

SSK-serien

Av Olle Karlsson

Hertigen av Värmland, prins Carl Philip, drog på sig racingoverallen och körde i SSK:s finaltävling.

Det var en mycket väl vald racingpremiär för prinsen, för 2004-års SSK-final, 34:e säsongen i följd, avgjordes just i nämnda landskap, på Karlskoga Motorstadion.

SSK-seriens kung blev emellertid Leif Blyberg, som för första gången vann Fyndbörsern Cup, och även blev "Årets SSK:are 2004", alltså den förare som kört ihop flest poäng i seriens åtta bilklasser.

Racingåret innehöll också en del förändringar, så att säga, utanför racingbanorna. Den allra största skedde redan lördagen den 28 februari, då "SSK-bossen", Bosse Pettersson, Tyresö, avgick som ordförande i Stockholms Sportvagnsklubb efter 17 år.

Bosse Pettersson valdes som ordförande i klubben 1987. Dessförinnan ingick han i klubbens styrelse, och framför allt tjänstgjorde han som tävlingsledare och biträdande tävlingsledare redan på 1970-talet.

Ny ordförande i Stockholms Sportvagnsklubb, (SSK), är Jon Graff, 49 år, Uppsala, med bakgrund i näringslivet och inom Svenska Bilsportförbundet, där han arbetade som förbundsdirektör i slutet av 1990-talet. Graff driver i dag ett eget racingteam, som är inriktat på unga förare som vill lära racingsporten, och som vill utvecklas igenom klasserna uppåt.

Det var bland annat hans filosofi kring ungdomar och racing, som stämde med SSK:s arbete sedan i början av 1990-talet, och som har fört Jon Graff samman med Stockholms Sportvagnsklubb.

Samma årsmöte utsåg också avgående Bosse Pettersson till Hedersordförande i SSK, inte bara för hans långa aktiva arbete i klubben, utan också för hans insatser för att göra racingsporten tillgänglig för en bredare grupp av människor, och hans stora arbete för att ungdomar, unga tjejer och killar, skall slussas till



Leif Blyberg, Karlskoga MF, vann Fyndbörsern Cup med sin Peugeot 205 och tog också hem titeln "Årets SSK:are".

Foto: Bengt-Åce Liljevind.



sporten under rimliga ekonomiska förhållanden.

Ökning 2004

2004 blev ett bra år för SSK-seriens åtta bilklasser, sett i sin helhet. Bland annat ökade antalet bilar igen, efter nedgångar 2003 och 2002. Inte mindre än 25 tävlingsekipage tillkom under 2004, och det är en snittsiffra över samtliga tio deltävlingar. Under året bestod SSK-serien av lite drygt 100 bilar.

– Vi tror oss veta att trenden nu har vänt och att vi får en ökning av antalet ekipage även kommande år, förklarar nye ordföranden Jon Graff.

– I alla fall tyder en enkät vi har haft ute på att ytterligare tävlings ekipage tillkommer i olika klasser. På funktionärssidorna har SSK också haft en viktig ökning under året, dels har gamla funktionärer återkommit och dels har klubben utbildat ny personal på olika poster.

Samarbete med Norge

SSK-serien och Norska Bilsportförbundet och dess arrangörer har

sedan flera år tillbaka haft samarbete. SSK har bland annat lagt deltävlingar på Rudskogen i Norge, och norska klasser har gästat på SSK:s hemmabana, Kinnekulle Ring i Götene.

Samarbetet med Norge kommer att intensifieras ytterligare, bland annat har SSK och norsk bilsport synkroniserat flera bilklassers tekniska reglementen, så att förare enklare kan tävla i båda länderna.

Vidare kommer ett samarbete att inledas för att utbilda funktionärer och räddningspersonal. I detta arbete är det SSK som utbildar, då just funktionärsutbildningen inte varit lika uppdaterad i vårt grannland.

Nya namn på prispallen

2004 kan sammanfattas i året då de olika klasserna fick nya vinnare. Av seriens åtta bilklasser blev det nämligen nya vinnare i inte mindre än sju klasser.

Endast Lennart Björk, Vänersborg, lyckades försvara sitt mästerskap i SSK Classic från 2003. I årlighetens namn skall vi väl påtala att Lennart inte haft så tufft motstånd varken under 2003 eller 2004. SSK

Classic utgörs alltså av historiska SSK-bilar och klassen skapades så sent som 2003. Har alltså bara avverkat två säsonger i blygsam skala.

– SSK Classic kommer att växa som klass fortsättningsvis, säger Jon Graff, som vet att Classic kommer att få ännu fler gamla fina SSK-bilar redan kommande säsong.

Om vi ursäktar och bortser från Lennart Björk och hans snabba Ford Escort RS, så lyckades alltså ingen förare att försvara 2003-års seger. Inte i samma bilklass.

Men en förare lyckades med konststycket att vinna två olika klasser 2003 och 2004.

Alexander Graff, 17 år, vann Formel Ford med sin Van Diemen RF01, 1800 cc, under året i en blandad klass med såväl nya, 1800 cc, som äldre, 1600 cc, Formel Fordbilar.

Alexander var som 16-åring 2003 också en av SSK:s vinnare. Den gången i Renault 5 Cup. Alexander, som är son till nye SSK-ordföranden, är en av de ungdomar som startat i Renault 5, och som nu vill upp genom bilklasserna.

Kung på hemmabanen

Årets förare i SSK-serien blev alltså Leif Blyberg, 49-årig, datatekniker från Karlskoga. Han är ny som klassvinnare, men det är absolut ingen sensation att Blyberg äntligen kan titulera sig som SSK-mästare.

Han har nästan sedan han inledde

sin racingkarriär hösten 1995, visat stor förarskicklighet, och framför allt, jobbat sig systematiskt mot absoluta toppen i den SSK-klass som senaste åren haft flest deltagare.

De tre senast föregående säsongerna har Leif Blyberg slutat 4:a (2001), 5:a (2002) och 3:a (2003). Leif kör en Peugeot 205 GTI sedan 1999. Inför årets säsong satte Leif en ny Peugeot på hjul, när den äldre bilen efter två tuffa säsonger "mjuknat" i karossen. Karriären 1995 startade emellertid i Volkswagen Golf, typ 1.

Det är jämnheten som är Blybergs adelsmärke i racing. Han gör sällan eller aldrig bort sig, och kommer alltid till tävlingarna med en genomgången och frisk bil.

Han är också en stor taktiker när det finns utrymme för taktisk körning. Leif Blyberg skulle aldrig, exempelvis mitt i en säsong, sätta allt på ett kort för att komma först i mål om en omkörning verka vara chansartad. Han har förmågan att analysera chanser och risker under racets gång och det har blivit en vinnande väg för Karlskogaföraren.

Sex av tio

Under säsongen 2004 vann Leif sex av tio deltävlingar. Därtill var tvåa tre gånger.

Det var emellertid Hans G Osbeck, Stockholm, som i sin BMW

318is tog initiativet från seriens början. Två raka segrar i dubbeltävlingen den 24-25 maj på Kinnekulle Ring. men lika säkert två andraplacingar för Leif Blyberg, och på tredje plats jagade Andreas Kangro, Örebro, i sin Honda.

Osbäcks fina flyt höll i sig också till tredje mötet, majtävlingen på Kinnekulle. Ny seger på lördagen, Leif Blyberg tvåa men den här gången hade Håkan Johansson, Säffle, i sin BMW 320i fått fart på grejerna.

Så kom söndagstävlingen, den 23 maj, på Kinnekulle. Osbäck tycktes ha kontroll över det mesta, men Blyberg hade andra planer. Det blev en tät kamp, men den här gången var det Leif som var den starkaste i racet. Första segern för säsongen, men det skulle komma mer...

Oljeläckage

I juni månad flyttade SSK-serien till Mantorp Park. Frågan var om Blybergs lilla Peugeot skulle räcka till på denna snabba bana? Fältet släpptes iväg och mycket snart var Leif i ledningen. Allt såg betryggande ut, när han efter halva loppet tappade kraft i bilen. Ett oljeläckage tvingade Karlskogaföraren att parkera. Andreas Kangro tog över ledningen, närmast följd av Fredrik Egeland, Katrineholm i sin Renault Clio 16v och Fredric Magnusson, Lit, i en Opel Astra 16v. Alltså ingen Osbeck i toppen. Även Hans hade



Lennart Björk, Vänersborg, Ford Escort RS, vann SSK Classic. Foto: B-Å Liljevind

fått problem och lyckades inte ta mer än 9 poäng när han som nia styrde in över mållinjen.

I söndagsracet på Mantorp Park var emellertid ordningen i serien återställd, Blyberg etta, Osbeck tvåa och Fredric Magnusson trea.

Deltävlingarna 7 och 8 kördes åter på SSK:s hemmabana Kinnekulle Ring den 24 och 25 juli. Det var denna sommarhelg på Kinnekulle som Leif Blyberg skulle köra sig till ett övertag i serien. Två klockrena segrar gav honom 2x21 poäng, samtidigt som Hans G Osbeck slutade trea respektive 10:a. Ytterligare ett race skulle köras på Kinnekulle, den 4 september, och nu var scenen definitivt Leif Blybergs. Säsongens femte seger och ännu en gång andraplatsen till Osbeck med Håkan Johansson som trea.

Lite matematik

Säsongsfinalen på Karlskoga Motorstadion den 25 september, inledes med matematiklektioner i klassens främsta team. Efter tidsträningen inför säsongsfinalen är det vanligt med dessa "mattektioner".

Av tradition brukar det nämligen bli mycket dramatiska avslutningar, inte minst i Fyndbörsen Cup. Leif Blyberg, som aldrig tar ut några segrar i förskott, kunde emellertid konstatera att det såg bra ut på papperet.

Snabbaste kvältiden och pole position. Hans G Osbeck fick inte till tidskvalet som han brukar få, utan fick ställa sig i startruta sex, alltså i tredje ledet.

Blyberg vet att Osbeck är en duktig racer, och kan köra upp sig i tävlingar. Dessutom fanns Andreas Kangro vid Blybergs sida, och Andreas var heller inte helt borta från totalsegern, i alla fall inte teoretiskt.

– Om Osbeck vinner så måste jag komma sämst trea, sa Leif Blyberg innan han åkte ut till start.

I SSK-seriens finaler räknas dubbla poäng, varför just finaltävlingen är så viktig. Nämnas skall också att två resultat under serien skall räknas bort.

Hans G Osbeck gjorde vad han kunde med sin BMW, men han nåd-



Enar Viktorsson, MK Trophy, BMW M3, vann Kamasa-Tools Cup efter att ha kört hem nio av de tio racen. Här jagas han av tabelltvåan Johan Eriksson, Rasbo MK, Ford Sierra RS.

Foto: Bengt-Ace Liljevind

de aldrig fram. Istället var det Blyberg som höll alla nerver under kontroll och vann racet. Tvåa blev Andreas Kangro och trea Håkan Johansson. Därmed passerade de båda sistnämnda Osbeck i slutställningen.

Jagat byte 2005

Leif Blyberg var givetvis glad efter segern på hemmabanan, och det var många racingkolleger som gratulerade den sympatiska värm-länningen.

Nu laddar Blyberg för 2005-års kamp i Fyndbörsen Cup, och vardagen är tillbaka i garaget:

– Det blir inte lätt att försvara mästerskapet, säger han, och tillägger:

– Det är en hårt serie med många jämgoda förare och nästa säsong är det jag som blir jagad från första till sista tävlingen.

Fyndbörsen Cup är en härlig racingserie med många bilar, många jämgoda förare och alltid med samma dramatik.

Kunglig fight

I Kamasa-Tools Cup, SSK-klassen där viss trimning och framför allt utveckling är tillåten, brukar

liksom Fyndbörsen Cup, inte avgöras förrän i finaltävlingen.

Den här bilklassen har bjudit på oerhörd spänning, ända in på mållinjen i sista racet, genom årens lopp.

Men 2004 skulle bli "lugna gatan" i klassen. Detta berodde framför allt på en förare, rutinerade Enar Viktorsson, 55 år, från Berga norr om Uddevalla.

Enar vann dubbelt i premiärtävlingarna på Kinnekulle Ring, sedan abonnerade han på prispallens översta trappsteg under hela året. Nio raka segrar i BMW M3:an var helt odiskutabelt. Resten av startfältet kämpade om platserna bakom. I den kampen ingick Gunnar Olárs, Alunda, i Vauxhall Chevette, Johan Svensson, Hjo, i BMW M3, Ingvar Nilsson, Hällefors i Opel Kadett 2,0, och Johan Eriksson, Alunda, Ford Sierra RS.

Den sistnämnde blev tvåa genom sin seger i finalracet, även om det var Olárs som tycktes ha grepp om andraplatsen i seriens inledning. Ingvar Nilsson blev totaltre.

Enar Viktorsson lyckades alltså inte köra hem 10 av 10 tävlingar, och den främsta anledningen till detta var prins Carl Philip som gjor-



Uppsalagrabben Alexander Graff, 17 år, vann Formel Ford med sin Van Diemen RF01. Foto: Bengt-Åke Liljevind.

de sin racingdebut i SSK-finalen i Karlskoga.

STCC-bil

Prinsen körde Jan "Flash" Nilsons STCC-Volvo, en bil som alltså är betydligt mer racingutvecklad än Kamasa-Tools-bilarna.

Dessutom deltog även SSK-seriens Klass 3, en klass med specialracingbilar och alltså betydligt mer trimmade och större motorer, samt bilarna i SSK Historic.

Håkan Malmberg, Bålsta, i Ford Mondeo, tog täten i racet följd av Eric Persson, Katrineholm, i en Mercedes, men det var framför allt kampen mellan nionde och tionde platsen som följdes mycket noga av publiken och media.

Enar Viktorsson mot Carl Philip Bernadotte. Det blev en mycket fin racingfight, där de båda växlade inbördes ledning flera gånger. Genom denna fight fick Johan Eriksson fritt spelrum och kunde rycka ifrån Viktorsson på sin åttondeplats i racet.

– Det var en fantastiskt bra körning av Carl Philip, berömde Viktorsson när han gratulerade efter racet.

Hård kamp de två emellan, men just körning under hela tävlingen.

Tilläggas kan att SSK-ordföranden, Jon Graff, fick ett litet "åter-

fall" i racingsporten, och rattade in en Volvo S60 på fjärde plats totalt i racet.

– Det här var roligt och jag tycker att det gick mycket bra, kommenterade Carl Philip resultatlistan.

– Det var hård kamp mot Viktorsson men han körde juste och fint. Det här var kul.

Tillbaka igen

Klass 3-bilarna i SSK-serien, den klass som förr hette Etap Data Cup, har under ett par år fört en tynande tillvaro, där förarna egentligen bara tävlat i norska Super Saloon-klassen.

Men 2004 var Klass 3 tillbaka på de svenska banorna. Visserligen bara med fem ekipage, men klassen fick köra ihop med Kamasa-Tools-bilarna.

Håkan Malmberg, Bålsta, vann klassen i sin Ford Mondeo, två var tidigare klassvinnaren Eric Persson, Katrineholm, i Mercedes, och trea totalt Henrik Rosengren, Barsebäck, också i en Mercedes.

Inför nästa säsong kommer dock Klass 3 att leva upp igen. En samordning, och samkörning, med den norska Saloon-klassen är på gång, och därmed skall de två superbilsklasserna kunna tävla med samma tekniska reglemente.

Formel Ford

SSK-serien har alltid innehållit minst en Formelbilsklass. De senaste åren är det Formel Ford som stått för denna del.

Den äldre Formel Ford-bilarna, med 1600 kubiks motor, har haft sin hemvist hos SSK. Nu har även klassen öppnats för de nyare bilarna, 1800 kubik.

Unge Alexander Graff, 17 år, Uppsala, kör den första 1800-kubikaren, och var givetvis suverän under första delen av säsongen. I de sista tävlingarna fick han emellertid lite motstånd, och när det var dags för finalen i Karlskoga var faktiskt utgången ganska så oviss. Per Staff J:r, Vikingstad, Van Diemen, Richard Hansson, Spånga, också Van Diemen, Dennis Sinzenhauser, Täby, Van Diemen, hade fått snurr på sina bilar. Det hade också "Mr Formel Ford" i Sverige, Yngve Sällqvist, Katrineholm, som kör en gammal Reynard FF88, fått. Yngve har under hela sitt långa racingliv endast kört en klass, nämligen Formel Ford.

Han, om någon, vet hur viktigt det är att alltid försöka komma i mål och få någon poäng med sig i serien. Det var hans förmåga att alltid ta bilen i mål som gjorde att han 2004 besegrade flera nya bilar och kom totaltvå i serien.

Vinnare? Jo, Alexander Graff lyckades till slut att få den fjärdeplats i finaltävlingen, som höll honom kvar överst i tabellen.

Som 16-åring vann Alexander Renault 5 Cup och som 17-åring Formel Ford.

Ungdomsvind

Det är i flera klasser som ungdomliga vindar blåser in över SSK-serien. Bland annat fylls juniorklassen Renault 5 Cup på med nya unga förare som vill prova på riktig racing, och som ofta fortsätter efter junioråldern.

Klassen hade fått nytt namn inför 2004, Renault Clio/5 Junior Cup. Namnet säger att de gamla Renault 5-bilarna i racingbruk nu börjar ta slut, och utvecklingen går mot att bygga om begagnade Renault Clio-bilar.

R 5:orna har varit med sedan klassen introducerades 1991. 2004 körde man visserligen gemensamt, men resultatmässigt delade man de två bilmmodellerna. I totallistan var det unge Markus Nordenström från Gnosjö som blev mästare. Markus blev också hela SSK-seriens stora överraskning.

Han avgjorde nämligen inte mästerskapet förrän i sista tävlingen, med dubbla poäng. Markus Nordenström tillhörde visserligen prispallen under de flesta deltävlingarna, men det gjorde också Joakim Ahlberg, Krylbo, och Gustav Rantzow, Huddinge och Daniel Kressin, Västerås.

Efter tidskvalet inför finalracet såg det emellertid inte lika ljusst ut som när Nordenström kom till Karlskoga med sin bil. "Bara" trea i kvalet, och de båda främsta konkurrenterna,



Markus Nordenström, Anderstorps RC, vann såväl finalen i Renault Junior Cup på Gelleråsen och Cuptitel med sin Renault 5. Foto: Bengt-Åke Liljevind

Gustav Rantzow och Joakim Ahlberg, framför i startuppställningen.

Dramatiskt

Som så många gånger tidigare blev juniorens tävling just så dramatisk som racing skall vara när den är som bäst. Rantzow och Ahlberg gjorde vad de kunde för att hålla Nordenström bakom sig, men Markus tvekade aldrig i det här racet utan tog alla chanser som dök upp.

Och de dök upp! Små, små misstag och Nordenström högg direkt. Först upp på andraplatsen, sedan upp i ledningen.

Det här var Markus final, och när han styrde i mål med en tiondels sekunds marginal till Gustav, var det givetvis en överlycklig smålänning som jublade i sin R5:a!

Joakim Ahlberg blev trea i racet, men tvåa i sluttabeln där Gustav Rantzow slutade trea. I klassen Clio vann Ted Brink, Stehag, Skåne, före Mårten Hansen, Bålsta, och Nathalie Rideström, Segeltorp.

De gamla R5-bilarna är lite lättare och snabbare. Inför 2005 kommer SSK att begränsa R5:orna genom en enkel teknisk operaton, så att modellerna kan tävla på lika villkor

Färre deltävlingar

Superkart, svensk bilsports snabbaste ekipage just nu, körde 2004 inte lika många deltävlingar som övriga SSK-klasser. Kartåkarna har många åtaganden, bland annat i prestigefyllda internationella cuper, varför deras serie i SSK bantades till sju deltävlingar.

De gamla väletablerade namnen kom helt, eller delvis bort i årets serie. I stället blev det en ny bekantskap som vann mästerskapet, nämligen Per-Ove Ogeborn, Torslanda. Ogeborn vann på sin jämnhet över de sju deltävlingarna.

På andra plats återfanns emellertid en av "gamlingarna" i branschen, Tomas Westerlund, Västerås, som tidigare har varit SSK-mästare. Ogeborn vann fyra av de sju deltävlingarna, inklusive sista tävlingen med dubbla poäng. Tomas Rosenmark, som slutade totalfemma, vann två



Superkartmästare blev Per-Olov Ogeborn, GKRC Team 13, (70) före Tomas Westerlund, Västerås MS, (69) och Börje Gustavsson, Järfälla, (34) slutade fyra. Foto: B-Å Liljevind

deltävlingar, och nämnde Westerlund en tävling. Superkart är på kraftig frammarsch inom svensk motorsport, och våra svenska förare har också stora internationella framgångar.

Smygande Jansson

Volvo Original Cup, som 2004 åter ökade efter ett par år med färre ekipage, blev exakt så spännande som klassen har rykte om sig att vara.

Visserligen såg det inledningsvis ut som om herrar Fredrik Spångberg, Bro, Håkan Christiansson, Skärhamn, och Fredrick Bylund, Köping, skulle ta initiativet i serien. Den trion parkerade inledningsvis på prispallen race efter race.

Under de fyra inledande deltävlingarna såg det ut att stå mellan denna trion.

Men så kom Mantorp Park den 5 juni och fram steg Patrik Jansson, Lerum. Jansson hade så långt smugit med efter Spångberg, Christiansson och Bylund. Inte nog med att Jansson vann lördagstävlingen på Mantorp, han firar Sveriges nationaldag genom att även vinna söndagsracet.

När Volvo Original kom till Kinnekulle Ring den 21 och 22 augusti så var än en gång Patrik Jansson i huvudrollen. Två segrar, även om det var tuffa fighter, förde honom upp i tabellledning.

Patrik hade sedan lite utrymme att svänga på inför finalen, och i den blev det taktikkörning. Fredrik Spångberg, tvåa totalt, vann finalracet före Jansson och Fredrick Bylund, som slutade totalfyra. Christiansson tog tabellens tredjeplats.

Inte mindre än 26 ekipa-

Fyndbörsern Cup

Tävlingar: 1 och 2) 24-25/4 Kinnekulle Ring, 3 och 4) 22-23/5 Kinnekulle Ring, 5 och 6) 5-6/6 Mantorp Park
7 och 8) 24-25/7 Kinnekulle Ring, 9) 4/9 Kinnekulle Ring, 10) 25/9 Gelleråsen, Karlskoga

Pl.	Namn/Klubb	Märke	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Sum
1.	Leif Blyberg, Karlskoga MF	Peugeot 205	(16)	16	19	21	(2)	18	21	21	20	42	178
2.	Andreas Kangro, Örebro RC	Honda CRX	(15)	15	17	18	18	(14)	17	18	16	38	157
3.	Håkan Johansson, Säfte MC	BMW 320i	—	(12)	18	17	14	12	19	19	17	36	152
4.	Hans G Osbeck, Stockholms SVK	BMW 318is	18	18	21	19	(9)	16	18	10	18	(6)	138
5.	Fredrik Egeland, Katrineholms MK	Renault Clio	14	14	—	15	16	13	(1)	17	14	28	131
6.	Fredric Magnusson, Jämtlands MK	Opel Astra 16v	9	(9)	11	16	15	15	16	(1)	15	20	117
7.	Inge Johansson, MK Ramunder	Suzuki GTi	12	(3)	14	11	11	(9)	14	16	12	24	114
8.	Magnus Långbo, Örebro RC	VW Golf GTi	11	(10)	16	13	10	11	—	15	11	26	113
9.	Johan Kangro, Örebro RC	Escort RS2000	13	13	15	12	4	(1)	15	—	7	30	109
10.	Patrick Persson, Örebro RC	Renault Clio	—	—	10	7	13	8	12	13	6	32	101
11.	Margaretha J.-Hagman, Fägre MK	BMW 318is	10	7	(3)	8	(1)	4	7	11	5	22	74
12.	Daniel Johansson, Karlskoga MF	VW Golf	7	6	9	6	12	7	9	(2)	—	18	74
13.	Kjell Holgersson, Stockholms SVK	BMW 323	8	8	13	14	3	10	2	14	—	—	72
14.	Reinhold Daubner, Kolsva MS	Peugeot 205	6	11	12	4	7	—	(3)	8	9	14	71
15.	Fredrik Segerström, Stockholms SVK	Honda CRX	—	—	7	10	5	6	13	12	8	2	63
16.	Kent Johansson, Karlskoga MF	BMW 323	—	—	8	9	—	—	—	—	10	34	61
17.	Kristian Bromark, Rasbo MK	Renault Clio	3	2	—	—	8	5	10	9	4	16	57
18.	Jeff Steinmetz, Borås MK	BMW 320i	4	5	6	5	—	—	6	7	3	8	44
19.	Joacim Carlsson, Örebro RC	VW Golf GTi	5	4	1	3	—	3	11	6	2	—	35
20.	Kristoffer Olsson, Karlskoga MF	Peugeot 205	2	1	2	2	—	—	5	5	1	10	28
21.	Peo Ekenberg, Stockholms SVK	Peugeot 205	—	—	5	1	—	—	8	4	—	—	18
22.	Lars-Erik Johansson, Stockh. SVK	BMW 323 im	—	—	4	—	—	—	—	—	—	12	16
23.	Felix Körling, Stockholms SVK	Renault Clio	1	—	—	—	6	2	4	3	—	—	16
24.	Lars Sundman, Örebro RC	Ford Puma	—	—	—	—	—	—	—	—	13	—	13
25.	Pär Hansson, Peugeot Sport Club	Peugeot 205	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4

Renault Clio/Renault 5 Junior

Tävlingar: 1 och 2) 24-25/4 Kinnekulle Ring, 3 och 4) 22-23/5 Kinnekulle Ring, 5) 5/6 Mantorp Park
6 och 7) 24-25/7 Kinnekulle Ring, 8 och 9) 21-22/8 Kinnekulle Ring, 10) 25/9 Gelleråsen, Karlskoga

Pl.	Namn/Klubb	Märke	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Sum
1.	Markus Nordenström, Anderstorps RC	Renault 5	9	11	(2)	(8)	9	12	14	10	10	24	99
2.	Joakim Ahlberg, SMK Hedemora	Renault 5	(8)	8	8	11	11	10	(2)	8	12	18	86
3.	Gustav Rantzow, Stockholms SVK	Renault 5	7	6	11	9	6	(1)	11	(1)	9	20	79
4.	Ted Brink, SMK Hörby	Renault Clio	6	(4)	6	5	(2)	6	10	12	7	16	68
5.	Tobias Brink, SMK Hörby	Renault 5	4	7	7	—	5	8	9	9	(2)	14	63
6.	Daniel Kressin, Västerås MS	Renault 5	11	9	9	7	8	11	1	7	—	—	63
7.	Patrik Björklund, Åmåls MK	Renault 5	3	—	5	6	7	9	12	—	6	12	60
8.	Mårten Hansen, Enköpings MK	Renault 5/Clio	—	5	(4)	4	4	7	8	6	8	10	52
9.	Natalie Rindeström, Stockholms SVK	Renault Clio	5	3	(1)	3	(1)	5	6	5	3	6	36
10.	Glenn Andersson, SMK Hörby	Renault 5	2	(1)	3	1	—	2	4	3	4	8	27
11.	Tanja Rindeström, Stockholms SVK	Renault 5	(1)	2	—	2	3	3	5	4	1	2	22
12.	Alexander Graff, Stockholms SVK	Renault 5	—	—	—	—	—	14	—	—	—	—	14
13.	Linus Andersson, Bohus RC	Renault 5	—	—	—	—	—	4	7	—	—	—	11
14.	Daniel Blomqvist, Örebro RC	Renault Clio	—	—	—	—	—	—	3	2	5	—	10
15.	Alexander Glommé, Stockholms SVK	Renault 5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4

Formel Ford 1600 och 1800 cc

Tävlingar: 1 och 2) 24-25/4 Kinnekulle Ring, 3 och 4) 22-23/5 Kinnekulle Ring, 5 och 6) 5-6/6 Mantorp Park
7) 25/7 Kinnekulle Ring, 8 och 9) 21-22/8 Kinnekulle Ring, 10) 25/9 Gelleråsen, Karlskoga

Pl.	Namn/Klubb	Märke	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Sum
1.	Alexander Graff, Stockholms SVK	Van Diemen	2	2	3	3	3	—	—	7	4	16	40
2.	Yngve Sällqvist, Katrineholms MK	Reynard FF88	—	—	—	—	2	3	5	5	7	14	36
3.	Per Staaf Jr., Linköpings MF	Van Diemen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	24
4.	Richard Hansson, Järfälla MK	Van Diemen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	20
5.	Dennis Sinzenhauser, Gotlands MF	Van Diemen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	18
6.	Dan von Rosen, Stockholms SVK	Van Diemen	—	—	—	—	—	2	—	4	1	10	17
7.	Johan Sandberg, Västerås GK	Van Diemen	—	—	1	1	1	1	2	3	2	4	15
8.	Bert Lundgren, Stockholms SVK	Van Diemen	—	—	—	—	—	—	—	2	5	6	13
9.	Johan Karlsson, Katrineholms MK	Reynard FF 88	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	12
10.	Björn Gustavson, SMK Östgöta	Mygale	—	—	—	—	5	5	—	—	—	—	10
11.	Håkan Olausson, Anderstorps RC	Swift SC 97	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	8
12.	Mats Johansson, Linköpings MS	Van Diemen	—	—	—	—	—	—	1	1	3	2	7
13.	Kolbjörn Heldal, KAN Telemark	Van Diemen	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	3

Håkan Malmberg, Bålsta,
Ford Mondeo, vann Klass 3.
Foto: B-Å Liljevind.



SSK-serien – Kamasa Tools Cup

Tävlingar: 1 och 2) 24-25/4 Kinnekulle Ring, 3) 23/5 Kinnekulle Ring, 4 och 5) 5-6/6 Mantorp Park
6 och 7) 24-25/7 Kinnekulle Ring, 8 och 9) 21-22/8 Kinnekulle Ring, 10) 25/9 Gelleråsen, Karlskoga

Pl.	Namn/Klubb	Märke	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Sum
1.	Enar Viktorsson, MK Trophy	BMW M3	10	11	9	(8)	(8)	8	8	8	8	16	78
2.	Johan Eriksson, Rasbo MK	Ford Sierra RS	5	3	5	—	—	6	6	6	6	20	57
3.	Ingvar Nilsson, Hällefors MK	Kadett GTE 2,0	7	8	6	4	5	5	5	—	(2)	12	52
4.	Johan Svensson, Hjo MK	BMW M3	2	5	1	—	—	4	4	5	1	8	30
5.	Gunnar Olårs, Rasbo MK	Vauxhall Chev.	8	2	7	6	6	—	—	1	—	—	30
6.	Urban Söderkvist, Vara MK	Ford	4	6	—	—	—	—	—	4	5	6	25
7.	Andreas Ekström, Enköpings MK	Renault Laguna	6	9	4	3	—	—	—	—	—	—	22
8.	Kenneth Ekström, SSK, Göteborg	Opel Manta B	—	7	—	—	—	—	—	—	—	14	21
9.	Thomas Karlsson, MK Kinda	Opel Kadett	—	—	—	5	—	—	—	—	—	10	15
10.	Antero Onkamo, Strängnäs AMS	Opel Ascona	1	4	—	—	—	—	—	3	4	—	12
11.	Anders Millton, Falköpings MK	Peugeot 306	—	—	—	—	—	3	3	2	3	—	11
12.	Magnus Olsson, Kalmar MK	Citroën BX 16v	3	—	3	1	—	—	—	—	—	2	9
13.	Anders Svensson, V. Östergötlands MK	Opel	—	—	2	—	—	—	—	—	—	4	6
14.	Johnerik Steen, SSK, Järfälla	VW Jetta	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	4

Volvo Original Cup

Tävlingar: 1 och 2) 24-25/4 Kinnekulle Ring, 3 och 4) 22-23/5 Kinnekulle Ring, 5 och 6) 5-6/6 Mantorp Park
7 och 8) 21-22/8 Kinnekulle Ring, 9) 25/9 Gelleråsen, Karlskoga

Pl.	Namn/Klubb	Märke	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Sum
1.	Patrik Jansson, MK Vättle	Volvo 740	11	11	(10)	11	20	21	14	14	30	132
2.	Fredrik Spångberg, Järfälla MK	Volvo 242 GT/R	15	12	13	13	17	(3)	11	11	34	126
3.	Håkan Christiansson, Tjörns MF	Volvo 242	12	13	11	(10)	15	18	12	10	26	117
4.	Fredrick Bylund, Kolsva MS	Volvo 940	13	15	—	8	18	19	3	12	28	116
5.	Thomas Guttormsen, Modum & Sigdal	Volvo 240	7	7	6	7	11	12	6	(5)	18	74
6.	Frank A Dahl, NAF Hallingdal	Volvo 240	—	—	8	9	14	15	—	—	24	70
7.	Fredrik L'Estrade, SMK Söderhamn	Volvo 740	9	9	—	—	13	13	4	7	14	69
8.	Martin Olsson, Sotenäs MK	Volvo 240	6	8	9	6	9	(2)	9	8	6	61
9.	Mats Gustavsson, Örebro BMCK	Volvo 242	5	6	—	—	12	11	5	4	16	59
10.	Bengt Emilsson, MK Nord-Jämten	Volvo	—	—	—	—	—	14	8	9	20	51
11.	Joakim Björnsson, Kolsva MS	Volvo 240 GLT	2	5	4	4	10	9	—	2	10	46
12.	Jan Sundkvist, Krokoms MK	Volvo 940	8	2	—	—	—	16	—	—	12	38
13.	Benno Andreasson, MK Vättle	Volvo 940 Clas.	—	—	—	—	—	—	7	6	22	35
14.	Peter Karlsson, Ljusdals RC	Volvo 242	—	—	—	—	16	17	—	—	—	33
15.	Fredrik Backlund, SSK, Matfors	Volvo 740	1	4	7	5	—	—	2	3	8	30
16.	Nils Jönsson, Kristianstads MK	Volvo 240	3	3	—	—	7	8	1	1	4	27
17.	Hans Olav Ottesen, Aurskog-Höland	Volvo	4	0	5	2	—	—	10	—	2	23
18.	Bo Friman, Göteborgs MF	Volvo 244 GLT	10	10	2	1	—	—	—	—	—	23
19.	Torbjörn Westerlund, Sollefteå RRC	Volvo	—	—	—	—	8	10	—	—	—	18
20.	Bengt Englund, SMK Söderhamn	Volvo 940	—	—	3	3	3	5	—	—	—	14
21.	Per Erik Jonsson, SMK Trollhättan	Volvo 242	—	—	—	—	6	7	—	—	—	13
22.	Ingvar Nilsson, Hällefors MK	Volvo 740	—	—	—	—	4	6	—	—	—	10
23.	Anna-Karin Lindberg, SMK Söderhamn	Volvo 740	—	—	—	—	2	4	—	—	—	6
24.	Thomas Johansson, Jämtlands MK	Volvo 242	—	—	—	—	5	—	—	—	—	5
25.	Ted Svensson, Hjo MK	Volvo	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
	Crille Åström, Timrå MK	Volvo 240	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1

ge tog poäng i Volvo Original under säsongen.

Från fyra till femton

2003 blev första racingåret för SSK Classic, alltså en klass för historiska SSK-bilar. Starten första

året var blygsam, men det hade det goda med sig att ägarna av de gamla SSK-bilarna började damma av och plocka ut sina klenoder.

Därför blev 2004 betydligt bättre med 15 startande ekipage. Inför 2005 är faktiskt ännu fler på gång,

klassen har blivit omtalad bland de som var med för länge sedan.

Ännu är inte veteranklassen indelad i underklasser, då bilmaterialet är ojämnt vad gäller motoreffekter och väghållning med mera. Men efter hand som klassen växer, så kommer också bilarna att klassas i undergrupper.

2004-års vinnare blev samme förare och samma bil som vann premiäråret 2003, nämligen Lennart Björk, Vänersborg, i sin Ford Escort RS, en mycket potent racerbil.

Tvåa blev ytterligare en Escort, dock ej RS-modellen, nämligen Jörgen Adlén, Järna. Trea hittar vi en nykomling för året, Hasse Grönlund, Grums, som rattar en Volvo 343. En gammal 1970- och 80-talsbekant återfanns på fjärde plats, Jürg Bächli, Alta, i en Opel Commodore. Bächli byggde flera mycket exklusiva Opel-bilar under sin aktiva tid i SSK-serien, därför är det givetvis roligt att Jürg och hans Oplar är tillbaka efter snart 25-års uppehåll.

SSK Classic kan bli något alldeles speciellt att följa för dagens publik. Både bilarna, och i vissa fall också förarna, är nämligen legender på svenska racerbanor!

Muller inför 2005

Slutligen kan man väl säga att ett dovt muller hörs inför SSK-serien 2005.

Det är nämligen nu helt klart att Camaro Cup återgår till fadershuset, efter några år som supportklass till STCC.

Camaro Cup föddes i mitten av 1970-talet och, så att säga, förlöstes av SSK. Klassen ingick inte i SSK-serien, men den administrerades och tävlade parallellt med SSK:s övriga racingarrangemang.

2005 kommer däremot Camaro Cup att ingå i SSK-familjen som en klass. Det betyder bland annat att publiken än en gång får se ett stort startfält Camarobilar dundra iväg under bron på Kinnekulle Ring och de andra SSK-banorna.

– Vi är givetvis glada att åter få med Camaro i våra arrangemang, kommenterar Jon Graff uppgörelsen med klassens förare.

Classic

Tävlingar: 1) 25/4 Kinnekulle Ring, 2) 23/5 Kinnekulle Ring, 3) 6/6 Mantorp Park, 4) 25/7 Kinnekulle Ring, 5) 22/8 Kinnekulle Ring, 6) 25/9 Gelleråsen, Karlskoga

Pl.	Namn/Klubb	Märke	1	2	3	4	5	6	Sum
1.	Lennart Björk, Racerhist. Klubben	Ford Escort RS	6	3	2	—	11	12	34
2.	Jörgen Adlén, Stockholms SVK	Ford Escort	4	—	—	4	5	8	21
3.	Hasse Grönlund, Karlstads MC Bil	Volvo 343	—	1	—	6	4	—	11
4.	Jürg Bächli, Stockholms SVK	Opel Commod.	3	—	—	—	8	—	11
5.	Ulf Andersson, SVK Göteborg	Volvo 132	2	—	—	1	7	—	10
6.	Erik Berger, Racerhist. Klubben	Escort RS 160	—	—	—	—	9	—	9
7.	Christer Nordlund, Stockholms SVK	Escort Mk1	—	—	—	—	—	6	6
8.	Johan Sundin, Stockholms SVK	Cortina 1600	—	—	—	3	1	2	6
9.	Sture Danielsson, Racerhist. Klubben	Ford Escort TC	—	—	—	—	6	—	6
10.	Stefan Olsson, Bengtsfors MC	Ford Escort	—	—	—	—	—	4	4
11.	Bo Johansson, Alingsås MK	Renault R8 G	—	—	—	—	3	—	3
12.	Sture Nilsson, Vänersborgs MK	Ford Escort	—	—	—	2	—	—	2
13.	Tage Johansson, Racerhist. Klubben	Volvo Amazon	—	—	—	—	2	—	2
14.	Lars Krokstedt, Stockholms SVK	Volvo Amazon	1	—	—	—	—	—	1

SSK Klass 3

Tävlingar: 1 och 2) 5-6/6 Mantorp Park, 3 och 4) 24-25/7 Kinnekulle Ring, 5) 25/9 Gelleråsen, Karlskoga

Pl.	Namn/Klubb	Märke	1	2	3	4	5	Sum
1.	Håkan Malmberg, Stockholms SVK	Ford Mondeo	4	4	3	3	8	22
2.	Eric Persson, Katrineholms MK	Mercedes	—	1	1	1	4	7
3.	Henrik Rosengren, Hyllinge MS	Mercedes	2	2	—	—	2	6
4.	Kenneth Hjärner, Stockholms SVK	BMW 320i	1	—	—	—	—	1

Superkart

Tävlingar: 1 o. 2) 24-25/4 Kinnekulle Ring, 3 o. 4) 24-25/7 Kinnekulle Ring, 5 o. 6) 21-22/8 Kinnekulle Ring, 7) 25/9 Gelleråsen, Karlskoga

Pl.	Namn/Klubb	Märke	1	2	3	4	5	6	7	Sum
1.	Per-Olov Ogeborn, GKRC Team	13 PVP LM	5	6	6	10	11	15	22	75
2.	Tomas Westerlund, Västerås MS	PVP/Rotax	8	8	10	8	9	13	2	58
3.	Fredrik Elg, Bergs MK	PVP/Rotax	4	5	4	4	7	10	18	52
4.	Börje Gustavsson, Stockhol. SVK	PVP/Rotax	7	—	8	7	10	—	10	42
5.	Tomas Roosemark, Team 13	Yamaha LM	10	10	—	—	8	12	—	40
6.	Anders Öberg, Karlskoga MF	Formula 1	2	2	1	1	5	8	12	31
7.	Lars-Åke Björk, Örebro BMCK	PVP/Rotax	—	—	7	6	—	—	16	29
8.	Magnus Jonasson, Skillingar. MK	PVP	1	1	—	—	3	9	14	28
9.	Bobo Westman, Järfälla MK	PVP/Rotax	—	—	—	—	12	7	8	27
10.	Anders Littorin, Stockholms SVK	PVP/Rotax	6	7	5	—	1	3	—	22
11.	Mats Hansson, Västerås GK	PVP/Rotax	3	3	—	—	2	5	4	17
12.	Lennart Landström, Lycksele MK	Anderson	—	—	3	3	—	11	—	17
13.	Bengt Albertsson, Hjo MK	PVP/Rotax	—	—	—	—	15	2	—	17
14.	Benjamin Ernryd, Stockhol. SVK	PVP/Rotax	—	—	—	—	13	4	—	17
15.	Hans Hildensjö, Borlänge MK	PVP/Rotax	—	4	—	—	6	6	—	16
16.	Ingvar Andersson, Falkenberg MK	PVP/Rotax	—	—	—	2	4	1	—	7
17.	Gunnar Olårs, Rasbo MK	PVP/Rotax	—	—	2	5	—	—	—	7
18.	Monica Stråth, Örebro BMCK	Anderson	—	—	—	—	—	—	6	6

Graff tog över i SSK

"Det är med skräckblandad förtjusning jag tar över efter Bosse"

Svensk racings viktigaste serie är den som bedrivs genom SSK. Inte utan anledning kallas den svensk glad racing då det viktigaste är att ha kul. Både som förare, teammedlem och funktionär.

I närmare två decennier har Bosse och Inger Pettersson drivit SSK framåt. Nu är det dags för tronskifte och John Graff tar över. En entusiastisk lagledare som vid sidan om även driver eget racingteam. Läs nye SSK-ordförandens egna tankar.

AV JOHN GRAFF (TEXT), STEFAN BOMAN (FOTO)

SSK:s årsmöte inför 2004 var lite av en historisk dag, både för SSK och svensk racing.

För 17 år sedan valde ett enhälligt årsmöte Bosse Pettersson till ordförande. Svensk racing har dock Bosse och hans hustru Inger att tacka betydligt längre än så. De har givit sporten enorma insatser och det arbete de har bedrivit har betytt mycket för svensk racings utveckling.

I snart fyra decennier har Bosse med Inger vid sin sida stått för nytänkande och tålamod i den ibland så svåra racingvärlden.

Utän SSK och paret Pettersson hade vi knappast sett talanger som Kenny Bräck, Stefan Johansson, Mattias Ekström, Janne Nilsson och många, många fler blomma ut.

Det är med skräckblandad förtjusning jag nu tar över efter Bosse. Att förvalta hans arv är kanske det viktigaste uppdraget man kan ha i svensk racing. Möjligt är det "finare" i STCC

Snabba fakta

JOHN GRAFF
 Född: 22 augusti 1955.
 Bor: Uppsala.
 Yrke: Teamchef.
 Utbildning: Journalist, marknadsförare.
 Hobby: Bilar och musik (har spelat rock'n roll sedan 60-talet).
 Klubb: SSK och KAK.
 Musiksmak: Gitarrock.
 Äter helst: Vällagad och välsmakande mat.
 Dricker gärna: Mjölk, öl och gärna ett gott glas vin.
 Senast lästa bok: Verkstadshandboken för Renault Clio.
 Senast sedda film: Någon av Beckfilmerna.
 Tävlingsdebut: Gokart 1966, rally 1973, racing 1974.
 Antal tävlingar: Många, har ingen aning.
 Bilar du tävlat med: Fiat 600 Abarth, Triumph Herald, Formel Vee, Volvo Amazon, Volvo 140, Volvo 240, Volvo 540, Volvo 560 och en drös till...
 Bilsport du tävlat i: Karting, racing, rally och folktrace.
 Privatbil: Volvo V70 D5.

och i Svenska Bilsportförbundet, men långt viktigare i SSK som jag ser det.

SSK FOSTRAR JUNIORER

Genom Bosse Petterssons arbete har framför allt två grundpelare växt sig starka i SSK. Det ena är breddracingen och det andra är fostrande av juniorer. SSK var snart framme när lagändringen slog igenom och det blev möjligt att köra racerbil från det året man fyller 15.

Tack vare SSK:s Renault 5 Junior Cup har vi sett förare som Mattias Ekström, Edvard Sandström, Patrik Ernstson och några hundra till växa upp.

"De som drömmer om att få köra racerbil ska också ha möjlighet till det utan att ruinera sig", sa Bosse i en intervju i slutet på 1980-talet. Då skapades begreppet breddracing som sedermera blev glad racing.

Just bredden och att alla som vill ska kunna köra racerbil för en vettig penning är den andra grundpelaren SSK står på. Det är det viktigaste att slå vakt om.

VÄRNA OM BREDDEN

SSK och Bosse Pettersson var i många år nytänkaren i svensk racing. Rullande start togs från kartingen och Formel Opel Lotus kom in under SSK:s vingar då den introducerades i hela Västeuropa.

Superkart togs in i SSK:s familjevärme när ingen annan trodde på den och stadsracingen i Norrköping genomfördes med SSK:s hjälp då stan ville bli Sveriges Monte Carlo. SSK har alltid värvat om juniorerna och även för Custom Motor Show på Elmia.

Det är vår plikt, vi som nu har valts in i föreningens sty-



Naturligtvis har nye SSK-ordföranden tävlat en hel del själv. Men nu är ratten bytt mot klubb.



Det är med stor glädje och entusiasm John Graff driver sitt eget racingteam, "Racingkuvösen". Han kallar teamet så eftersom målsättningen är att leta upp talangfulla ungdomar, ge dem en vettig chans att köra racerbil, och sedan ta dem vidare i karriären. Tänk om många fler i landet jobbat så!

relse, att förvalta de grundidéer som präglar SSK. Det ska vi göra genom försiktigt förändringsarbete. För förändringar blir det givetvis men inte för förändringarnas skull. Vi ska förvalta och utveckla klubben så att våra grundidéer växer sig ännu starkare. Vi ska värna om breddracingen och samtidigt skapa förutsättningar för nya utövare och fostra nya talanger som vi lämnar vidare.

Vi ska också utveckla möjligheterna för det motorsportintresserade Sverige att följa våra tävlingar och serien. Media och publik ska få upp ögonen för oss.

VIKTIGT SAMARBETE

Den tredje grundpelaren SSK står på är de otroligt lojala funktionärer klubben har. Utan dessa trojännare kommer vi inte lyckas med våra föresatser.

Därför ska vi fokusera på att utveckla vår funktionärsstab och höja deras status. Vi ska vara på hugget när det gäller utbildning och hela tiden se till att vi har de mest välutbildade funktionärerna i svensk racing. Det ska vara attraktivt att jobba för SSK.

Vi ska också arbeta hårt med att rekrytera nya utövare till sporten. Både unga och gamla. Det ska fortfarande vara möjligt att åka racerbil utan att ruinera sig och vi ska fortsätta att utbilda nya unga förare.

Det är också viktigt att vi fortsätter det goda samarbete vi har med våra sponsorer och partners. Därför är en självklarhet att fortsätta samarbetet med Bilsport och Förlags AB Albinsson & Sjöberg där bland annat mässorna på Elmia och inte minst En dag på Racerbanan spelar en viktig roll.

TÄVLANDE OCH LEDARE

Jag tillträder nu på en tvåårsperiod som ordförande i SSK. Det innebär inte att det är jag som ska

utföra allt. Min styrka är att vara teamledare vilket jag kommer att fungera som även i SSK sammanhang. Det gäller nu att få alla de som tycker det är roligt att jobba med SSK att verkligen ta tag i sin bit och nyttja de resurser och kunskaper var och en har. Jag kan bidra med ledarskap och det kontaktnät jag har.

Därför kommer var och en i styrelsen att ha sitt specialområde så att klubben kan utvecklas och fungera så som vi alla vill. Ute på tävlingarna kommer jag fortfarande att vara bland de aktiva. Jag har inga ambitioner att lägga mig i det tävlingstekniska, den kompetensen har jag inte. Jag är täv-

VÄLKOMMEN

Jag kommer ha en god mentor i Bosse. Man ska inte tro att det är lätt att ta över ordförandeskapet utan att ha en inskolning. Här kommer Bosse Pettersson och alla de som har lång erfarenhet inom SSK att spela en viktig roll.

Nu stundar en ny racingsäsong och vi har "värtrimman" vår organisation för att välkomna alla utövare och publik välkommen.

Kinnekulle Ring, som är SSK:s hemmabana, har genomgått lite förändringar och tillsammans med våra samarbetspartners som äger anläggningen, ska vi trygga framtiden för SSK-racing på "Kullen". Tillsammans har vi planer för att utveckla Kinnekulle Ring till en ännu bättre racerbana.

Startfälten i årets SSK-serie ser ut att växa jämfört med förra året. Det är vi glada för. Nu återstår bara om vi tillsammans kan bjuda på fin, ren och spännande racing. Välkommen!

John Graff
 Ny ordförande i SSK, Stockholms Sportvagnsklubb.

Trots mängder att göra hinner John koppla av med god litteratur. Fast han efterlyser mer racing ...



Camarogänget kör nästa säsong i SSK och får fira sitt 30-års jubileum i den serie man en gång började köra.

Camaro kör i SSK

Publikfriaren ska göra serien attraktivare

SSK andas optimism. Den negativa trenden med bland annat deltagar- och funktionärstapp är bruten och nu tar klubben sats för en ännu bättre serie nästa säsong. Camaro Cup blir ett nytt inslag.

– De kör med oss hela serien och det är vi mycket stolta över, säger SSK:s ordförande John Graff.

Stockholms Sportvagnsklubb (SSK) har brottats med en negativ utveckling under flera säsonger. Förare och funktionärer har blivit färre och den goda SSK-stämningen har kommit av sig lite grann.

Till årets säsong tillträdde John Graff som ordförande med uppdraget att leda arbetet för att få fart på serien igen. Han tycker att det har lyckats.

Fler deltagare

– Dels är det fler deltagare än vad vi har haft åtminstone de två senaste åren, vi har fått mer uppmärksamhet i media och vi har fått nya funktionärer. Även gamla som har slutat har återvänt. Det här bevisar att vi har vänt den negativa trenden och det var vår målsättning, säger John Graff och understryker samtidigt att stämningen i depån och på banan under

tävlingshelgen har blivit mer positiv igen.

Från att 2003 ha varit 90 förare per tävling har årets säsong snittat mellan 125 och 130 per helg. Funktionärsstaben har ökat med ett drygt tiotal per tävling och har legat runt 50 stycken.

– Vi vill göra SSK mer intressant för dem som kör, jobbar, tittar och bevakar. Vi är på god väg, men vi får inte slå oss på bröstet och säga ”Jösses vad bra vi är”. Vi ska fortsätta jobba, det är en lång och mödosam väg, säger Graff.

Ett steg på vägen är att SSK har lyckats attrahera Camaro Cup till sig. Den publikfriande klassen firar 30 år i år och är tillbaka där det började 1975 – i SSK.

– Det här bidrar i allra högsta grad att göra SSK mer intressant, säger Graff.

Kurs med skarpt innehåll

SSK tar även ett rejält grepp för att funktionärerna ska vidareutvecklas. I vår ska en utbildning i samarbete med Svenska Bilsportförbundet arrangeras. Men inte endast i en lektionssal.

– Tillsammans med en testhelg ska vi hålla en funktionärskurs på Kinneskulle Ring. Det blir både bilar och funktionärer på avrostning en hel helg. Det är ett nytt grepp att blanda teori och praktik på det här sättet, berättar Graff.

Nytt grepp var det. I går höll SSK en presskonferens (efter detta nummer av IB:s pressläggning) och presenterade alla nyheter inför 2005.

– Genom att kalla till presskonferens vill vi markera att det är ett nytt SSK, säger John Graff.

DANIEL GUNNARSON



SSK:s funktionärer kommer att erbjudas en kurs med "skarpa" moment.

SSK ska bli mer publikt

Med nya klasser, offensivare marknadsföring och ett bättre arrangemang ska det bli trängre på läktarna när SSK bjuder på racing nästa säsong.

– SSK börjar tänka mycket mer publikt. I klubben är det nytt att tänka publikshow, säger SSK:s ordförande John Graff.

Stockholms Sportvagnsklubb (SSK) har angivit en ny ton. Ett sätt att visa det är att klubben bjöd in till presskonferens för att presentera hur nästa säsong ska se ut.

SSK:s ambitioner med 2005 går inte att missa: Klubben ska få fler att upptäcka och uppleva seriens underhållande värde. Och underhållningen ska förbättras.

IB kunde redan i förra numret berättat att Camaro Cup förflyttar hela sin serie till SSK:s regi. Det är också klart att Formel Ford Zetec kommer att köra tre av sina SM-deltävlingar med SSK.

Radical på besök

– Att skapa en stark SM-serie för Formel Ford är ett initiativ från SSK. Det är roligt att ha dem med och det tar vi som en halv seger, säger Graff.

Dessutom kommer Racingsveriges verkliga uppstickare och publiktjusare Radical på besök under en av tävlings-

Klasse i SSK 2005

Renault Junior Cup

Fyndbörsen Cup

Kamasa Tools Cup

SSK Klass 3

SSK Classic

Volvo Original Cup

Formel Ford Zetec

Camaro Cup

Superkart

Nordic Supercar



Volvoförarna kommer att fortsätta kämpa mot varandra i SSK.

Radical

Sportvagnsmeeting



FOTO: SAMER AL-KHAILI

Preliminär tävlingskalender

1/5 Kinnekulle Ring,
15/5 Karlskoga Motorstadion, 29/5 Sportvagnsmeeting Kinnekulle Ring, 12/6 Rudskogen, Norge, 3/7 Vakant, 24/7 Kinnekulle Ring, 14/8 Falkenberg, 3-4/9 Kinnekulle Ring, 25/9 Kinnekulle Ring.

STCC är Motorsveriges största publikmagnet, som här på Karlskoga tidigare i år. SSK vill locka mer publik. De strävar inte efter att bli ett nytt STCC men tillstår att de konkurrerar om samma publik.

helgerna. Därtill kommer det att bjudas på muller och fart från GT-bilar. Nordic Supercar startades den här säsongen och kördes i Norge med flera svenska deltagare. Tre av sina deltävlingar kommer de att köra med SSK.

Starkare utbud

Programmet blir starkare än i år och SSK vill få fler att märka det.

– Det kommer bland annat att bli affischer, annonsering och samarbete med lokalradiostationer och sponsorer för att marknadsföra oss, säger Graff och nämner att även mer udda metoder för att nå ut ska användas.

Redan i år har SSK smakat på att marknadsföra serien vid ett par tillfällen. Då har det kommit 1 500 betalande på söndagarna.

– Det är farligt att gå ut och säga att

vi ska ha så och så många betalande. Vad vi framför allt vill se är en klar trend i ökning, säger Graff.

SSK kommer att välja ut ett par av nästa säsongs tävlingar där man kommer att satsa hårdare på att göra tävlingen publik, medan andra tävlingar kommer att vara mer som en klubbävling.

SSK:s själ ska bestå, med plats för alla – nybörjare som rutinerad – publiken får möta ett brett spektrum.

DANIEL GUNNARSON
daniel.gunnarson@ib.se

SSK:s ordförande John Graff (tv) är ytterst nöjd med att samarbetet med medleansvarig Lars G Nilsson (th) fortsätter och att Camaro Cup, här representerade av Carl Holgersson, ska köra i serien.



FOTO: DANIEL GUNNARSON



STOCKHOLMS

SSK-SERIEN 2004
5th place
Gustav Hansson
Renault Junior Cup

SSK-SERIEN 2004
SEGRARE
Mikael Hedenström
Renault Junior Cup

SSK-SERIEN 2004
2nd place
Johannes Almqvist
Renault Junior Cup





















