12              |                 | 5               | 26              | 88               |
| 8. Håkan Malmberg, Sthlms SVK, Mercedes 190       | 10             | 13              | 12              | 12              | 2               | 4               |                 | —               | 30              | 83               |
| 9. Fredrik Nilsson, Falkenbergs MK, BMW M3        | 15             | 14              | —               | 3               | 15              | 19              |                 | 4               | —               | 70               |
| 10. Börje Gustafsson, Sthlms SVK, BMW M3          | 8              | —               | 10              | 7               | 7               | 3               |                 | 12              | 20              | 67               |
| 11. Thomas Stenlund, MK Nord Jämten, Ford Capri   | —              | —               | —               | 16              | —               | —               |                 | 14              | 32              | 62               |
| Ronnie Hermansson, Sthlms SVK, BMW M3             | —              | 2               | 9               | —               | 10              | 10              |                 | 9               | 22              | 62               |
| Bengt Lundström, Skillingaryds MK, Mercedes       | —              | 10              | 8               | 11              | 9               | 11              |                 | 11              | 2               | 62               |

## Yokohama Cup

|   |    |    |    |    |    |    |    |    |     |
|---|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| 1. Peter Olsson, Fjärås MK, Opel Kadett GTE         | 15 | 19 | —  | 21 | 18 | 21 | 19 | 38 | 151 |
| 2. Reine Bergström, Hällefors MK, Peugeot 205       | 19 | 18 | 6  | 19 | 19 | —  | 18 | 42 | 141 |
| 3. Magnus Karlsson, Sthlms SVK, BMW M3              | 21 | 21 | 5  | 18 | 21 | 18 | 21 | —  | 125 |
| 4. Mikael Mohlin, Bohus KC, Opel Manta              | 8  | 14 | 16 | 15 | 2  | 19 | 16 | 36 | 124 |
| 5. Per Rosendahl, Kolsva MS, Toyota Starlet         | 12 | —  | 18 | —  | 16 | 15 | 15 | 34 | 110 |
| 6. Kenneth Ekström, Sthlms SVK, Opel Manta B        | 11 | 13 | 13 | 12 | 11 | 12 | —  | 28 | 100 |
| 7. Gunnar Olårs, Rasbo MK, Vauxhall Chev.           | 16 | 16 | 2  | 16 | 17 | —  | 17 | —  | 84  |
| 8. Mikael Johansson, Västerås MS, Opel kadett       | —  | —  | 10 | 9  | 15 | —  | 12 | 32 | 78  |
| 9. Göran Carlström, Skepptuna MK, BMW 318i          | —  | 15 | 19 | 17 | —  | 16 | —  | —  | 67  |
| 10. Jörgen Hansson, Hyllinge MS, BMW                | —  | —  | —  | 10 | 9  | 13 | 14 | 16 | 62  |
| 11. Robert Holmberg, Nya Anderstorps RC, Volvo 142R | 2  | —  | —  | 2  | 12 | 11 | —  | 30 | 57  |
| 12. Reine Söderkvist, Vara MK, Saab 99              | 7  | 8  | —  | —  | —  | 7  | 5  | 22 | 49  |

## Renault 5 Junior

|  |     |     |     |     |    |    |    |    |    |
|--|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|----|
| 1. Tobias Jonasson, Hässleholms MK, Renault 5 TS | 14  | (7) | 9   | 15  | 7  | 9  | 11 | 28 | 93 |
| 2. Marcus Ekström, Avesta BK, Renault 5 TS       | (8) | 8   | 11  | 12  | 12 | 13 | 9  | 22 | 87 |
| 3. Johan Landgren, Kolsva MS, Renault 5 TS       | 9   | 9   | 3   | (2) | 14 | 15 | 12 | 24 | 86 |
| Erik Andersson, SMK Hedemora, Renault 5 TS       | 11  | 10  | (1) | 10  | 11 | 12 | 14 | 18 | 86 |
| 5. Niklas Lassbo, Sätters MK, Renault 5 TS       | 12  | 12  | (8) | 11  | 9  | 10 | 8  | 20 | 82 |
| 6. Johan Persson, Kolsva MS, Renault 5 TS        | 10  | 5   | 7   | —   | 8  | 6  | 10 | 14 | 60 |

## Fyndbörsen Cup

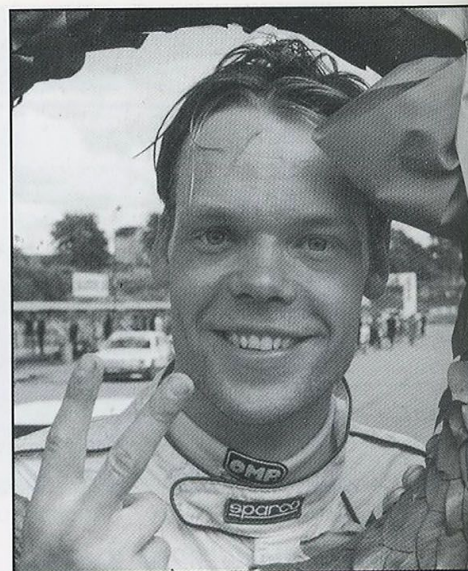
|   |     |    |    |     |    |     |    |    |     |
|---|-----|----|----|-----|----|-----|----|----|-----|
| 1. Stefan Söderström, Örebro RC, Suzuki Swift       | 10  | 14 | 21 | —   | 15 | 11  | 21 | 42 | 134 |
| 2. Per Fransson, Linköpings MS, Renault Clio        | 13  | 16 | 13 | 18  | 18 | 16  | —  | 36 | 130 |
| 3. Niclas Bengtsson, Falkenbergs MK, Volvo 850      | —   | 18 | 12 | 19  | 16 | 21  | 19 | 22 | 127 |
| 4. Kalle Kallin, Kils MK, Golf GTi                  | 19  | —  | —  | 14  | 21 | 14  | 17 | 30 | 115 |
| 5. Joakim Bringestad, Örebro RC, Golf GTi           | 6   | 19 | 17 | 15  | 17 | 12  | —  | 28 | 114 |
| 6. Thomas Andersson, Hyllinge MS, Opel Kadett       | 18  | —  | —  | 21  | 19 | —   | 16 | 34 | 108 |
| 7. Kjell Holgersson, Sthlms SVK, Renault Clio Will. | 17  | 21 | 19 | (9) | 14 | 13  | 12 | 10 | 106 |
| 8. Lars Sundman, Örebro RC, Renault Clio            | (7) | 9  | 16 | 17  | 13 | 10  | 18 | 16 | 99  |
| 9. Sofia Lassbo, N. Anderstorps RC, BMW 318ti       | 21  | —  | 10 | 8   | 2  | 15  | 7  | 32 | 95  |
| 10. Niclas Ericsson, Sthlms SVK, VW Golf            | 9   | —  | 5  | 11  | 9  | 19  | 14 | 24 | 91  |
| Jan Larsson, Göteborgs MF, Renault Clio             | 12  | 10 | 18 | 16  | 12 | (8) | 9  | 14 | 91  |
| 12. Leif Blyberg, SMK Karlskoga, VW Golf GTi        | 11  | 13 | 14 | 6   | 11 | 17  | 15 | —  | 87  |

## Volvo Original Cup

|   |      |    |    |      |    |    |    |    |     |
|---|------|----|----|------|----|----|----|----|-----|
| 1. Anders Manley, Fjärås MK, Volvo 242 GT       | (17) | 18 | 21 | 19   | 19 | 19 | 21 | 42 | 159 |
| 2. Benno Andreasson, MK Vättle, Volvo 262 C     | 21   | 17 | 19 | (13) | 16 | 21 | 17 | 36 | 147 |
| 3. Roger Rudenbrandt, Borås MK, Volvo 242 GT    | 19   | 21 | 18 | (17) | 21 | 18 | 18 | 28 | 143 |
| 4. Stefan Nyman, Borlänge MK, Volvo 242         | —    | 13 | 13 | 14   | 9  | 16 | 19 | 38 | 122 |
| 5. Björn Küller, Botkyrka MK, Volvo 242 GT      | —    | 15 | 15 | 11   | 17 | 17 | 15 | 24 | 114 |
| 6. Peter Karlsson, Ljusdals MK, Volvo 242       | —    | 19 | —  | —    | 18 | 15 | 14 | 34 | 100 |
| 7. Peggy Dicksdotter, Simrishamns MK, Volvo 244 | 15   | 14 | 9  | 9    | —  | 2  | 10 | 32 | 91  |
| 8. Niklas Jogér, Borlänge MK, Volvo 242         | 16   | 5  | 8  | 5    | 11 | 12 | —  | 30 | 87  |
| 9. Mikael Engdahl, Örebro RC, Volvo 244         | 7    | 12 | 7  | 10   | 15 | 6  | —  | 26 | 83  |
| 10. Lars-Ake Björk, Örebro BMCK, Volvo 242      | —    | 11 | 12 | 15   | 14 | 14 | 16 | —  | 82  |

## Super-Kart

|  |    |    |   |     |   |   |    |     |    |
|--|----|----|---|-----|---|---|----|-----|----|
| 1. Tomas Westerlund, Västerås MS, PVP    | 15 | 13 | 9 | (7) | 7 | 7 | 10 | 12  | 73 |
| 2. Bobo Westman, Järfälla MK, PVP        | 13 | 15 | — | 5   | 5 | — | 4  | 8   | 50 |
| 3. Bo Johansson, Enköpings MK, PVP       | 9  | 10 | 7 | 4   | 4 | 3 | 8  | (2) | 45 |
| 4. Ulf Lindberg, Enköpings MK, PVP/Rotax | 10 | 9  | 3 | —   | 1 | 4 | 6  | 6   | 39 |
| 5. Ulf Lock, Järfälla MK, PVP/Rotax      | 12 | 12 | — | —   | 3 | 5 | 2  | —   | 34 |



Mikael Dahlgren, Ulricehamns MK, vann två race på "Ringen" och slutade tvåa totalt i ETAB Data Cup.

Foto: BACKMANS FOTO

diga varför det brukar bli tuff öppning av tävlingarna. Tomas Jonasson, som vann tre av årets tävlingar, drog längsta sträet i inledningen av finalen.

Tomas lyckades få en lucka till konkurrenterna och gjorde inte ett enda misstag under hela racet. Johan Landgren blev tvåa, och Marcus Ekström lyckades pressa sin nos före Niklas Lassbo över mållinjen.

Härjaföraren kommer nu att ladda för att försvara sitt juniormästerskap nästa år. Några förare fyllde 18 år under säsongen, och måste därför lämna klassen. Deras tävlingsbilar säljs emellertid och inför nästa racingår fylls startfältet på med nya unga talanger.



Anders Manley, Fjärås MK, blev "årets SSK-are" och vann Volvo Original Cup.

Foto: JONNY PERSSON

# ERIC VILL BÄTTRA SITT PERSSSON-BÄSTA

På mycket kort tid har 27-åriga Eric Persson poppat upp som en av svensk racings stora talanger. Med sin Mercedes 190 Evo I/II far han fram så att konkurrenterna blir ungefär lika vita i synen som Mercans lack. Eric's prestationer blir så mycket mera imponerande när man vet att han kör med minimal sponsorstöd och supersnål budget...

## Attackerar för Etab-guld -98 med ny motor

Av Torbjörn Lundgren (text)  
Tony Welam, Backmans (foto)

■ ■ ■ 1997 års säsong i Etab Data Cup är nog något Eric Persson gärna glömmer!

Motorras, vävvlädsras och en del annat strul förvandlade segerdrömmar till mardrömmar. Trots att han ofta tillhörde de allra snabbaste blev det få poäng i korgen och en tämligen blygsam slutplacering.

Annat sag det ut inför 1996, då Eric just köpt sin Mercedes av Anders Dahlgren.

— Ja, jag hade ju lyckats skrapa ihop pengar så att jag kunde köpa en bil som passade ganska bra i SM. Dessutom skulle jag aka SSK-seriens Etab Data Cup, mest för att få akträning.

Eric började sannerligen inte från noll med Mercan. Faktum är att han började tävla i gokart redan som 10-åring. Han körde sedan gokart i olika klasser med bra resultat — ett 50-tal individuella segrar, ett NM-silver och ett SM-silver samt segrar i såväl Ronnie Peterson Memorial och Göteborgs Stora Pris.

### Liten men snabb

■ 1992 tog han steget upp i en "riktig" bil. En liten Citroën AX Sport i den då nystartade Grupp N-klassen på bana.

— Den var kvick och lättkörd. Jag tog SM-silver -92 och -93 och NM-guld -93, -94 bytte jag klass till SSK:s Klass 1. Det var det enda jag kunde använda bilen till eftersom man slagit ihop Grupp N-klasserna i SM så att man fick köra Citroën mot 2-litersbilar.

Övriga deltagare fick snart klart för sig att även en liten Citroën är giftig med rätt chaufför. Eric spadade hem Klass 1 totalt både -94 och -95, men nu var han sugen på större uppgifter.

— Jag ville aka storstandardvägen i SM och lättrade bland annat på BMW M3. Att det blev Mercedesen var en ren slump.

Eric fick tag på bilen hos Mr Mercedes, Anders Dahlgren. Anders har tagit hem i stort sett rubbet av de gamla DTM-Mercor som går i svensk racing i dag. Bilen var då den nyaste Dahlgren hade hemma och Eric köpte den utan motor och växellåda.

— Jag letade runt lite efter lämplig motorleverantör och kom fram till

att bästa alternativet var Lejtorp Racing i Fjögesta. Det blev en 2,5-liters Volvo-motor, främst för att 2,5 liter var gränsen för oss i SM.

Eric plockade ihop bil, motor och en växellåda med drevsats från Selholm. Pappa Göran hjälpte till liksom en morbröder.

— Själv är jag inte så jåkla bra på att skruva, så jag är rätt så beroende av att pappa hänger med. Dessutom är han den ende som kan köra vår depåhus...

Första randorna med Mercan kändes lite kusliga, bilen gick lite som den ville.

— Men när jag fått justera in den lite och satt på nya däck runt om blev det som en ny bil. Redan på Mantorp kändes det som om det inte var helt hopplöst.

Snart nog var Eric hemma i Mercan och akte allt fortare, även om han var rädd om den dyra bilen.

— Hade jag åkt av och knölat till den hade nog säsongen varit slut.

I SM slog Eric igenom rejält. I näst sista raceet hade han en magnifik fight med Hasse "Z" Berglund och var nära att vinna. Trots två motorras under säsongen slutade han som femma i STCC. Nu återstod dock ett par SSK-tävlingar.

— Det blev lite spurt på slutet. Jag fick upp farten rejält. Var tvåa på Gelleråsen och vann finalrace där man fick dubbla poäng. Tack vare det slutade jag som tvåa i Etab.

Ändå tycker han att STCC var roligast.

— Det var ju så mycket drag runt den klassen. Bra med publik, stor uppmärksamhet i media och kul tävlingar med grid-girls och allt.

### Stor besvikelse

■ Som bekant ändrades reglerna i STCC till 1997. FIA Klass II-bilarna

slapp tilläggsvikten de kört med -96 vilket gjorde att gamla Nordic Touring-bilar som BMW M3 och Mercedes 190 knappast skulle ha en chans att hänga med.

### Etab växte

■ — Det blev en rätt så stor besvikelse, säger Eric. När jag köpte Mercedesen hoppade jag kunna göra en flerårig satsning på SM. Jag och Micke Dahlgren resonerade om saken men varken han eller jag ville vara med där för att slåss om tiondeplatsen så vi avstod från STCC.

— Men å andra sidan hade ju Etab Data Cup växt till sig så mycket så det blev kanske inte helt fel ändå...

Något som definitivt inte blev fel var Eric's konkurrenskraft i fjolårets Etab-cup. Han kunde gå ned 100 ce i motorn och fick därmed plocka ur 50 kg bly.

Bilsports läsare vet att han ledde premiärloppet på "Kullen" när gasväjern hoppade av. I andra del-

tävlingen hade han pole men fick ge sig i starten för Hasse "Z" och hans motorstarka bil och kom tvåa. Målet var dock att vinna cupen.

Nu blev det inte så. Små resurser och mycket strul lade krocksbän. 1997 blev därmed något av ett mellanår.

— Men till 1998 års Etab-säsong kommer han igen. Nu med motor från Highspeed. Fortfarande Volvo men förhoppningsvis bättre och driftsäkrare än tidigare. Eric lär ha fått ett bra avtal med Highspeed. Något som är viktigt då sponsorkontrakt fortfarande är kort och budgeten liten.

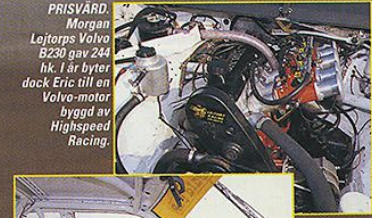
### Tuff säsong -98

■ I övrigt är bilen densamma som tidigare. Eric vet att årets säsong inte direkt blir mindre tuff än fjolårets. Mikael Dahlgren kommer till start med en "Lowline" Mercedes 190 och Thomas Nyström har köpt Hasse "Zätas" fjolårsbil, den med Volvo Eyo-motor försedd BMW E36-raceren.

Helst av allt skulle Eric vilja komma vidare inom racingen och få köra för något profsstall.

— Men frågan är om det är realistiskt. Jag är dålig på att skaffa sponsorer. Jag har svart att säga att jag är bra.

Men bra är han, och det finns gott om plats för sponsorer på den vita Mercedesen!



PRISVÅRD  
Morgan Lejtorps Volvo B230 gav 240 hk i år bytet dock Eric till en Volvo-motor byggd av Highspeed Racing.

MERCA-KLASS.  
Något enklare än en gat-Mercedes. Men rätt standard jämfört med en modern BTCC-bil.

### RECEPT

Namn: Eric Persson, 27.  
Bor: Katrineholm.  
Klubb: Katrineholms MK.  
Yrke: Konstruktör på SKF Mekan AB.  
Family: Sambö med vresige katten Pelle.  
Hobbies: Tennis "för att hålla mig i form".  
Meriter: 50-tal segrar i gokart, NM-silver, SM-silver och SM-brons i gokart. Ett NM-guld och två SM-silver i racing Grupp N. Seger i SSK Klass 1 -94 och -95. Femma i STCC och tvåa i Etab Data Cup -96.  
Sponsorer: SKF Mekan AB, IKG, Bivridspecialisten BVS, Valla Däck, Katrineholmskuriren.  
Bil: Mercedes 190 Evo I/II -91.  
Motor: Volvo B230, 2.370 cc, med enkel överliggande kamaxel, två ventiler/cylindrar.  
Motor: insprutning, torrsmsmsmörjning, byggd av Highspeed Racing.  
Max effekt: Ca. 250 hk.  
Transmission: Nybyggd 5-växlad dogring i Volvo M47-hus, Selholm drevsats, bakhjulsdrift.  
Hjulupphängning: Mercedes Evo I för DTM runt om, Bilstein stötdämpare.  
Bromsar: Skivor runt om, Brembo.  
Fälgar: Speedline 9x18".  
Däck: Pirelli 245x45x18".  
Vikt: 1.110 kg med forare.



SNÖVIT: Som synes finns det gott om plats för lugade sponsorer på Mercan. Eric's budget är inte en tiondel av vad de största STCC-teamen har.



# EDC

## Prispengar ger tuffa fighter i SSKs tunga racingklass

# KÖR OM 135 000

### Etab Data Cup

Av Pecka Svensson (text), Tony Welam, Per Backman (foto)

Svensk racing är inte bara STCC. Privatserien EDC — Etab Data Cup — sponsras i år fullt ut av BilSport. Säsongen omfattar åtta deltävlingar med premiär på Kinnekulle Ring den 3 maj. Kampen om prispengarna avgörs i tre av deltävlingarna: "Västkostloppet", "Kanonloppet" och "SSK-finalen" den 20 september.



Dom har kallats racingens korplag. Och det stämmer — om man utgår från deras ekonomiska resurser!

Men förarna i EDC (Etab Data Cup) är långt ifrån några amatörer som kör hellre än bra. Årets serie blir den tuffaste någonsin.

— Självklart sporrar man av all uppmärksamhet som finns kring konkurrenterna i STCC, säger Mikael Dahlgren, totaltvåa i fjol.

Micke stod inför den här säsongen och väjde mellan STCC och EDC. Men valde — av ekonomiska skäl — den BilSport-sponsrade serien.

— BilSport har ju under flera år backat upp oss som kör för egna pengar, säger Micke. För mig känns det helt rätt att fortsätta i den här klassen. Jag vet att vi får publicitet och jag är dessutom övertygad om att det blir mycket publik.

### 135.000 kr i prispengar

■ Åtta deltävlingar körs med början på Kinnekulle Ring den 3 maj



**TROGEN WANKEL.** Janne Walter är regerande EDC-mästare. Men kommer japansk wankelteknik att kunna hålla undan mot kompetenta standardvagnar av tyskt ursprung?

och final på samma bana den 20 september.

Nytt för i år är att tre av deltävlingarna ingår i BilSport Trophy; "Västkostloppet", "Kanonloppet" och "SSK-finalen".



**TOPPFAVORIT.** Micke Dahlgren kör i år Lowline-Mercan som pappa Anders tog hem från Tyskland i fjol. Toppkandidat till seger både i EDC-serien och i "BilSport Trophy".

— För att få räkna poäng i BilSport Trophy krävs att man inte tagit ut startnummer i STCC, säger SSK-basen Bosse Pettersson. Viser EDC och BilSport Trophy som en privatserie där miljoner i sponsor-



**NY MOTOR.** Håller bara bitarna för Eric Persson blir han livsfarlig för konkurrenterna i årets EDC-serie. Fortsätter i samma Merca-kaross, men med ny motor från Highspeed.

pengar inte får fälla avgörandet. Här handlar det mer om stor talang än stor plånbok.

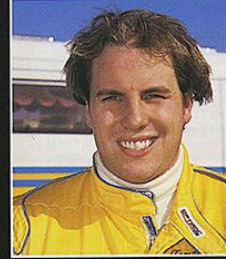
135.000 kr står på spel. Vinnaren av BilSport Trophy får 50.000 kr medan tvåan får 30.000 kr och trean



**FAVORIT I REPRIS.** Ronnie Hermanson har inte fyllt 30, men räknas ändå till veteranerna. Gör comeback i år och tippas av konkurrenterna som en av kandidaterna till totalsegern.

20.000 kr. Dessutom utgår en bonus på 5.000 kr till placeringarna 4-10:e plats.

— Prispengarna ska ses som en oppmuntran mer än belöning, säger Bosse Pettersson. En sporre



**LOVANDE TALANG.** Thomas Nyström från MK Rimbo köpte Hasse "Zatas" vassa BMW med avsikt att inte bli sämre än trea i årets tuffa upplaga av Etab Data Cup.

för unga förare att visa vad dom går för.

### Tufft för Walter

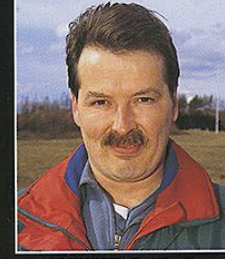
■ Regerande mästaren i klassen, Janne Walter, får det inte lätt. Han



**DTM-BMW.** Fredrik Nilsson flyttar upp en division till årets säsong. Har köpt en fd fabriksbil i DTM och satsar allt för placering på pallen när säsongen räknas ihop.

har vidareutvecklat wankel motorn under vintern, monterat större bromsar fram på Mazda och bättre trät på aerodynamiken för att minska luftmotståndet ytterligare.

— Målsättningen är givetvis att



**REVANSCHSUGEN.** Torbjörn Nordenström har byggt en ny 2,5 liters Volvo-motor till sin gamla Opel Manta. Sugan på seger, men klarar han av den nya generationen?

jag ska försvara titeln, säger Janne som vill visa att vinsten från fjol inte var någon engångsforeteelse.

Värsta konkurrenten, tror Janne, kommer från Villy Zielinski och

Vänd!

# FÖRRARPresentation EDC – ETAB DATA CUP – 1998

## Jan Walter

Ålder: 37 år.  
Hemort: Garphyttan.  
Klubb: Örebro Racing Club.  
Startnr: 1.  
Meriter: Regerande mästare i Etab Data Cup, trea i Yokohama Cup -92.  
Sponsorer: Blennowns Bil i Skurup, Örebro Företagskonsult, Bil & Planglas i Örebro, Viby Racing Eskilstuna, Bilmekeano Karlskoga, Närkes Kil Bil & Plåt, "Plast Olle" pensionär från Kvarntorp.  
Bil: Mazda RX7 -83.  
Motor: Mazda Wankel 13B.



## Mikael Dahlgren

Ålder: 28 år.  
Hemort: Ulricehamn.  
Klubb: Ulricehams MK.  
Startnr: 2.  
Meriter: Etta i Castrol Cup -93, tvåa -94, tvåa i SM -95, trea i STCC -96, tvåa i Etab Data Cup -97.  
Sponsorer: NGK, Kamasa Tools, Pirelli, Grafiska Kompaniet, Gson Reklam, MER, Länsförsäkringar, Bilexpo, Gummi-Lasse, Optimaltryck, Fäldts Grafiska, Valvoline, DS Bilservice, Rosell Komponenter, GH Husvagnar, Jaktlund Power, G Andersson Ämnessågen.  
Bil: Mercedes 190 E Lowline -93.  
Motor: Mercedes 2,4-liters.



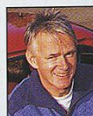
## Tomas Nyström

Ålder: 25 år.  
Hemort: Rimbo.  
Klubb: MK Rimbo.  
Startnr: 4.  
Meriter: Femma i Etab Data Cup -96 och fyra -97.  
Sponsorer: Nyströms Cement, Leca, Rimbo Gummiverkstad.  
Bil: BMW 318i.  
Motor: Volvo EVO, 2,499 cc.



## Willy Zielinski

Ålder: 51 år.  
Hemort: Borås.  
Klubb: SSK.  
Startnr: 5.  
Meriter: Trea i SSK Formel 1300 -74, trea i Formel Ford -85. Med Lotusen: Femma i Etab Data Cup -97.  
Sponsorer: Familien.  
Bil: Lotus Europa Special -72.  
Motor: VW Golf 1.566 cc.



## Håkan Malmberg

Ålder: 44 år.  
Hemort: Båsta.  
Klubb: SSK.  
Startnr: 6.  
Meriter: Nya i Etab Data Cup -96 och sexa -97.  
Sponsorer: Kamasa Tools, Pirelli, NKÖ, Enköping Glasgjäst.  
Bil: Mercedes EVO II DTM.  
Motor: Volvo B23/B230 2.550 cc.



## Anders Svensson

Ålder: 38 år.  
Hemort: Lidköping.  
Klubb: SSK.  
Startnr: 7.  
Meriter: Sjuva i Etab Data Cup -96 och -97.  
Sponsorer: Husvagn Svenska AB, Carpart Novotel AB och Kartåsen Fastigheter AB.  
Bil: BMW 318i.  
Motor: BMW M3 1.998 cc.



## Erik Persson

Ålder: 27 år.  
Hemort: Katrineholm.  
Klubb: Katrineholms MK.  
Startnr: 9.  
Meriter: 1 NM-guld, 2 SM-silver banvagnsgrupp N, Etta SSK klass 1 -94 och -95, Femma i STCC och tvåa i Etab Data Cup -96, nia -97.  
Sponsorer: BVS Bildvårdsspecialisten, Personal, SKF Mekan AB, IKG Sörmland.  
Bil: Mercedes 190 EVO II.  
Motor: Volvo B230, 2.370 cc.



## Tomas Stenlund

Ålder: 49 år.  
Hemort: Svanbyn.  
Klubb: MK Nordjämten.  
Startnr: 10.  
Meriter: Tvåa i SM -78, trea SM -81, fyra finska mästerskapet -89 & femma Turbocup Donington -83.  
Sponsorer: Resurshuset Leif Englund och Ecodress.  
Bil: Ford Capri. Motor: Volvo 2.330 cc.



## Gunnar Lundström

Ålder: 43 år.  
Hemort: Umeå.  
Klubb: Umeå AK.  
Startnr: 12.  
Meriter: Svensk mästare på is -82 och -90. Etta i Castrol Cup -87 och -88. Tvåa -86 och -89. Trea i Etab Data Cup -96.  
Sponsorer: Resurshuset Leif Englund och Ecodress.  
Bil: Ford Capri. Motor: Volvo 2.280 cc.



## Morgan Lejtorp

Ålder: 47 år.  
Hemort: Fjögesta.  
Klubb: Motorklubben Koppberget.  
Startnr: 13.  
Meriter: Ny i Etab.  
Sponsorer: Siksens, LKs & Daniels Bilservice, jobbar på att få fler.  
Bil: Mercedes C-klass EVO 5.  
Motor: Volvo B230.



## Henrik Ahonen

Ålder: 41 år.  
Hemort: Gävle.  
Klubb: SMK Gävle.  
Startnr: 16.  
Meriter: Sponsorer: Kamasa Tools, Pirelli, NKÖ, Enköping Glasgjäst.  
Bil: Volvo 900.  
Motor: B230 2.500 cc.



## Lars Brandström

Ålder: 47 år.  
Hemort: Djurås.  
Klubb: Borlänge MK.  
Startnr: 17.  
Meriter: Sponsorer: -  
Bil: Ford Sierra.  
Motor: 2-liters.



## Ronnie Hermansson

Ålder: 28 år.  
Hemort: Tressö.  
Klubb: SSK.  
Startnr: 19.  
Meriter: Tvåa i Yokohama Cup -94, etta samt SSK-mästare -95, etta Yokohama Cup -96.  
Bil: BMW M3 -92.  
Motor: Inte bestämt när tiden gick i tryck.



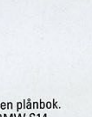
## Torbjörn Holmstedt

Ålder: 42 år.  
Hemort: Karlskoga.  
Klubb: SSK.  
Startnr: 21.  
Meriter: Sponsorer: Etab Data, Sandvik-Bahco, Michelin, Castrol, Köhler Racing, Autoteknik och Sunoco m.f.  
Bil: Mercedes 190 EVO II.  
Motor: Volvo EVO 2,5-liters.



## Kenneth Hjärner

Ålder: 25 år.  
Hemort: Bälinge.  
Klubb: SSK.  
Startnr: 25.  
Meriter: Sponsorer: Tar allt ut egen plånbok.  
Bil: BMW 320i. Motor: BMW S14.



## Kjell-Ove Andersson

Ålder: 29 år.  
Hemort: Vedum.  
Klubb: Kullings MS.  
Startnr: 27.  
Meriter: Gokart, Rally, Racing med varierande resultat.  
Sponsorer: SAKO Racing.  
Bil: Volvo 240. Motor: B21 2.218 cc.



## Bengt Lundström

Ålder: 51 år.  
Hemort: Bor.  
Klubb: Skillingaryds MK.  
Startnr: 28.  
Meriter: Tio års internationellt rallytävlande 1973-83. Därefter enstaka rallytävlingar med Subaru. Återfyllt -97 i Etab Data Cup.  
Sponsorer: Meka bitillbehör Värnamo, Gnosjö Automatsvarvning AB, Ratool Alvesta, Direct Biluthyrning Värnamo.  
Bil: Mercedes 190. Motor: Volvo 2,5-liters.



## Börje Gustafsson

Ålder: 38 år.  
Hemort: Järfälla.  
Klubb: SSK.  
Startnr: 34.  
Meriter: Sponsorer: Orange Clean, NCC, Biila Lastbilar, TK Data, HD Snickerier, Binab.  
Bil: BMW M3.  
Motor: Volvo 2.393 cc.



## Kennet Klason

Ålder: 35 år.  
Hemort: Gislaved.  
Klubb: ARC.  
Startnr: 44.  
Meriter: Pop Race 84-86, Yokohama Cup 89-93, Etab Data Cup -97.  
Sponsorer: -  
Bil: BMW.  
Motor: Volvo B230.



## Ingvar Johansson

Ålder: 36 år.  
Hemort: Gislaved.  
Klubb: ARC.  
Startnr: 45.  
Meriter: Castrol Cup -83 till -86.  
Sponsorer: -  
Bil: BMW.  
Motor: Volvo B230.



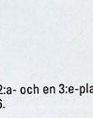
## Göran Larson

Ålder: 44.  
Hemort: Lanna.  
Klubb: Örebro RC.  
Startnr: 54.  
Meriter: Vann Volvo Cup -96, trea -97, 14:a i Etab -96.  
Sponsorer: Örebro Företagskonsult AB, Stadstryck i Örebro AB, Stilbildarna, BEMÅ Lyft, Åkermans Plåt, Aspen Glas, Lejtorp Racing, Skyttjänst, Stall Wikstrand, Kihl Plåt & Lack, Däckia, Lastbilservice i Örebro, Mamma.  
Bil: Volvo 142 -68.  
Motor: Volvo B230 2.346 cc.



## Leif Frykä

Ålder: 65.  
Hemort: Håta, Kungälv.  
Klubb: SSK.  
Startnr: 55.  
Meriter: 1 seger -93, en 2:a- och en 3:e-plats -90, samt en 3:e-plats -86.  
Sponsorer: -  
Bil: Ford Anglia -64.  
Motor: Volvo B23 2.490 cc.



När denna tidning gick i tryck, veckan före påsk, var långt ifrån alla anmälningar klara till EDC - Etab Data Cup. Läs Bilsport om du vill veta hur det kompletta startfältet ser ut inför premiärtävlingen på Kinnekulle Ring den 2-3 maj 1998.  
Eller besök oss på Internet: www.fabas.se eller www.sportinfo.com

## Torbjörn Nordenström

Ålder: 38.  
Hemort: Gnosjö.  
Klubb: Nya ARC.  
Startnr: 56.  
Meriter: Seger i Castrol Cup (Klass 3) -94 och -95.  
Sponsorer: Simons, Gnosjö Automatsvarvning, Quaker State, Plab, GIK, Holmgrens Bil, MMR, AGI och Race Fuel 66.  
Bil: Opel Manta -76.  
Motor: Alternativt Volvo sugmotor på 2.500 cc eller turbomotor på 1.640 cc.



## "Rally-Harry" Bengtsson

Ålder: 70.  
Hemort: Nacka.  
Klubb: KAK Motorsport.  
Startnr: 70.  
Meriter: 3:a i Hedemoras GP 1954, 5:a i Europas GP på Nürburgring -54 i Porsche, 1:a i Midnattsörsrallyt -56 med VW, Nordisk Mästare i Rally -58 och -59.  
Sponsorer: PRO, Kamasa-Tools, NGK, Clarion och många vänner.  
Bil: Mercedes 190 Evo. Motor: -



## Jonas Ingre

Ålder: 27.  
Hemort: Hägersten.  
Klubb: Club Alfa Romeo Racing.  
Startnr: 71.  
Meriter: Totals Seger Roadsport B -96 och i Modsport II -97.  
Sponsorer: MT-Motor.  
Bil: Alfa Romeo Alfetta GT -75.  
Motor: Alfa Romeo TS 2.000 cc.



## Fredrik Nilsson

Ålder: 31.  
Hemort: Falkenberg.  
Klubb: Falkenbergs MK.  
Startnr: 88.  
Meriter: 3:a i Yokohama Cup -96, tvåa -97.  
Sponsorer: -  
Bil: BMW M3 DTM -92. Motor: Köhler Volvo.



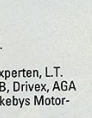
## Håkan Genberg

Ålder: 36 år.  
Hemort: Huddinge.  
Klubb: Huddinge MK.  
Startnr: 89.  
Meriter: Körte rally tidigare.  
Sponsorer: Nordic Drinks AB, Bilspocialen, Al Telefon, NMT Transport, Teletjänst i norr AB, Skaldjurs-grossen, ITV System, Häge car Saint.  
Bil: Alfa Romeo GTV6. Motor: 2,5-liters V6:a.

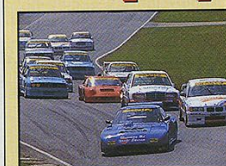


## Anders Weglin

Ålder: 48.  
Hemort: Alfta.  
Klubb: Waxdalens MK.  
Startnr: -  
Meriter: -  
Sponsorer: Ståtdämparexperten, L.T. Jonsson Maskinteknik AB, Drivex, AGA Gas, KEW Högrtryck, Backebys Motorrenovering.  
Bil: Saab 900. Motor: Saab 2.000 cc.

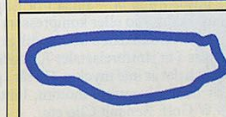


# BILSPORT Trophy



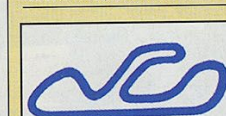
Tre av deltagarna i EDC ingår i "Bilsport Trophy" där förra tävlar om 135.000 kr i prispengar: "Västku-loppet" 10-12 juli, "Kanonloppet" 29-30 aug och "SSK-finalen" 19-20 sept.

## BANORNA 1998



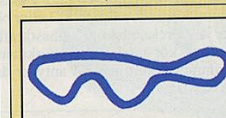
### FALKENBERGS MOTORBANA

SSK-serien 1998: 10-12/7.  
Banplacering: Vid väg 154 lite nordost om Falkenberg.  
Baniängd: 1.833 m.  
Banrekord: 38,2 sek, Bengt Trädgårdh, F3.  
Tel: 0346-194 62, Fax: 0346-197 38.



### GELLERÅSEN

SSK-serien 1998: 13-14/6, 23-30/8.  
Banplacering: Vid väg 237, 5 km norr om Karlskoga.  
Baniängd: 2.530 m.  
Banrekord: 1.04 min, Jimmy Bohlin, F3 1995.  
Tel: 0586-150 10, Fax: 0586-150 49.



### KINNEKULLE RING

SSK-serien 1998: 2-3/5, 23-24/5, 24-26/7, 15-16/8, 19-20/9 (final).  
Banplacering: 5 km norr om Götene.  
Baniängd: 2.072 m.  
Banrekord: 47,41 sek, Niclas Jönsson, F3 1990.  
Tel: 0511-580 60, Fax: 08-712 11 18.

# Många har god chans att vinna!

hans lilla röda Lotus Europa.  
— Det är framför allt Willy som jag har försökt möta på den tekniska utvecklingen, säger Janne.

## Ny generation

Med all respekt för de udda bi-

larna som Janne Walter och Willy Zielinski valt att rejsa med, så är det ändå framför allt BMW och Mercedes som publik och Bilsport-läsare vill se i aktion.

Och här kommer också den nya generationen förare in i bilden. Som Micke Dahlgren, men också Thomas Nyström, Eric Persson och Fredrik Nilsson. Och även 1995 års SSK-mästare Ronnie Hermansson, som gör comeback efter ett års uppehåll.

— Hade planerat att åka STCC först, men fick inte ihop tillräckligt

med pengar, säger Ronnie som köpt Hasse "Zäta" Berglunds BMW M3. Den han körde säsongen -96.

Ronnie börjar med en tunn budget men hoppas kunna öka satsningen allt efter som nya friska sponsorpengar kommer in.

## Farliga rörramsbilar

Janne Walter är favorit, men han har anledning att känna sig hotad av många. Som till exempel av Thomas Nyström. Han åker också med en fd "Zäta-bil". Den röda BMW-n E36 med Volvo Evo-

motor byggd av Kent Karlsson/Motordesign. Nu är bilen klätschigt omlackerad i Nyström-färgerna blått och gult.

Thomas rankar själv motståndarna så här:

— Micke Dahlgren är jämt farlig, nu har han ju dessutom ny bil. Ronnie Hermansson blir säkert giftig och Eric Persson åker alltid fort. Håller grejerna för Eric är han en klar segerkandidat.

— Vem det blir som vinner? Svårt att säga, min egen målsättning är att komma bland de tre främ-

sta, efter någon eller några del-segrar. Men man vet aldrig, rör-ramsbilarna är ju också farliga.

## Fredrik i DTM-bil

Ny i toppgänget är förutom Ronnie Hermansson, hans värsta antagoniser från Yokohama Cup: Fredrik Nilsson, Falkenberg. Han kommer med en tysk BMW M3, en 92:a fabriksbil som gått i DTM. Här i EDC har bilen en Volvo-motor från Köhler.

— Jag vill gärna vinna, säger Fredrik, men vet förstås inte, innan

sången, hur bilen står sig i konkurrensen.

Fredrik tror att hans värsta konkurrenter om segern blir Thomas Stenlund, Janne Walter, Micke Dahlgren, Thomas Nyström och Eric Persson.

"Dark horse" i det mer än 30 bilar stora startfältet är liksom ifjoll gamle ETAB-mästaren Torbjörn Nordenström som då aldrig fick databoxen till Opel Manta utan fuffens. Nu har han byggt ny motor, förlitande sig på traditionell teknik och mycket jävla-anamma. □

# FÖRSTKLASSIGE KALLIN GÖR DET SJÄLV



Säffles Kalle Kallin har tillhört toppen i SSK:s Klass 1 de senaste åren med totalseger 1997. Hans gamla Volkswagen Golf är inget väringbygge — snarare tvärtom. Med klurig envishet och en stor skopa talang har Kalle lyckats skapa en vinnande kombination genom att hela tiden utveckla både sig själv och bilen i små men viktiga steg.

Av Torbjörn Lundgren (text), Backmans (foto)

## Vinner i Klass 1 med egenhändigt byggd Golf

■■■ Klass 1 i SSK är förvisso en billig racingklass, men frågan är om någon kommit billigare undan än Kalle Kallin.

Och ändå lyckats tillhöra toppen...

Kalle halkade in i racingen via kompisen Jonas Johansson som började tävla med en Peugeot 205.

— Han behövde någon som hjälpte honom att skruva så jag hängde med. Och det gick ju så bra för honom, han vann Klass 1 två år för honom, så jag tänkte att jag skulle göra något jag också.

Sagtochgjort. 1993 köpte Kalle en gammal Volkswagen Golf GTI MKI.

— Jag vrängde ihop en tävlingsbil till de två sista tävlingarna. Jag köpte stötdämpare från Biltema och kapade till fjädrar som egentligen var till Peugeot, berättar han på sin västvärmländska dialekt.

— Stötdämparna fram var för långa så de fick jag kapa två cm. Sedan körde jag Gelleråsen och Kinnekulle och var väl en 10:a, 12:a — ungefär mitt i fältet.

Till -94 bytte Kalle motor till en 1800-kubikare med K-Jetronic och som han hellrenoverade.

### "Det var bare å köre"

■ — Jag bytte ett par drivaxlar och byggde om bak. Satte dit en annan krängningshämmare som jag bjöt till själv av en 25 mm:s stång. Det

fick ju inte "köste" så mycket. Helst inte mer än anmälningsavgift och bensin. Fick även tag på ett par Clio Cup-dämpare. Jag byggde bakvagnen höj- och sänkbar. Det är ju så mycket inställningar du kan göra även på en standardbil.

Jag kände att det fungerade bra. Gjorde inställningarna med hjälp av Jonas och körde med det tills jag kände att något var halvdant innan jag gav mig på att ändra något.

I första racet blev Kalle trea efter Eric Persson och Bettan Nilsson.

— Jag var med i toppen direkt. Vet inte vad det berodde på men jag var rejält förberedd.

— En fördel var att bilen var så enkel. Det var "bare å köre".

Det gick bra hela året och Kalle slutade tvåa i cupen efter Eric Persson.

— Jag var helnöjd men tänkte att nu slår det väl tillbaka när det går så lätt. Till -95 tvåtände jag och



SPEED. Kalle Kallin åker fort med sin gamla trögna Volkswagen Golf GTI. Med små och enkla medel har Kalle lyckats göra bilen till en vinnare.

TRÅNGSEL. Klass 1 brukar ha stora startfält. Här drar Kalle iväg i starten för att komma över en kurva.



PODIUM. Kalle Kallin högst upp på prispallen på Kinnekulle. Till vänster flankerar Christina Lundberg och till höger Kjell Holgersson.

gjorde i ordning bilen. Bytte kammrem men i övrigt inga ändringar.

### Kanonvurpa

■ — Det året gjorde jag en exakt kopia av året innan. Vann något race. Eric Persson var fortfarande med och den åker ju inte vem som helst ifrån så han vann klassen.

1996 blev lite problematiskt. Kalle gjorde en riktig kanonvurpa på Gelleråsen.

— Skulle bromsa före Trös-

kurvan. Jag kände att bilen var lite lynnig och gick tungt. Redan vid 150 meter före kurvan bromsade jag försiktigt men det var som att "trampe på köpplinga". Jag försökte styra ner farten så gott det gick i "Trösen", ställde upp och sladdade men så gick högerhjul ut i sanden och högg i så jag slog runt tre gånger. En mutter hade gått ut ur sig i drivaxeln så att hjulet blockerat bromsen.

Kalle har dock vänner som job-

■ Inifrån 1998 års säsong har bilannonseringen FYNDbörsen gått in som cupsponsor för SSK Klass 1, som därmed byter namn till "FYNDbörsen Cup". Tidningen ges liksom BilSport ut av Förlags AB Albinsson & Sjöberg.



bar i bilriktaresbranschen så han fick hjälp att räta ut Golfen.

### Nya stötdämpare...

■ — Det gick en spackelburk och lite färg så såg han riktigt bra ut igen. Men jag tänkte att jag skulle mäta upp bilen och den var väldigt rak — så bra var den nog inte innan.

Men fjädringen var inte bra. Kalle fick hjälp av Kent Heijel att ta

fram lämpliga stötdämpare fram. Clio-dämparna hade varit stenhårda så det var snarare karossen som fjädrade än upphängningarna...

— Efteråt betedde sig bilen helt annorlunda. Den gick som på räls. Ändrade inget bak. Nu fick jag lära mig helt nya spår för innan stämde inga normala spårval. Sedan var jag direkt i topp. Men totalt var 1996 ingen höjare. Först i slutet av säsongen fick jag ordning på bilen så jag blev "bara" fyra totalt.

— Men 1997 var jag med i toppen hela tiden och vann några tävlingar. Jag bröt i alla fall ingen. Jag hade alltid kört med gamla torra Michelin MXV2-däck, men så började de andre åka onödigt fort så jag köpte fyra nya Pirelli.

— Det kändes som om de gick tyngre än Michelin. Känslan var att det gick dåligt men tiderna sa något annat.

Kalle körde med dem på Gelleråsen en hel dag. Låg och nötte med nerkratschade Pirelli och sänkte sin varvtid med flera tiondelar.

— 1997 var en höjarsäsong. Jag hade mycket roligt i fighter mot Kjell Holgersson som kör en Clio Cup-bil, och Kristofer Karlsson som kör Suzuki Swift. Det var jämt men juste, fruktansvärt juste, inga knuffningar.

Kalle vann cupen för första gången och med samma gamla bil som han startat med fyra år tidigare. — Skulle jag bygga en till skulle

### RECEPT

Namn: Kalle Kallin, 30.  
Bor: I villa utanför Säffle.  
Familj: Sambo och två barn.  
Klubb: Amåls MK.  
Yrke: Verkstads-mekaniker.  
Största merit: Seger i Klass 1 1997.  
Sponsorer: WCT Verkytg, Allcad, Grums Gummi.  
Bil: Volkswagen Golf GTI-81.  
Motor: 1800 cc, K-Jetronic mekanisk insprutning, renoverad och "blueprinted", uppskattad effekt drygt 120 hk, hemsnickrat avgassystem.  
Växellåda: Standard.  
Hjulupphängning: Bak Biltemas gula gas-dämpare, hemgjord krängningshämmare, Bilstein-dämpare från KH Motorsport, hemsnickrade fjädrar fram.  
Följar: Original VW 6x14" i plåt.  
Däck: Pirelli P6000, nerkratschade för torröre, Goodyear Eagle GT för regn.  
Inredning: OMP stol, Titan 6-punktsbälten, Guss-bur.  
Vikt: 863 kg med förare.

det kanske kosta 60.000 kronor men jag har ju byggt och kostat på efter hand under åren. Jag har legat på en årsbudget runt 30.000 kronor per med alla resor och allt.

Till 1998 ser det dock ut som om regerande mästaren inte försvarar titeln. Visserligen skall han kosta på bilen en renovering av motorn men husköp och familjebildning tar tid och pengar.

### Får svårt att låta bli...

■ — Jag har inte råd att kosta alla tävlingar i cupen i år. Eventuellt skall en kompis köra fyra race i bilen och min flickvän kanske skall prova litet. Jag satsar absolut inte för seger utan kommer att vara med för skojs skull.

Vi misstänker dock att det kan bli svårt för Kalle att hålla sig borta. För som han sagt inför i stort sett varje år:

— När en ser att en hänger med är det ju svårt att låta bli. □

## 15-årige Mattias Nordenström från Gnosjö fick en drömstart i Renault 5 Junior

# FÄRGGLAD RACING PÅ UNG NIVÅ

Yngst i startfältet med den fräckast lackade tävlingsbilen. Så kunde säsongen 1997 summeras för Mattias Nordenström från Gnosjö. Tidningen BilSport bistod med hjälp av sina läsare då Mattias Renault 5 skulle lackeras. Därefter följde ett spännande premiärår med händerrikt innehåll!

Av Håkan "Molle" Molin (text & foto) Pär Backman (foto)

■ ■ ■ Att fylla 15 år och ha en farsa som kör racing måste vara drömmen för en bilintresserad grabb.

Då kan man ju ta licens och själv börja tävla!

Mattias Nordenström i Gnosjö behövde ingen betänktid. Ivrigt påhjad av sin far, den då flerfaldige Etab-mästaren Torbjörn Nordenström, beslöt Mattias att satsa på SSK:s ungdomsklass Renault 5 Junior.

Under våren 1997 byggde de en tävlingsbil tillsammans. Den blev sedan föremål för en tävling bland tidningen BilSports läsare. Uppgiften gällde att presentera ett fräckt lackförslag.

Vann gjorde Niklas Andersson från Sjuntorp. Han hade föreslagit en tvåfärgad design, som till viss del anpassades kulörmässigt till Renault-stallets två vinstrika Lagunor i engelska BTCC-serien.

Efter någon veckas lackeringsarbete, utfört av BilSports medarbetare "Molle", återlämnades en skimande gul/blå Renault 5 till en förväntansfull Mattias Nordenström i Gnosjö. Säsongen kunde börja!

### Fjärlilar i magen

■ För att hinna skaffa sig lite kör-rutin, valde Mattias och pappa Torbjörn att lägga några träningspass på Scandinavian Raceway i Anders-torp.

Så har de gjort även i år. — Det visade sig att han är lika snabb på blött underlag nu som han var på torr underlag i fjol, så visst går det framåt, fortsätter Torbjörn. Samtidigt ska det erkännas att



**ÖVERLÄMNANDET.** Vädret var strålande då Renaulten återkom i nylackerat skick till Gnosjö. BilSports medarbetare "Molle" utförde lackjobbet och passade även på att lackera hjälmen åt Mattias.

Mattias var duktigt nervös då han skulle ta sin licens på Kinnekulle Ring den 26-27 april i fjol.

— Jag hade nästan ångest innan första start, erkänner han. Sen laddade jag lite för hårt och råkade snurra direkt efter bron så bärramen till ena bakhjulet slogs sönder.

### Följde farsans hjulspår

■ Pappa Torbjörn ryckte ut med slägg och plattjärn. Inte för att riktiga stängslet utan snarare för att laga bakhjulsupphängningen åt Mattias.

Typiskt nog skedde avåkningen

på samma ställe som Torbjörn bråkade av med sin Etab-Manta 1996 då spindeln på höger framhjul plötsligt brast i 200 km/h!

Incidenten påverkade inte Mattias. Han klarade sin licens och var därmed redo att börja tävla. — Men några högre placeringar räknade vi inte med. Jag utfärdade nämligen en stående stallorder åt Mattias skulle köra på säkerhet under hela säsongen, förklarar Torbjörn.

### Glöm inte tempmätaren

■ Mattias lydde uppmaningen och

höll sin plats i ledet. Under årets näst sista deltävling, som kördes på Gelleråsen i Karlskoga den 30-31 augusti, inträffade en startkrock med flera bilar inblandade.

Mattias uppmärksammade inte olyckan och hann därför inte bromsa, vilket medförde att han körde på en medtävlade så pass att kylaren sprack.

Loppet flaggades av och det blev omstart. När fältet hade samlat ihop sig på nytt fanns det inget vatten kvar så redan efter första varvet tvingades Mattias bryta.

— När han rullade in i dåpan

var motortemperaturen uppe i över 140 grader. Loppet var ju ganska kört i det läget, menar Torbjörn.

— Men jag kländrar honom inte. Det är ju inte så lätt att komma ihåg allting när man är färsk. Man var ju själv inte så noga med mätarkontroller i början. Bilen fick rulla så länge motom höll...

### Tur i oturen

■ Veckan efter lyste flitens lampor sent om nätterna hos Nordenströms fabrik i Gnosjö. Motorn plockades ur och blev faktiskt bättre efter genomgången.

— Förmodligen har den varit överhettad nån gång tidigare, misstänker Torbjörn.

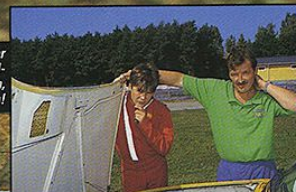
Fjölårets final kördes på Kinnekulle Ring den 20-21 september. Mattias höll medvetet igen för att ta sig i mål med bilen hel, men fick ändå smaka på fajtandet i fältet.

— Fick en knuff uppe i Kvarkenkurvan direkt efter start. När vi sen kom ner till krönet efter bron fick han framför mig ett uppställ så jag blev tvungen att bromsa. Då passade en bakomvarande på att smita förbi. Jag körde i kapp, men fick sladdat på starttrakan och tappade

### UPPSKATTAD.

Niklas Andersson från Sjuntorp stod för designen och fick en VIP-hjelp på Kinnekulle Ring som belöning. Dessutom bjöd Mattias på ett ärevrunt rullningen.

**ÖVERHETTAD.** Under en av fjölårets deltävlingar sprack kylaren vid sammanstötningen med en medtävlare. Mattias var ovan vid att titta på instrumenten, något som även Torbjörn missat i sin gröna ungdom!



**SVÅRT VAL.** Ett 100-tal olika lackförslag inkom till tävlingen som utlystes i tidningen BilSport. Mattias och Torbjörn fick släppa ifrån sig verktygen och agera som damor istället.



avståndet jag hade kört in, berättar Mattias.

### Räkna med Mattias

■ Nu laddar far och son Nordenström för en ny säsong.

— Vi har hunnit med mycket i vinter, avslöjar Mattias som själv passat på att lackera bilen invändigt. — Den är blå numera. Dels blir det lättare att hålla den ren, dels överensstämmer ytorna bättre med den utvändiga designen, resonerar han.

Växellådan är utbyt till en 5-växlad variant. Dessutom har de

ändrat hjulens cambervinklar och monterat nya Bilstein-dämpare.

— Farsan fixade spons till sin Opel Manta från Forza AB i Allingsås. Då ordnade han även fyra dämpare åt mig.

— Vad vi ska koncentrera oss på nu är att ställa in bilen ordentligt, säger Torbjörn.

— Mattias fick åka med en ganska mjuk inställning hela förra säsongen. Därför känner han bilen så pass bra att han kan förklara hur ändringarna påverkar hans körsätt.

— Ja, jag är hoppfull inför framtiden, avslutar Mattias. □

# Bilsport Awards gick hem hos alla

■ För allra första gången delade Bilsport och Bilsport Special ut Bilsport Awards – ett pris för speciellt förtjänstfulla insatser under motoråret som gick.

• **Bilsport Special Award:** Christer Johansson, Växjö.

**Juryns motivation:** För mångårigt osjälviskt och framgångsrikt arbete inom svensk motorsport syftande till kreativ utveckling för många lovande, unga talanger.

• **Årets Racingstjärnskott:** Mattias Ekström, Avesta.

**Juryns motivation:** För visad talang, snabbhet och enastående sportinsatser under 1997 års säsong.

• **Årets Mentor (delat pris):** Picko Troberg, Stockholm.

**Juryns motivation:** För osedvanlig framsynthet och målmedvetet engagemang i uppgiften med att matcha fram en lovande racingtalang till överraskande framgång.

• **Årets Mentor (delat pris):** Leif "Fjärdingen" Andersson, Vara.

**Juryns motivation:** För en skicklig och osjälvisk insats med syfte att på ideell basis skapa förutsättningar för en ung förärbegävning att nå sina mål inom rallysporten.

• **Årets Mekaniker:** Morgan Svensson, Borås.

**Juryns motivation:** För teknisk briljans, noggrannhet och offervilja, samt uthållighet, lojalitet och professionalism.

• **Årets rallyarrangör:** Sandvikens MK.

**Juryns motivation:** För en väl genomarbetad, underhållande och skickligt arrangerad tävling, korrekt genomförd under exceptionella förhållanden.



**FINA RALLYN.** Sandvikens MK:s Karl Andersson mottar priset för Årets Rally-arrangör av Rickard Rydell. Lars Mattsson, Hässleholms MK, var också nominerad. Saknas gör representant för South Swedish Rally.



**BANKETT.** Hela 411 festglada gäster deltog i den galamiddag som arrangerades på lördagkvällen. En festlig höjdpunkt med folk från bilbranschen och motorsportens fyra grenar.



**RACERESS.** Årets racingstjärnskott, Mattias Ekström. Prisutdelaren Rickard Rydell, samt också nominerade Björn Wirdheim, Jens Edman, Eric Persson och John Stambeck.



**BRA SKRUVAT.** Morgan Svensson låg bakom Kent Perssons 4,98-körning.



**MENTOR.** Leif "Fjärdingen" Andersson är klippan bakom rallylöftet Per Johansson.



**LURAD.** Christer Johansson hade ingen aning om att han skulle få Bilsport Special Award.

**PAMPIGT.** Fräckare prisutdelning har knappats upplevts inom svensk racing under modern tid. SSK-segrarna blev smått tagna av den pampiga ceremonin på Bilsport Performance Show.



1998

## MICKE – DOMINANT I NORDEN

Det här året var Micke Gunnarsson från Kristianstad helt omöjlig i Nordic Racing Cup. Först premiären på Sturup, sedan de två tävlingarna på norska Väler-banan. Och så två tävlingar på Ring Knutsatorp, som tog över sedan arrangörerna på norska Rudskogen hoppat av. Rudskogen skulle ha kört en enkeltävling medan Hyllinges "Newsrace" av tradition var en tvådagarsstävling. Så givetvis beslöt vi att köra likadant – men att dela ut halv poäng i varje race. De 10 startpoängen fick förarna för start i den första finalen.

Fast för Micke spelade det ingen roll, han vann båda dagarna och körde hem sina 30 seriepoäng för fjärde gången i rad. Och eftersom fyra av de sex deltävlingarna räknades för slutställning innebar det alltså att han vunnit serien totalt, trots att två deltävlingar återstod!

Seriefinalen i Nordic Cup kördes på Scandinavian Raceway i Anderstorp och bjöd på en rejäl utmaning: ett långlopp över 90 minuter! Trots den långa

körtiden höll finalfältet ihop på ett fantastiskt sätt. Inte mindre än tio av bilarna gick i mål på samma varv.

Vann gjorde Joakim Carlsson. Roger Rudenbrandt räddade andraplatsen med ett nödrop före Benno Andreasson som körde ifatt honom på sista varvet. "Bensinen började ta slut. Ett varv till och jag hade fått bryta", sa Roger. Som dock inte kunde hindra Benno från att köra hem seriebronset med minsta möjliga marginal.

En imponerande start i långloppet gjorde rallyföraren Björn Johansson från Trelleborg. Björn kom till start direkt från målgången i TV-Svängen i Hörby. Trots det lyckades han slå sig in på Topp 10-listan, strax före Tone Slåttland, tia.

Poängen i långloppet var den vanliga plus att förarna belönades med extrapoäng för ledning i racet. Oftast i ledning under de 90 minuterna var "Jocke" Carlsson, som därför belönades med fem extrapoäng.



"Micke" Gunnarsson dominerade Nordic Racing Cup 1998 i sin blålackerade 240. Det blev seger i fyra av de sex deltävlingarna.  
Foto: Carleric Johansson

# SSK's TÄVLINGSPROGRAM 1998

|                             | Tävling | 1 | 2 | 3 | 4  | 5  | 6 | 7 | 8 | 9 |
|-----------------------------|---------|---|---|---|----|----|---|---|---|---|
| SSK 1 = Fyndbörsen Cup      |         | X | X | X | X  | X  | X | X | X | M |
| SSK 2 = Yokohama Cup        |         | X | X | X | X  | X  | X | X | X | E |
| SSK 3 = Etab Data Cup       |         | X | X | X | X  | XX |   | X | X | K |
| SSK 4 = Formel Ford         |         | X |   | X |    | X  |   |   | X | A |
| SSK 5 = Formel Ford Junior  |         | X |   | X |    | X  |   |   | X | N |
| SSK 6 = Renault 5 Junior    |         | X | X | X | X  | X  | X | X | X | I |
| SSK 7 = Volvo Original Cup  |         | X |   | X | XX | XX | X |   | X | K |
| SSK 8 = Superkart           |         | X | X | X | X  | X  | X | X | X | E |
| Volvo Original Nordic Cup   |         |   |   |   |    |    |   | X |   | R |
| Volvo Original All Champion |         |   |   |   |    |    |   | X |   | R |
| Långlopp (2 tim SLC)        |         |   | X |   |    |    |   |   |   | A |
| Scandinavian Seaways Cup    |         |   |   |   |    | X  |   |   |   | C |
| Nordic Beetle Cup           |         |   |   |   |    | X  |   |   |   | E |
| Historic (5 heat)           |         |   |   |   |    |    | X |   |   |   |
| Historic standard           |         |   |   |   | X  |    |   |   |   |   |

Tävling 1 = 2 - 3 maj

Tävling 2 = 23 - 24 maj

Tävling 3 = 13 - 14 juni

Tävling 4 = 10 - 12 juli

Tävling 5 = 24 - 26 juli

Tävling 6 = 15 - 16 aug

Tävling 7 = 29 - 30 aug

Tävling 8 = 19 - 20 sept

Tävling 9 = 3 - 4 okt

Kinneulle Ring SSK-premiär

Kinneulle Ring SSK-serien

Gelleråsen SSK-serien

Falkenberg SSK "Västkustloppet"

Kinneulle Ring SSK-serien "Race-week"

Kinneulle Ring SSK-serien "Festival"

Gelleråsen SSK "Kanonloppet"

Kinneulle Ring SSK-final

Kinneulle Ring "Mekaniker-race"



# SSK

**Svensk  
gladracing  
när den är  
som bäst**





Stockholms Sportvagnsklubb är en av Sveriges största motorklubbar med över 1.100 medlemmar i hela landet. Verksamheten är speciellt inriktad på banracing. SSK har under de senaste 25 åren lett utvecklingen inom racingsporten. Sedan 1971 har SSK arrangerat en racingserie om sex - åtta deltävlingar varje år på de flesta av landets

racingbanor. SSK-serien har allt sedan starten samlat över 200 förare varje år. Tävlingarnas popularitet förklaras bland annat av de låga avgifterna. SSK-seriens motto är "Rolig racing till rimlig kostnad".

Vi arrangerar också sportvagnsmeetings. Det är en salig blandning av sportbilar. Allt från Roadsports, Modsports, RS till Clubman. Racerhistoriska Klubben med alla sina gamla, fina bilar deltar ofta på våra träffar.

# 25

## år av framgångsrik verksamhet

# SSK-seriens klasser

SSK-serien är Sveriges största racingmästerskap, såväl i antal bilar som i antal klasser. De olika SSK-klasserna är genom sina tekniska reglementen skapade så att inte den dyraste eller starkaste tävlingsbilen vinner.

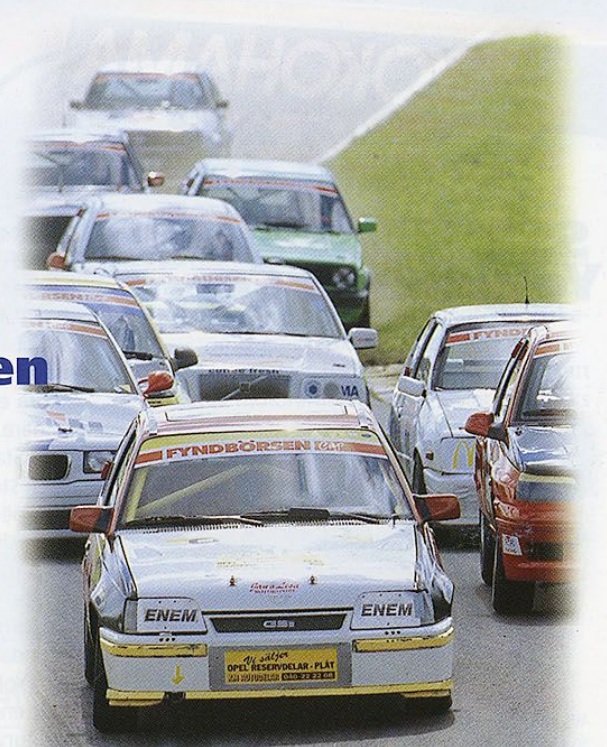
Detta medför att fler intresserade vågar satsa på racingsporten sett ur ekonomisk synpunkt.

**Här följer en snabbpresentation av de sex SSK-klasserna.**

## SSK klass 1 Fyndbörsen Cup

Detta är SSK:s nyaste klass innehållande gatbilar. Här kan alla prova på racing, utan att bygga eller köpa en tävlingsbil. Man kan i princip ta shoppingbilen och tävla. Dock måste bilen ha skyddsååge och tävlingsbälten för föraren.

Vinnarkandidater kan vara Peugeot 205, Citroën AX, VW Golf, Opel Corsa eller Renault Clio.





## SSK Klass 2 Yokohama Cup



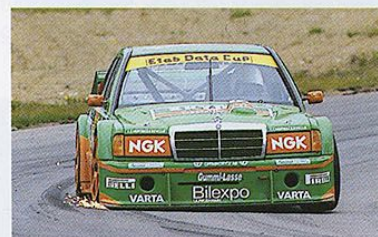
Ovan en mycket nöjd cupmästare -98, Peter Olsson, som ger klassen tummen upp.

Detta är Sveriges största racingklass, alla kategorier. Mellan 60 och 70 bilar har varit anmälda till vissa tävlingar. Det betyder att arrangören tvingas dela fältet efter den obligatoriska tidsträningen, där de snabbaste går direkt till final, medan den långsammare delen av startfältet måste köra en B-final. De bästa där går sedan vidare till A-finalen.

Startfältet består av alla bilmärken och storlekar. Från små Renault, Toyota, Citroën till Volvo, Opel, Ford, BMW M3, och allt där emellan.

Yokohama Cup är en standardracingklass, det vill säga förarna/bilbyggarna får trimma lite grand, men utgångspunkten är standardbil. Klassen kör också på enhetliga däck (Yokohama) som har mönster.

Det är en mäktig syn när bilarna kommer i bredd ur kurvorna, dörr mot dörr.



EDC/Bilsport Trophy är klassen det slår gnistor om. Här syns Mikael Dahlgren i sin läckert gröna, före detta DTM-Mercedes.

## SSK Klass 3 Etab Data Cup

### EDC / Bilsport Trophy

I den här klassen får bilbyggarglädjen komma fram. Bilarna är starkt modifierade standardbilar med spoilers och vingar. Grundformen i karosserna är emellertid standardbilens.

I Etab Data Cup är det också tillåtet att trimma motorerna. Bilarna tävlar på slicks (racingdäck), och allt detta medför att klassen är mycket snabb.

Av bilmärken finns det mesta med, mer eller mindre specialbyggt; Volvo, Opel, Ford, Mercedes, BMW, men också ovanligare modeller som Mazda RX7 och Lotus.



Ett nytt inslag i svensk racing är Bilsport Trophy. Årets vinnare heter Eric Persson, här med sin far Göran. Ett team som efter mycket strul med motor och trasiga delar äntligen fick ihop det.

## SSK Klass 4 Renault 5 Junior

Klassen startade 1991. Just Renault 5 var på 1970-talet en tuff och populär klass i svensk och dansk racing. Genom juniorsatsningen kom alltså R5:orna igen.

Bilarna ska vara 1975-85 års modell och helt original med undantag av säkerhetsutrustningen. Förarnas ålder är mellan 15 och 18 år.



R 5 är inkörsporten för motorintresserade killar och tjejer. En mycket omtyckt klass.



Årets glada cupvinnare i R 5. Från vänster, Johan Landegren, Tobias Jonasson och Marcus Ekström. (På bilden saknas Erik Andersson, även han på tredje plats totalt.)



Här handlar det om en märkesklass, nämligen Volvo 240-serien. Bilarna ska vara i originalskick, det vill säga för gatbruk. Regelverket är hårt uppstyrt för att ge så jämnt vagnmaterial som möjligt. Resultatet blir riktigt täta race.

## SSK Klass 5 Volvo Original Cup



Superkart är den klass som kanske flest personer höjer på ögonbrynen för. De är små och går ruskigt snabbt. Här bilder från träffen "En dag på racerbanan".



## SSK Klass 6 Superkart

Det här är "värsta" sorten av kartar (Formel K) som helst tävlar på stora racingbanor.

De små bilarna går oerhört fort och bara några centimeter över asfalten. På vissa banor matchar de här små ekipagen de stora formelbilarna tidsmässigt.

## Funktionärer, ett måste för säkerheten

Man måste inte köra racerbil för att vara med i SSK. Det går bra att vara funktionär ute på tävlingarna. Då får man uppleva racingen från insidan. Och inte minst – det är ett stort kamratgäng som kamperar ihop och kompletterar varandra. Det är många sysslor som ska skötas och allt ska fungera. Det behövs funktionärer till flaggposteringar, brandbevakning, besiktning, depå, tidtagning, sekretariat m.m.

Funktionärskurser anordnas under vissa helger då man får lära sig allt från grunden.



*Snabbt är funktionärer och räddningspersonal på plats när avvikningen är ett faktum. Det är ofta trångt in i kurvorna och då räcker det med en lätt knuff för att hamna i gruset. Här få Jonas Ingre hjälp efter en avvikning.*



*Blixtsnabbt är flaggan ute. Flaggposteringarna är livsviktiga för att undvika olyckor. Gul flagg varnar bakomvarande att något har gått snett. Omkörningsförbud gäller.*



Anna Hallenberg, Götene, var en av de lyckliga som fick en åktur under "En dag på Racerbanan". Här med Mikael Dahlgren.



Här ser vi Fyndbörsen Cupföraren Kalle Kallin visa upp sina kunskaper.

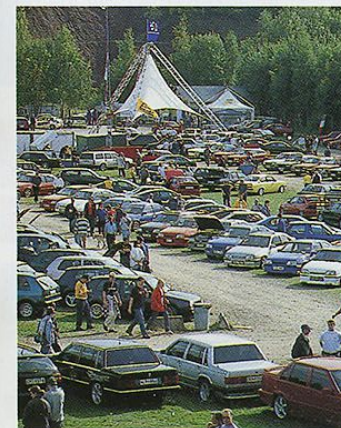
## En dag på Racerbanan

Varje år arrangerar SSK tillsammans med tidningen BilSport "En dag på Racerbanan" på Kinnekulle Ring. En mycket uppskattad träff som hösten -98 lockade över 5.000 besökare.

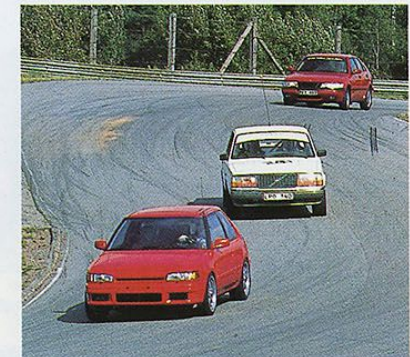
Här får den "vanlige" bilföraren chansen att köra på bana med professionell hjälp från våra racingförare. Som åskådare ges du möjligheten att få åka med ett par varv i en "riktig" racingbil. Så vill du vara med och ge järnet under ordnade former, boka in "En dag på Racerbanan" -99. För då kör vi igen.



*Det var rejält tjockt i upplinknings-kön när det var dags att få ge sig ut på banan. Som alltid höll SSK:s skärpta funktionärer allt under kontroll och många hann köra både två och tre gånger.*



*Grindarna tvingades stänga alldeles för snabbt på -98 års upplaga av "En dag på Racerbanan". Det var fullt!*



*Det fina med "En dag på Racerbanan" är att alla kan vara med. Kom med bilen du har. Du behöver inte ens ha kört på bana förut.*

Rickard Rydell var ett hett byte på Bilsport Performance Show -97. Många fans ville få en autograf och se en glimt av stjärnan.



Ett av de populäraste inslagen på Bilsport Performance Show -97 var team Dahlgrens workshop. Här får den oinvidge en chans att se hur depåarbete går till.

## Mässor

Förutom racingverksamheten är klubben medarrangör vid "Bilsport Performance Show" och "Custom Motor Show" på Elmia varje år samt "Gärdesloppet" i Stockholm. Årets höjdpunkt för dig som gillar bilarna från 1900-talets början och allt därtill. Packa picknick-korgen, bege dig till Biskopsudden och var med på årets nostalgifest.

SSK:s medlemmar består av aktiva racerförare, mekaniker, funktionärer, sportvagnsägare eller bara bilentusiaster som vill vara med i Sveriges aktivaste racingklubb. Vi vill gärna hälsa Dig också välkommen in i klubben!



Årets racingstjärnskott utsågs på Bilsport Performance Show -97. Vinnaren, Mattias Ekström, har rötterna i bl a R 5.

**VI STÖDER** **SSK**  
 STOCKHOLMS RACING  
 SPORTVAGNSKLUBB STOCKHOLMS SPORTVAGNSKLUBB



**FYND BILSPORT** **Kamasa TOOLS**  
**BÖRSEN** I LIDKÖPING **HUSVAGN-Svensson AB**  
**KH motorsport** **YOKOHAMA** **ASPEN**  
**Stjärn-GRILLEN** **NGK** **Etab Data ab** **TP**  
**SAAB** **TP-COMMUNICATIONS AB**

# Välkommen till Stockholms Sportvagns- klubb

## Som medlem får Du bland annat följande förmåner

- Gratis entré till publikområde och depå vid SSK:s egna arrangemang
  - Klubbmeddelande per post
  - Inbjudan till sportvagnsmeetings och utflykter
  - Kostnadsfria funktionärskurser och möjlighet att vara med som funktionär på SSK:s tävlingar
  - Inbjudan till förarkurser
- Registrerade förare i SSK-serien får dessutom:**
- Information om tävlingar och regler inom svensk racing
  - Rabatterad startavgift på tävlingar arrangerade av SSK

Klubbmedlemskap kostar 300:-/år. Övriga familjen 25:-/år.  
Förare, som deltar i SSK-serien betalar en registreringsavgift på 800:-/år, vilken även inkluderar klubbmedlemsavgiften.

**Ja, jag vill gärna bli medlem i SSK!**



Namn \_\_\_\_\_

Adress \_\_\_\_\_

Postadress \_\_\_\_\_

Telefon \_\_\_\_\_

Skicka denna talongen eller en kopia av den till:

**Stockholms Sportvagnsklubb**, Berganäsvägen 18, 135 52 TYRESÖ

Tel: 08-742 17 18 • Fax: 08-712 71 18.