

SSK-serien

Av Olle Karlsson

Rekordung talang blev "Årets SSK:are"

- En 16-årig racingtalang blev Årets SSK-are 2006.
- Senaste årens minskning av antalet bilar i SSK-serien har avstannat. Ett par klasser har till och med vuxit i antal startande.
- För första gången i racingseriens historia avgörs utgången av en bilklass av SBF:s juridiska kommitté, efter protest och motprotest.

Det är tre händelser som i framtiden gör att 2006 blir ihågkommen. I övrigt blev den 36:e upplagan av SSK-serien ett mellanår.

Stockholms Sportvagnsklubbs racingserie, som startade 1971, skapades för att ge fler möjligheter att tävla i racingsporten för en billigare kostnad, jämfört med de som jagade mästerskapstitlar med dyra tävlingsbilar.

"Gladracing" och "Racing till rimlig kostnad" är slogan som SSK levt upp till under snart fyra decennium, och som man fortfarande har som utgångspunkt i sina speciella reglementen.

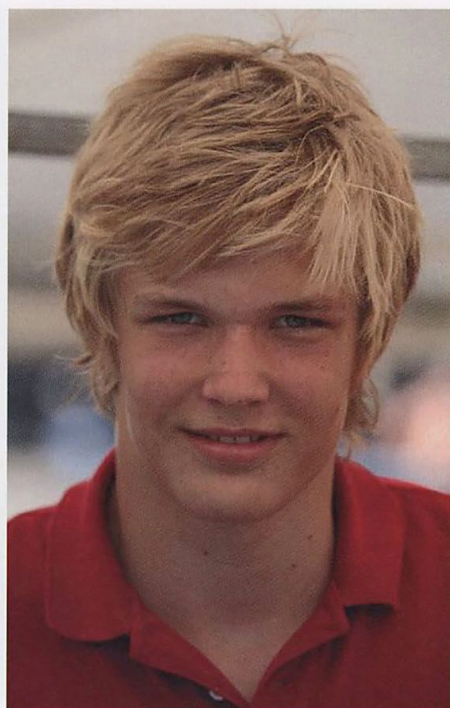
Konkurrens

Men under senare år har SSK-serien fått konkurrens från flera håll. Aldrig tidigare har så många svenskar tävlat med bil på bana som nu, men många tävlar inom ramen för märkesklubbar, långlopp och en ny form av "spontanracing", det vill säga att ett gäng entusiaster går ihop, hyr en bana för en dag, och tävlar.

Med andra ord, SSK:s grundkoncept med ekonomisk överkomlig racing har fått konkurrens från flera håll.

Detta är bland annat en av anledningarna till att Stockholms Sportvagnsklubb just nu jobbar med reglementet till en bilklass som är ännu mer "standard" än Fyndbörsen Cup, som varit så framgångsrik under senaste 10 åren.

– Vi vill få fram en klass som är ännu billigare för utövaren, och som är ännu mindre tekniskt komplicerad, säger John Graff, ordförande i Stockholms Sportvagnsklubb.



En 16-årig racingtalang Niclas Olsson, Bohus Racing, blev Årets SSK-are.

Foto: Bengt-Åce Gustavsson

Meningen är att ett reglemente för nya "standardklassen" skall ligga klart inför kommande säsong, 2007.

Regeltolkning

För första gången i SSK:s historia blev inte resultatlistan i en bilklass klar

i och med att finalen flaggades av, och den efterföljande protesttiden hade flutit.

Nej, resultatlistan i Renault Junior Cup kommer antagligen inte att fastställas förrän en bit in på 2007, när Svenska Bilsportförbundets juridiska kommitté har behandlat en protest från Daniel Kressin, Västerås, mot Mårten Hansen, Bålsta. Den sistnämnde står när detta skrivs som slutsegrare, men hela ärendet skall, som sagt, upp inför SBF:s juridiska kommitté för avgörande.

Protesten gäller två hål i Renault Clio-bilarnas kofångare, som är avsedda för montering av dimljus på registrerade bruksbilar, men som givetvis inte finns monterade på racingbilarna.

Reglementet säger inget om de här hålen, som finns på alla Clio-bilar i racingklassen. Kressin protesterade mot Hansens bil med de två hålen. Hansen menar på att hålen funnits på hans bil under tre säsongen, och att alla andra har samma hål i kofångarna.

I första skedet, det vill säga teknikererna vid banan, gav Kressin rätt, då inget stod skrivet om hålen i reglementet. Hansen överklagade till Stockholms Bilsportförbund vars juridiska kommitté gav Hansen rätt.



Juniorerna Tanja Rindeström, Stockholms SVK, Renault Clio, jagas här av Nina Dahlin, Karlskoga MF.

Foto: Bengt-Åce Gustavsson

Nu har alltså Kressin överklagat detta beslut till bilsportens högsta juridiska instans, som skall ta slutlig ställning i frågan.

Det märkliga är att samtliga Clio-bilar i Renaultklassen har hålen, även Daniel Kressins Clio. Dessutom har hålen ingen som helst betydelse vad gäller fart, väghållning eller något annat som är väsentligt i racingsammanhang.

Tilläggsas skall att Daniel Kressin vinner mästerskapet om Mårten Hansen diskvalificeras, annars står Hansen som klassegrare.

Sju segrar

Resultatlistan efter första protestomgången gör Mårten Hansen, Bålsta, tävlande för SSK, till klassegrare efter sju vinster i de 11 deltävlingarna. Nina Dahlin, Fagersta, och Karlskoga MF har vunnit två deltävlingar. Dessutom vann Jesper Ojala, Kista, SSK, och Daniel Kressin, Västerås MS, var sin seger under säsongen.

Kressin slutade sammanlagt tvåa på sina 87 poäng, 15 poäng efter segrande Hansen. Nina Dahlin slutade trea i klassen på 84 poäng, samma som fyran Andreas Ahlberg, Krylbo och SMK Hedemora.

Men, som sagt, sista ordet är ännu inte sagt om Juniorklassen. Skulle Kressins överklagande gå igenom förlorar Hansen de 26 poäng man tävlade om i finalen på Kinnekulle Ring den 23 september, och förpassas till en femteplats.

Historisk junior

En annan junior satte emellertid ett historiskt avtryck i SSK-serien under 2006.

Niclas Olsson, 16 år, från den lilla orten Göta intill Lilla Edet, norr om Göteborg, visade att dagens ungdomar är läranktiga.

Niclas, som redan 2005 körde några tävlingar i Renault Junior Cup, anmälde sig till Volvo Original Cup i en Volvo S40.

Niclas uppträdde helt respektlöst från säsongstarten i nya klassen. Vid premiären på Kinnekulle Ring i Göteborg, var han väl med redan i första tidsstränningen, och slutade på femte plats i lördagens tävling. I söndagens andra tävling denna premiärhelg, den 6-7 maj, startade Niclas från femte posi-



Niclas Olsson, Bohus Racing, tog åtta segrar på raken med sin Volvo S40 och vann såväl Volvo Original Cup och blev "årets SSK:are".
Foto: Bengt-Åke Gustavsson

tion och körde upp sig till en fjärdeplats.

Den 10-11 juni drog SSK-cirkusen till Småland och Anderstorp. Nu var också Niclas rejält varm i förarstolen och efter mycket bra prestationer stod han överst på prispallen två dagar i sträck.

– Det gick bra, kommenterade den unge vinnaren lugnt efter tävlingen. Bilen funkade perfekt och det var bara att köra.

Racingsporten låter enkel när en 16-årig talang kommenterar sitt livs första segrar.

Trots att Volvo Original Cup innehåller en del gamla racingrävar, så var det ingen som fick riktigt grepp på unge Olsson under sommaren.

Åtta i rad

Nej, istället blev det ett långt seger-tåg. Segrarna i Anderstorp följdes upp med två nya vinster på norska Rudskogen den 1-2 juli. SSK:s stora sommartävling på Kinnekulle Ring den 21-23 juli, blev en ny triumf för Niclas Olsson och när SSK kom till Falkenberg den 19-20 augusti, var det många som laddade på den snabba banan för att straffa Niclas tidsmässigt, men när racen var körda stod Götaföraren överst på prispallen.

Den 23 september avgjordes så finalen, den 11:e deltävlingen, på Kinne-

kulle Ring. Finalen är viktig, då dubbla poäng utdelas.

Niclas hade än en gång pole position och tog även ledningen i starten. Men längre ner i fältet blev det struligheter med sammanstötningar och avåkningar, varför safetycaren beordrades ut under komplicerade bärgningar, där bland annat Karl Jensens bil slog runt.

Racet gick i mål efter safetycaren med Niclas Olssons bil först över mållinjen. Men under alla incidenter i racet hade Niclas varvat en bil under gulflagg, vilket inte är tillåtet, varför han diskvalificerades.

Trots detta räckte poängen till seger i klassen, 115 mot Jonas Nilssons, Bäckefors, 104 poäng.

Inte nog med det, när sista tävlingsdagen summerades hade 16-årige Niclas Olsson samlat flest poäng i hela SSK-serien, vilket gjorde honom till "Årets SSK:are 2006".

Han hade fem poäng bättre än vinnaren i Fyndbörsen Cup, Leif Blyberg, Karlskoga.

Ingen nolla 2007

Mästarnas mästare i SSK-serien tilldelas hedersstartnumret "0" säsongen efter, men i Niclas fall blir det ingen nolla 2007.

– Nej, bilen är redan såld säger Niclas Olsson. Det blir en annan klass 2007 tror jag.



Leif Blyberg, Stockholms SVK, Peugeot 205 GTI, tog sin tredje raka seger i Fyndbörsen Cup.

Foto: Bengt-Åce Gustavsson

Med allra största säkerhet kommer Niclas Olsson att följa storebror Patriks spår, det vill säga fortsätta karriären i Polo Cup.

Men Niclas skyndar långsamt ännu så länge. Först skall gymnasieskolan, byggprogrammet, i Trollhättan klaras av.

– Jag går bara i ettan och har alltså två år kvar, säger han.

Niclas, storebror Patrik, och mamma

Marie och pappa Leif, är en bilsportsfamilj. Visserligen var 2006 den första hela säsong Niclas körde i racing, men han har ett långt förflutet i Karting bakom sig.

– Jag började som 7-åring 1997 i Kartingsporten, berättar han.

Lägg namnet Niclas Olsson på minnet, "Årets SSK:are" kommer inte att bli någon slutgiltig titel för denne 16-årige talang.

Åtta av elva deltävlingar vann alltså Niclas Olsson i Volvo Original Cup. De två första segrarna togs av Viktor Andersson, Götene MK och finaltävlingen i september vanns av Jonas Nilsson, Bäckebo och Dals MK, som också blev totaltvå i serien före Jan Sundkvist, Dvårsätt, Krokoms MK.

Tredje året i rad

En förhandsfavorit som höll ända in i mål!

Ja, så kan man beskriva Leif Blybergs säsong 2006 i Fyndbörsen Cup.

För tredje året i rad vann nämligen denne 51-årige datatekniker från Karl-skoga klassen. Han gjorde det dessutom på ett eftertryckligt sätt.

Fyndbörsen Cup körde 12 deltävlingar under säsongen, nio av dem vann Leif Blyberg.

Enda plumpen i serien kom den 19-20 augusti på Falkenbergs Motorbana, där Leif i första racet bromsade lite senare än framförvarande bil, körde på denne, och skadade kylaren på sin Peugeot 205 GTI.



Fyndbörsen Cup-förare stående från vänster: Martin Svensson, SSK, Felix Körling, SSK, Patrick Persson, Örebro RC, Pär Hansson, Gävle, Reinhold Daubner, Kolsva MS, Kjell Holgersson, SSK, Martin Hedin, Enköpings MK, Leif Blyberg, SSK. Knästående från vänster: Fredrik Ring, SSK, Christoffer Graff, SSK och Johan Kangro, Örebro RC.

Foto: Bengt-Åce Gustavsson

Leif hann sedan inte att åtgärda kylaren till andra racet, utan ställde in.

I samband med publikarrangemanget "En dag på racerbanan" på Kinnekulle Ring den 2 september, fick Blyberg tufft motstånd av en gammal vinnare som återkom för ett race, nämligen Fredrik Magnusson, Lit, och Jämtlands MK i en Opel Astra. Fredrik vann tävlingen med Blyberg på andra plats.

Kjell Holgersson, Solna och SSK, också en veteran i klassen, var jämnast bakom Blyberg, sett över hela säsongen. Men Leif Blyberg hade kompisen Kjell och hans BMW 323 under god uppsikt under hela säsongen, och när serien summerades skilde 38 poäng till Holgerssons andraplats. Trea sammanlagt kom Reinhold Daubner, Arboga, och Kolsva MS, som också rattade en Peugeot 205 GTI.

Segern 2006 var Leif Blybergs tredje raka i Fyndbörsen Cup, som också heter Klass 1 i SSK:s regelverk.

Två år tidigare har Leif dessutom tagit hem titeln "Årets SSK:are", men den här gången fattades fem poäng för att nå den prestigefyllda SSK-titeln.

Färre bilar

En anledning till att Leif Blyberg inte nådde denna titel trots, nio av tolv segrar, var att få bilar ställde upp i ett par deltävlingar.

Tydligt är Norgeresan till Rudskogen inte så populär bland Fyndbörsen-teamen, och inte heller den snabba banan i Falkenberg.

Fyndbörsen Cup har under flera år varit det stora glädjämnet i SSK-serien, inte bara för de stora startfälten, utan också för att så många olika bilmärken och modeller kan tävla mot varandra i en och samma klass.

SSK:s tävlingsreglemente skrevs redan 1970-71, där motorvolym och motorstyrka ställs mot vikt, har under decennierna blivit en succé. Fyndbörsen Cup, som innehållit 15-20 olika märken och modeller, är belägg för detta.

Det tekniska reglementet har sedan första tävlingssäsongen uppdaterats vart tredje år. Anledningen till treårsintervallerna är att förarna skall kunna bygga eller köpa en tävlingsbil och veta att nu håller detta koncept under tre år.

Samtidigt utvecklas bilarna och reglementets justeringar vart tredje år har



Segrare i Qwinsta Trophy Jörgen Hansson, Hyllinge MS.

Foto: Bengt-Åce Gustavsson

gjort att också nya bruksbilar får plats i klasserna.

Med andra ord, en väl avvägd balansgång mellan kostnader och utveckling.

– Just nu håller arbetet på med nya tekniska reglementen för en ny treårsperiod, berättar ordföranden John Graff, och aviserar, som sagt, en ännu billigare racingklass inom SSK:s ram.

– Vi vill få fram en enkel och billig racingklass som kan bli en inkörsport för nya förare, deklarerar Graff.

– Vi har sedan tidigare bilklasser för proffsen, de som vill bygga sin egen tävlingsbil, men nu vill vi skapa en klass där man inte behöver vara bilbyggare för att kunna delta.

En gång i tiden var just Fyndbörsen Cup denna inkörsklass i SSK-serien, men bilarna utvecklas, och som sagt, de tekniska reglementerna, varför Fyndbörsen numera blivit lite av bilbyggarnas klass.

Stabilt koncept

Qwinsta Trophy heter en av SSK:s allra äldsta bilklasser. Under decennierna har klassen haft många sponsornamn. Det handlar i grunden om en racingklass där ganska mycket är tillåtet för att höja effekten.

Qwinsta Trophy är en klass för duktiga bilbyggare och motortrimmare.

Glädjande nog ökade denna racingklass under 2006. Bland annat återkom

några förare som tidigare lagt hjälmen på hyllan.

Jörgen Hansson, BMW-förare från skånska Höganäs och Hyllinge MS, var inför säsongen regerande mästare i klassen och givetvis en av favoriterna.

Jörgen lyckades försvara titeln, men egentligen blev utgången av 2006-års serie en enda lång matematikövning.

Enar Viktorsson, 57-årig däckhandlare från Uddevalla, hette Jörgens huvudmotståndare en bit in på säsongen. De båda BMW M3-förarna skuggade varandra race efter race för att ingen av dem skulle löpa ifrån i serien.

Var Jörgen Hansson först i ett race, så åkte Enar någon meter bakom utan att riskera något, och omvänt.

– Med facit i hand så avgjordes faktiskt hela säsongen redan i första deltävlingen på Kinnekulle Rig, säger Enar Viktorsson som nu har passerat 20 år som förare i SSK-serien!

– En liten sprint gick sönder i min motor och jag tvingades bryta samtidigt som Jörgen kom tvåa i tävlingen.

Enar fick emellertid lite revansch redan i andra deltävlingen som han vann, men även Jörgen tog poäng i denna tävling, och poängjakten var igång.

Jörgen Hansson vann fem deltävlingar och Enar Viktorsson två. Övriga vanns av tidigare flerfaldige mästaren i klassen, Reine Bergström, Hällefors, Peugeot 206, två, och var sin av An-

ders Svensson, Vadstena, Opel Ascona, och Kenneth Ekström, Göteborg, Opel Manta.

– Jag försökte vad jag kunde i finalen att få någon emellan mig och Jörgen, men han hade god koll på mig och det gick inte.

I finalen på Kinnekulle Ring kom Enar tvåa och Jörgen femma. Den sistnämnde hade gjort sin matematikläxa, och visste att femteplatsen räckte så länge Enar inte kunde ta sig förbi ledande Kenneth Ekström.

Jörgen Hansson slutade på 71 poäng mot Enar Viktorssons 70. Trea kom Kenneth Ekström på 59 poäng.

Myndig i SSK-serien

Enar Viktorsson, Uddevalla, som tävlar för Stenungsunds MK, är SSK-seriens Grand Old Man om vi bortser från ett par förare i SSK Classic, historiska bilar, som återkommit med sina gamla bilar på senare år.

Enar har tävlat i SSK-seriens bilklass sedan 21 år tillbaka. Han började med Volvoklassen, men tog sin Volvo med till klass 2, det vill säga den bilklass som i dag heter Qwinsta Trophy.

– Den hette Pirelli Cup på den tiden, minns Viktorsson.

Enar har också under årens lopp dubblat mellan två klasser, nämligen också ställt upp i specialracingklassen, som i dag heter Yokohama Scandinavian Cup.

Frågan är dock om Enar Viktorsson återfinns i klass 2 nästa säsong.

– Det är inte säkert, säger han. Jag har sålt bilen till Micael Ericsson,

Opelföraren från Sunnhultsbrunn och har faktiskt ingen annan bil klar för 2007.

Det enda Enar Viktorsson med säkerhet vet inför kommande säsong, är att han skall hitta något att tävla i.

Så säger en sann racerförare...

Svensk-norskt

SSK-serien har alltid haft ett bra samarbete med norsk racingsport.

Många norska förare har också genom åren tävlat i just SSK-serien, och dessutom har under senare år en deltävling lagts i Norge.

Men det finns en bilklass i serien som mer än alla andra är norsk-svensk, nämligen gamla specialracingklassen som numera heter Yokohama Scandinaviania Cup.

Säsongen 2006 tävlade klassen på två banor vid tre olika tillfällen. Den 6-7 maj kördes de två första deltävlingarna på Kinnekulle Ring i Götene, 1-2 juli avverkades deltävlingarna tre och fyra på Rudskogen i Norge och den femte och sista deltävlingen arrangerade i samband med övriga klassers final på Kinnekulle Ring den 23 september.

Totalvinnare i klassen blev Kyrre Nielsen från Sandefjord i Norge i sin Ford Sierra. Kyrre körde finalen på Kinnekulle Ring och det räckte för totalseger i klassen före Henrik Rosengren, Barsebäck i en Mercedes EVO2.

Inom klassen tävlar man också i en A-grupp, bilar med mindre motorer. Denna klass vanns av Espen Lövestad, Oslo i en Mazda RX-7.

Jörgen igen

För andra året i rad vann Jörgen Aldén, Järna, Ford Escort, säsongens SSK Classic.

De 20 år gamla bilarna rullar på bra, under 2006 kördes nämligen nio deltävlingar vid fem olika tillfällen.

Aldén vann fem av de nio deltävlingarna, inklusive den viktiga finalen som gav dubbla poäng. Ulf Andersson, Göteborg vann de fyra inledande racen i sin Volvo 142. Trea sammanlagt blev Benny Pettersson, Sköllsta och Örebro RC, också i en Volvo 140.

Nämnas skall att i finalen på Kinnekulle Ring den 23 september kom racinglegenden Erik Berger, 81 år, från Bengtsfors på andra plats efter Aldén.

Gästklasser

Förutom SSK-seriens klasser har Stockholms Sportvagnsklubbs arrangemang också gästats av andra bilklasser. Camaro Cup, Formel Ford och inte minst Superkart har kört deltävlingar ihop med SSK-serien.

Superkart ingick under många år som en SSK-klass, men från och med 2006 är Superkart en fristående klass.

Anledningen är helt enkelt att de bästa förarna tävlar mycket på kontinenten, och helgerna räcker helt enkelt inte till för ytterligare en serie i Sverige.

Förutom SSK-serien är Stockholms Sportvagnsklubb sedan gammalt också stor arrangör i sportvagns- respektive historiska racingserier.



Ulf Andersson, SVK Göteborg, körde alla deltävlingarna i SSK Classic med sin Volvo 142 och slutade på andra plats.
Foto: Bengt-Åke Gustavsson

SSK-SERIEN

Tävlingar: 1 o. 2) 6-7/5 Kinnekulle Ring, 3 o. 4) 10-11/6 Anderstorp, 5 o. 6) 1-2/7 Rudskogen, Norge
7 o. 8) 21-23/7 Kinnekulle Ring, 9 o. 10) 19-20/8 Falkenberg, 11) 2/9 Kinnekulle Ring, 12) 23/9 Kinnekulle Ring

Fyndbörsern Cup

Pl.	Namn/Klubb	Märke	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Sum
1.	Leif Blyberg, Stockholms SVK	Peugeot 205 GTI	9	9	9	9	7	7	12	12	(3)	—	10	26	110
2.	Kjell Holgersson, Stockholms SVK	BMW 323	3	5	7	6	4	5	10	9	(2)	(3)	9	14	72
3.	Reinhold Daubner, Kolsva MS	Peugeot 205 GTI	5	6	—	—	1	2	8	10	1	2	6	20	61
4.	Christoffer Graff, Stockholms SVK	Renault Clio Wil.	6	—	—	—	3	3	6	7	6	6	5	16	58
5.	Martin Hedin, Enköpings MK	Renault Clio 1.8	—	—	6	7	5	4	9	—	—	—	8	18	57
6.	Felix Körling, Stockholms SVK	BMW 318 IS	2	4	5	5	2	—	7	—	—	(1)	7	4	36
7.	Fredrik Magnusson, Jämtlands MK	Opel Astra	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	22	34
8.	Patrick Persson, Örebro RC	Ford Escort RS	4	3	4	4	—	—	4	3	—	—	2	10	34
9.	Fredrik Ring, Stockholms SVK	Opel Corsa	—	—	—	—	—	—	5	6	—	—	4	12	27
10.	Johan Kangro, Örebro RC	Ford Escort RS2000	7	7	—	—	—	—	—	8	—	—	—	—	12

Qwinsta Trophy

1.	Jörgen Hansson, Hyllinge MS	BMW M3	7	2	6	6	2	4	13	13	—	—	—	18	71
2.	Enar Viktorsson, Stenungsunds MK	BMW M3	—	9	(4)	—	4	2	11	10	6	4	—	24	70
3.	Kenneth Ekström, Stockholms SVK	Opel Manta B	—	—	—	—	—	—	10	11	4	6	—	28	59
4.	Ingvar Nilsson, Hällefors MK	Opel Kadett 2.0	6	6	2	4	(1)	(1)	9	3	2	1	—	22	55
5.	Anders Svensson, V. Östergötl. MK	Opel Ascona	9	7	—	—	—	—	—	—	7	7	—	20	50
6.	Roger Ekman, Vättle MK	Opel Manta B	5	4	3	—	—	—	7	9	5	5	—	2	40
7.	Kenneth Svensson, Team Skogsåkar.	Opel	4	5	—	—	—	—	5	6	—	—	—	14	34
8.	Reine Bergström, Hällefors MK	Peugeot 206	—	—	—	—	—	—	8	8	9	9	—	—	34
9.	Bengt Nordin, Stockholms SVK	VW Scirocco	—	—	—	—	—	—	6	7	—	—	—	16	29
10.	Michael Eriksson, Björkviks MC	Peugeot 205 GTI	3	3	1	3	—	—	4	5	—	—	—	—	19

Volvo Original Cup

1.	Niclas Olsson, Bohus Racing	Volvo S40	9	10	12	12	14	14	11	11	11	11	—	(12)	115
2.	Jonas Nilsson, Dals MK	Volvo 940	11	9	(5)	(9)	11	9	8	8	7	9	—	32	104
3.	Jan Sundqvist, Krokoms MK	Volvo 940	12	12	10	10	8	12	9	9	8	—	—	—	90
4.	Gustav Rantzow, Stockholms SVK	Volvo S40	6	8	9	8	6	6	(6)	(4)	5	8	—	24	80
5.	Per-Erik Jonsson, SMK Trollhättan	Volvo 940	7	6	8	7	10	11	—	(7)	3	7	—	16	75
6.	Sven-Inge Sjödin, Skellefteå RRC	Volvo 940	—	—	6	4	9	8	7	6	—	—	—	28	68
7.	Frank A Dahl, NAF Hallindal	Volvo 240	10	11	7	6	—	—	5	5	—	—	—	22	66
8.	Karl Jensen, Örebro RC	Volvo 244	4	3	(4)	—	5	5	4	3	6	5	—	6	41
9.	Tomas Guttormsen, NMK Modum	Volvo S40	—	—	—	—	12	10	—	—	9	6	—	—	37
10.	Erik Jonsson, SMK Trollhättan	Volvo 242	1	2	—	—	2	1	3	2	2	—	—	20	33

Renault Junior Cup

1.	Mårten Hansen, Stockholms SVK	Renault Clio	11	7	12	12	(10)	—	12	—	12	10	—	26	102
2.	Daniel Kressin, Västerås MS	Renault Clio	(9)	—	10	9	7	10	11	12	1	9	—	18	87
3.	Nina Dahlin, Karlskoga MF	Renault Clio	8	11	9	10	—	(8)	14	—	6	6	—	20	84
4.	Andreas Ahlberg, SMK Hedemora	Renault 5	7	9	—	—	8	6	10	11	9	8	—	16	84
5.	Jesper Ojala, Stockholms SVK	Renault 5	—	—	—	3	—	—	9	14	10	12	—	22	70
6.	Algot Öberg, Västerås GK	Renault 5	5	6	6	8	6	7	4	10	(4)	(5)	—	10	62
7.	Tanja Rindeström, Stockholms SVK	Renault Clio	6	8	8	0	3	5	7	9	(3)	(2)	—	14	60
8.	Erik Gelotte, Rasbo MK	Renault Clio	3	5	4	6	4	2	8	8	5	1	—	(2)	46
9.	Otto Gullberg, Stockholms SVK	Renault 5	4	2	—	7	—	—	6	6	7	—	—	12	44
10.	Johan Eriksson, Karlskoga MF	Renault 5	2	3	5	5	5	3	5	5	—	(4)	—	8	41

SSK Classic

1.	Jörgen Adlén, Stockholms SVK	Ford Escort	—	—	—	—	—	4	4	3	3	—	—	14	28
2.	Ulf Andersson, SVK Göteborg	Volvo 142	—	—	3	3	1	1	1	2	(1)	(1)	—	6	17
3.	Benny Pettersson, Örebro RC	Volvo 140	—	—	—	—	—	—	2	1	—	—	—	8	11

Yokohama Scandinavia Cup B

1.	Kyrre Nilsen, Sandefjord Norge	Ford Sierra	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	10
2.	Henrik Rosengren, Halmstads MS	Mercedes Evo 2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6
3.	Lars Brandström, Borlänge MK	Ford Sierra	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4

Yokohama Scandinavia Cup A

1.	Espen Lövestad, Norge	Mazda RX-7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	8
----	-----------------------	------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

"Årets SSK:are" under 34 racingsäsongen

"Årets SSK:are" är den klassvinnare som plockat flest poäng bland SSK-seriens bilklasser. Om två klassegrare hamnar på samma poäng är den förare "Årets SSK:are" som placerat sig bäst i finaltävlingen.

SSK-serien startade 1971, men utmärkelsen "Årets SSK:are" (tidigare "SSK Mästaren") infördes inte förrän två år efter starten, 1973.

Följande förare har genom åren blivit "Årets SSK:are":

- | | |
|---|---|
| 1973: Formel Vee: Hans Edvinsson, Knislinge, Hässleholms MK, FVee Hansen, 55 poäng. | 1990: Formel 4: Kennerth Persson, Broby, Hässleholms MK, Ralt, 53 poäng. |
| 1974: Klass S1 (Standardbilar, större): Erling Carlsson, Stockholm, SSK, Lotus Elan, 75 poäng. | 1991: Castrol Cup: Stefan Pfister, Alingsås, SSK, Lotus Esprit, 51 poäng. |
| 1975: Klass SII (standardbilar, mindre): Harald Shetelig, Elverum, Norge, Fiat Abarth, 65 poäng. | 1992: Yokohama Cup: Georg Bakajev, Borås, Borås MK, BMW M3, 121 poäng. |
| 1976: Formel Ford, Vulco Cup: Bo Martinsson, Stockholm, MS Stockholm, Royale FF, 74 poäng. | 1993: Yokohama Cup: Georg Bakajev, Borås, Borås MK, BMW M3, 162 poäng. |
| 1977: Castrol Cup: Jan Elleman-Jakobsen, Göteborg, Göteborgs MF, Volvo 142, 63 poäng. | 1994: Yokohama Cup: Roger Ekman, Fårbo, MK Vättle, Opel Kadett, 158 poäng. |
| 1978: Formel Vee: Lars Persson, Hyllinge, Hyllinge MS, F Vee RPB, 80 poäng. | 1995: Yokohama Cup: Ronnie Hermansson, Tyresö, SSK, BMW 318, 162 poäng. |
| 1979: Vredestein Cup: Jan Mattsson, Järfälla, SSK, Opel Ascona, 86 poäng. | 1996: Volvo Original Cup: Reine Carlsson, Göteborg, Göteborgs MF, Volvo 242, 141 poäng. |
| 1980: Formel Ford: Christer Eriksson, Örebro, Karlskoga MK, van Diemen, 79 poäng. | 1997: Yokohama Cup: Magnus Karlsson, Lidköping, BMW M3, 145 poäng. |
| 1981: Vredestein Cup: Sven Forslund, Malmö, Hyllinge MS, Opel Kadett, 72 poäng. | 1998: Volvo Original Cup: Anders Manley, Hyssna, Fjärås MK, Volvo 242 GT, 159 poäng. |
| 1982: Vredestein Cup: Gert Pettersson, Järfälla, Järfälla MK, Opel Ascona, 50 poäng. | 1999: Fyndbörsen Cup: Thomas Andersson, Löddeköpinge, Hyllinge MS, Opel Kadett GSI, 162 poäng. |
| 1983: Vredestein Cup: Gert Pettersson, Järfälla, Järfälla MK, Opel Ascona, 50 poäng. | 2000: Fyndbörsen Cup: Johan Landegren, Köping, Kolsva MS, Renault Clio, 166 poäng. |
| 1984: Vredestein Cup: Sven Forslund, Malmö, Hyllinge MS, Opel Manta, 52 poäng. | 2001: Volvo Original Cup: Niklas Jogér, Falun, Borlänge MK, Volvo 242, 153 poäng. |
| 1985: Formel 4: Anders Krohn, Upplands Väsby, Karlskoga MK, Van Diemewen, 50 poäng. | 2002: Fyndbörsen Cup: Lars Sundman, Örebro, Örebro RC, Ford Puma, 134 poäng. |
| 1986: Formel 4: Per Boström, Hässleholm, Hässleholms MK, Ralt RT1, 49 poäng. | 2003: Fyndbörsen Cup: Anders Gustavsson, Norrköping, SMK Östgöta, BMW 323, 121 poäng. |
| 1987: Formel 4: Hans Hillebrink, Järfälla, Järfälla MK, Reynard, 55 poäng. | 2004: Fyndbörsen Cup: Leif Blyberg, Karlskoga, Karlskoga MF, Peugeot 205, 178 poäng. |
| 1988: Castrol Cup: Gunnar Lundström, Umeå, Umeå AK, BMW 700, 52 poäng. | 2005: Fyndbörsen Cup: Leif Blyberg, Karlskoga, Karlskoga MF, Peugeot 205GTI, 165 poäng. |
| 1989: Formel 4: Kennerth Persson, Broby, Hässleholms MK, Ralt, 51 poäng. | 2006: Volvo Original: Niclas Olsson, Göta, Lilla Edet, Bohus Racing, Volvo S40, 115 poäng. |



Egen ingång kan vara bra. GunGun och Bobo har öppnat vägen mellan sina enrummare och behöver bara gå ut i farstun när de ska till duschen.

"GunGun orkar inte längre hjälpa mig in och ut med karten. Den måste ju bäras på högkant genom dörröppningar och hall."



Bobo & GunGun EM-trimmar i köket

63 år, 35 kartingsäsonger, 500 race – "and still counting". Nej, Team Bobo och GunGun har inga planer på att lägga ned. – Mitt mål är fortfarande en EM-titel, säger Bobo Westman och mekar vidare på det splittat nya PVP-chassit som han preparerar för superkartsäsongen 2006.

GunGun kontrollrar några bultar. Målsättningen är fortsatt hög för Bobo Westman och hans sambo och tidigare medtävlare på kartingbanorna, GunGun Malm, som numera nöjer sig med att agera teamchef.

AV THOMAS LINDBERG (TEXT & FOTO) MICKE FRANSSON (FOTO)

Det är helt klart att kartingen har en central plats i paret Westman-Malms liv. Sporten har gett dem vänner runtom i Sverige och Europa, väckt intresse för resor, språk, historia, mat, vin och mycket annat. En bokstavligen central plats har PVP-racern i Bobos inner-

stadsetta, där den huserar i eget rum. Köket i lägenheten fungerar nämligen sedan många år som verkstad med erforderlig maskinell utrustning och verktyg. Som tur är har GunGun en etta väg-i-vägg med Bobos och praktiskt nog har de tagit upp håll för en dörr mellan lägenheterna.

– Är det inte knöligt att ha kartingverkstad i en lägenhet. – Nej, det funkar bra. Men GunGun orkar inte längre hjälpa mig in och ut med karten. Den måste ju bäras på högkant genom dörröppningar och hall, säger Bobo.

Ordning på grejerna

Att ha karten i lägenheten har också sina fördelar i att skruvandet inte är långt borta. Bobo lägger gärna stor möda vid att ha allt i topptrim, inte minst motorn som självklart är kartens viktigaste komponent.

– Det är lite av min styrka – att ha bra ordning på motorn, säger Bobo. Motorblocket är en 15 år gammal Rotax (blocken tillverkas inte längre), men innamätet är färs-kare, kolvarna från ifjol.

– Det gäller att gå igenom allt

och byta sådant som gått sina "garanterade" mil. Sedan gäller det också att klura ut hur man förbättrar prestanda i motor och på annat sätt i karten. Det handlar om många små detaljer och dessa vill jag inte avslöja.

Bobo är utbildad tekniker med navigeringsutrustning som specialitet. Sedan många år kör han igång och servar virkestorkar vilket ger en del gratis, då det gäller att lägga upp skruvarjobbet.

– Men jag får bromsa honom ibland ute på tävlingarna, påpekar GunGun.

– Han vill gärna justera för många grejer samtidigt och då vet man ju inte vilken effekt det ena och det andra hade.

Första träningspasset på våren är extra spännande av flera skäl. – Man vänjer sig aldrig helt vid



Det är compact living som gäller för Bobo och GunGun och deras sammanslagna, lätt åldriga (anno 1882) enrummare. Sängloftet spar förstas plats. – Jag fick ont i handlederna och blev lite rädd att det skulle utvecklas och hindra mig i jobbet som vävare. Mot slutet av min tävlingskarriär tävlade jag bara på de riktiga racerbanorna, som inte var så fysiskt jobbiga att köra. På kartbanor kan rattandet bli rejält jobbigt och man växlar i snitt 2 gånger per sekund.

fartsensationen, när man accelererar iväg max. En Superkart behöver ju bara dryga 2 sekunder för 0-100 km/tim.

– Men man kommer snabbt in i körningen. Den dag sinnena inte hinner med är det väl dags att lägga av.

Bara riktiga racerbanor

GunGun lade hjälmen på hyllan i början av 1990-talet, då körningen började kännas för tung för kroppen.

– Jag fick ont i handlederna och blev lite rädd att det skulle utvecklas och hindra mig i jobbet som vävare. Mot slutet av min tävlingskarriär tävlade jag bara på de riktiga racerbanorna, som inte var så fysiskt jobbiga att köra. På kartbanor kan rattandet bli rejält jobbigt och man växlar i snitt 2 gånger per sekund.

När Bobo inte är ute och reser i jobbet, är det ofta kvarterskrogen med frågesport eller därt i glada vänner lag som gäller på kvällarna efter eventuellt mekande.

– Ja, någon tv har vi inte. Istället är det bland annat högläsning av fransk litteratur – på franska – som gäller.

– Vi trivs så bra i Frankrike. Utöver EM-programmet försöker vi alltid lägga in en tävling i Frankrike på våren och en på hösten, säger Bobo.

– Ja, vi måste till Frankrike en gång på våren och en gång på hösten, stämmer GunGun in.

Ofta följer vänner med på dessa resor, där tävling kombinerar med semester.

– Då tittar vi på sevärdheter och njuter av det franska köket och franska viner.

▶ BOBO OCH GUNGUN

Mobiltelefoner, Internet och datorer är Bobo och GunGun inte främmande för. De kommer till nytta inte minst för att hålla kontakt med superkartåkare runt om i landet och Europa.

De har en aktiv förarörening, där Bobo varit ordförande och vice ordförande och GunGun sekreterare.

– Det är väldigt trevlig stämning i Superkart, både i svenska tävlingar och internationellt.

Alla hjälper varandra och de får många vänner.

– Vi hjälper varandra i depån, men i racen är det hård fight.

– Ändå är dom försiktiga med varandra, fyller GunGun i.

Det är inte lika mycket kontaktsport som annan karting, men visst hände det olyckor.

– Usch jo. Bobo hade ett par jobbiga krascher för två år sedan.

– Ja, först på Karlskoga, där något hände i början av en inbromsning. Jag gick baklänges av banan i 180-190 km/h och slog mig medvetlös mot räcknet.

Tacka darten för karten

Två veckor och många timmars reparationsarbete senare gällde det finalen i franska mästerskapet på Bobos favoritbana Dijon.

– Jag var trea i förfinalen, men i finalen fick jag en bakhjulspunktering när jag ledde. Jag for ut i räcknet och det blev ambulans till sjukhus.

Men loppet vann Bobo ändå. Mer än 75 procent av racedistansen hade nämligen avverkats när loppet rödflaggades på grund av Bobos krasch.

Också GunGun har gjort sina vurpor.

– Ja, jag har väl flugit några gånger och voltat och skrapat mig.

Några hårdhudade motor kids var Bobo och GunGun inte från ungdomsåren. De träffades en danskväll på Skansen 1962, strax innan Bobo muckade från lumpen vid flottan på Skeppsholmen.

– Sedan dess har vi hängt ihop. I början var vi ute mycket på viskvällar, senare blev det publikt med dart.



FOTO: DON TITELMAN

– Vi var med och arrangerade första SM i dart och jag har ett silver i dubbel, berättar Bobo.

– Men visst vi gillade fart också, åkte skidor utför.

Bobo och GunGun kan tacka darten för att de kom i kontakt med karten.

– En dartkompis tävlade i karting och ville vi skulle hänga med och testa. Det sade klick direkt – för oss båda, minns GunGun.

Året var 1970 och de köpte en fabriksny 100-kubikare. Efter fem säsonger i oväxlat fick det bli en 125-kubikare och 1982 tog Bobo och GunGun steget till 250 cc – Superkart.

Under en period hade Bobo



GunGun tar varje arbetsdag – utom på vintern – farmors ILA-cykel årsmodell 1926 de tre kilometrarna till jobbet vid vävateljén i Solna.

GunGun i superkarten under sin aktiva tid.

och GunGun var sin racekart, men mestadels delade de kart och turades om att tävla.

– Bobo mekade åt mig, när jag tävlade och jag hjälpte till att meka åt Bobo, när han tävlade, berättar GunGun.

– Det är ruskigt roligt med karting, speciellt i 250-klassen där det råder en fantastisk kamratanda. Och kamratandan, som vi upptäckte först efter några år i kartingsporten, är kanske den allra roligaste och viktigaste biten.

Två månader återstår nu till EM-premiären på Hockenheim i Tyskland 23 april och Bobo och GunGun börjar redan känna resfeber.

snabba svar

	Bobo	GunGun
Folkface:	Kul att se – varit mek.	Kul att se.
STCC:	Säkert kul racing.	Lite för märkvärdigt.
Svenska Rallyt:	Vore skoj att se någon gång.	Hmmm.
Crosskart:	Verkar skoj.	Hellre isracing (med mc).
Pengar:	Ja tack.	Ja tack.
Semester:	I samband med raceresor.	I samband med raceresor.
Grus eller asfalt:	Asfalt.	Asfalt.
Kött eller fisk:	Fisk.	Både och.
Skidor eller solsemester:	Skidor.	Skidor.
Tv-soffan eller krogen:	Krogen.	Krogen.
Volvo eller Saab:	Saab.	Volvo.

snabba fakta

NILS BOBO
PER-OLOF WESTMAN

Född: 3 januari 1943 i Borås.

Bor: Bostadsrätt på Odengatan i Stockholm.

Familj: Sambo GunGun Malm.

Yrke: Tekniker vid WSAB Oy. Igångkörning och service av virkestorkar i Sverige och ute i Europa.

Utbildning: Navigationstekniker vid flottan.

Hobby: Musik, gitarr och sång, dart, språk, resor, historia, matlagning, vin, astronomi, utförsåkning på skidor.

Klubb: Järfälla MK.

Mekaniker: "Slatten" Tauson.

Musiksmak: Visor, klassiskt, jazz och blues.

Äter helst: Franska köket.

Dricker gärna: Vin – vatten, saft eller juice på tävlingsdagarna.

Senast lästa bok: En kommissarie Maigret-deckare (på franska).

Senast sedda fil: Dolt Hot (fransk). **Tävlingsdebut:** 1970.

Antal tävlingar: Cirka 500.

Främsta meriter: VM-tvåa i Superkart 1987, tre nordiska mästartitlar, världsrekord på stående kilometern (176,559 km/h).

Sporter han tävlat i: Karting, dart, biljard.

Privatbil: Cheva Van 1989.

Sportslig framtidsdröm: EM-titel.

Styrka som förare: Rutin och motorkunnande.

Kan bli bättre på: Glömma försiktigheten.

Förebild: Nej.

Sponsorer: Nej, betalar själv.

Bästa minnet: VM på Silverstone -87.

Favoritbana: Dijon i Frankrike, med dolda böjar och feldoserat över krön. Där har han vunnit sex gånger.

ANNA GUNILLA
GUNGUN MALM

Född: 15 januari 1943 i samma fastighet hon nu bor i.

Bor: Bostadsrätt på Odengatan i Stockholm.

Familj: Sambo Bobo.

Yrke: Textilkonstnär, väver bildvävar, mattor, hemtextil, även på beställning. Driver sedan 1968 vävateljé i Solna gamla kyrkstall tillsammans med en kompanjon.

Utbildning: 2 års utbildning i vävnadsteknik efter några teminer på universitet.

Hobby: Sjunger inte och spelar inte gitarr, men delar Bobos övriga hobbyer och har därtill en koloniträdgård tillsammans med sin syster.

Klubb: Järfälla MK.

Mekaniker: Bobo.

Musiksmak: Som Bobo plus Elvis.

Äter helst: Franska köket.

Senast lästa bok: En kommissarie Maigret-deckare (på franska).

Senast sedda fil: Dolt Hot (fransk).

Tävlingsdebut: 1970.

Antal tävlingar: Cirka 150.

Främsta meriter: En tävlingshelg på Österrikes F1-banan Österreichring kring 1990, då GunGun var snabbare än alla EM-åkarna och chockade med sin satsning över krön och genom skymda kurvor.

Sporter hon tävlat i: Karting, dart.

Privatbil: Hon litar till sin ILA-cykel årsmodell 1926 som hon ärvit av farmor.

Sportslig framtidsdröm: Matcha Bobo till EM-titel.

Styrka som förare: Mjuk kurvteknik som gav hög utgångsfart.

Förebild: Nej.

Sponsorer: WSAB, när hon tävlade.

bilfakta

PVP SUPERKART

Årsmodell: 2006.

Tävlingsklass: Superkart.

Motor: Rotax tvåtakts, tvåcylindrig 250 cc. Block från 1990, kolvar nya.

Effekt: Cirka 100 hk

Toppfart: Uppåt 270 km/h beroende på utväxling och aerodynamik.

Transmission: 6-växlad sekventiell låda med speedshift (fullgasväxling).

Hjulupphängning, fram: Individuell, ofjädrad.

Bak: Stel bakaxel, ofjädrad.

Fälgar: 6 tum.

Däck: Bridgestone torr/Dunlop regn.

Bromsar: Skivor runtom.

Skyddsbur: Nej, bara nackstöd.

Vikt: 215 kg inklusive förare.



En rejäl dos rosa girlpower

Nina Dahlin tar för sig i Renault Junior Cup

Hon vet vad hon vill och har ett ordentligt lager skinn på näsan. Endast 16 år gammal men väldigt mogen för sin ålder har Nina Dahlin i år tagit SSK-seriens Renault Junior Cup med storm och fortsätter att avancera.

Till nästa år är siktet inställt på JTCC och om Nina får drömma blir det i framtiden DTM precis som idolen Mattias Ekström.

AV SOFIA LJLJERGREN (TEXT), MICKE FRANSSON (FOTO)

Nina kisar i det starka solljuset där hon står bredvid sin knallrosa Renault Clio. De båda utgör sannligen en uppsseendeväckande duo.

– Man måste ju visa att man är tjej och stå för det, säger Nina med ett klingande skratt.

Bakom glimten i ögat och den lättsamma, samtidigt lite kaxiga, attityden gömmer sig en riktig racingtalang. Men hur kommer det sig då att denna unga tjej från Fagersta började med racing?

– Min pappa har alltid varit motorintresserad, och en dag när han åkte för att titta på racing, upptäckte han att det fanns en juniorklass.

Några idéer började gro i huvudet på pappa Tommy.

– Självt har jag alltid varit lite småintresserad då jag provat på både cross och gokart.

Tommy bestämde sig därefter för att köpa en Renault 5 så att Nina skulle få prova på ...

Så drog det igång

Att hantera en riktig bil är inte så lätt när man inte ens börjat övningsköra.

– Jag körde fyra tävlingar i en Renault 5 förra året, innan dess hade jag aldrig suttit bakom ratten på en bil.

Men Nina fick mycket tips och råd och letade dessutom själv upp sidor på Internet för att lära sig mer om spårar.

– Första tävlingen var det riktigt nervöst. Jag blev avkörd av en tjej, men kom i mål – även om det var ett helt varv efter de andra, säger hon med ett snett leende.

Kul var det hur som helst och Nina trivdes med den uppmärksamhet hon väckte bara genom att vara tjej, trots att det faktiskt finns fyra stycken i klassen.

Till i år byttes Renault 5:an ut mot en Clio för att Nina skulle få chans att hänga med bättre. Bilbetyget gjorde susen. Redan under

premiären på Kinnekulle stod hon på pallen två gånger, varav en seger. Faktum är att Nina stått på pallen i alla race förutom de två hon brutit.

Voltrade sex varv

Att förbereda sig och komma i rätt stämning inför ett race är viktigare än man tror.

– Jag brukar försöka peppa mig själv genom att tänka, "Jag vet att jag kan", berättar Nina som ibland blir så nervös att det kittlas ända ut i fingerspetsarna.

Den senaste tävlingen på Kinnekulle blev en helg fylld av lika mycket glädje som besvikelse. På lördagen gick hon nämligen i mål på en första plats med över nio sekunders marginal till tvåan Märten Hansen.

På söndagen var förväntningarna självklart mycket stora och när Nina som startat på en andra plats gick upp i ledningen var spänningen bland publiken stor. Men så hände det som inte får hända ... Nina kom fel in i en kurva, fick sladd och kunde inte häva returen. Clien voltrade sex varv och det hela såg väldigt otäckt ut. Som tur var krävade hon sig själv ur bilen och ambulanspersonalen kunde konstatera att hon var oskadd, om än en aning öm i nacken.

– Det har blivit några krascher, oftast på grund av ren otur, men som tur var är det mest bilen som tagit stryk, säger hon och sneglar mot den ihoptryckta Clien som förmodligen behöver ganska många timmar i bänk för att komma till sin rätt igen.

Med siktet inställt ...

Trots en del incidenter och den otäcka rullningen på Kinnekulle hävdar denna självsäkra tjej fortfarande att det är farten som är det allra "frånaste" med att köra racing.

– Ännu roligare blir det nog när man får köra lite snabbare bilar.



resultat 2006

Kinnekulle 6-7 maj
Race 1: 3:a.
Race 2: 1:a.
Anderstorp 10-11 juni
Race 1: 3:a.
Race 2: 2:a.
Rudskogen 1 juli
Race 1: Bröt.
Race 2: 2:a.
Kinnekulle 21-23 juli
Race 1: 1:a.
Race 2: Bröt.

snabba svar

Folkkrace: Russinrally.
STCC: Överdrivet.
Svenska rallyt: Kallt.
Pengar: Kan behövas mer.
Sommarlov: Härligt.
SBF: Ingen kontakt.
Kött eller fisk: Kött.
Skidor eller solsemester: Båda är lika härligt.

bilfakta

RENAULT CLIO
Årsmodell: 1991.
Tävlingsklass: Renault Junior Cup
Motor: 1,4 liters.
Effekt: 80 hästar.
Transmission: 5-växlat.
Hjulupphängning: Öhlins.
Följare: Blandad kompost.
Däck: Yokohama.
Bromsar: 16 v fram och standard bak.
Skyddsbur: KBT bur.
Bilen byggd av: Brink Motorsport.
Vikt: Minimivikt 860 kg med chaufför.

Till nästa år lutar det faktiskt åt en sats i JTCC.

– Ingening är klart än utan vi tar en sak i taget, säger Nina förnuftigt.

Än så länge finns det mycket att lära, inte bara vad det gäller körning utan även den tekniska biten.

– Jag är inte så intresserad och kan nästan ingenting, men det kommer när det kommer.

Framtidsdrömmen är att en dag få köra DTM som förebilden Mattias Ekström.

– Just nu är jag väldigt fokuserad på min racing och hoppas självklart på att en dag kunna bli en stor stjärna, avslutar Nina som med bra förutsättningar blickar mot en framtid där allt är möjligt.



Nina körde fyra tävlingar i Renault 5 förra året. Innan dess hade hon aldrig suttit bakom ratten i en bil.



Den är svår missa, Ninas rosa Clio. Då inte bara på grund av färgen utan även dess ständiga uppenbarelse i Renault Junior Cups toppskikt. Efter åtta körda race har Nina stått på pallen hela sex gånger, varav två gånger som segrare.

snabba fakta

NINA DAHLIN
Född: 900419.
Bor: Fagersta.
Familj: Mamma Tarja, pappa Tommy och syster Jonna.
Utbildning: Börjar på "Barn och fritid" till hösten.
Hobby: Racing.
Klubb: Karlskoga MF.
Mekaniker: Pappa.
Team: TDSmotorsport.se
Musikmak: The Hives.
Äter helst: På kapellbacken i Fagersta.
Dricker gärna: Vatten.
Senast lästa bok: Ego girl.
Senast sedda film: Senaste Wal-lander.
Tävlingsdebut: Race week förra året.
Antal tävlingar: Nio tävlingshelger.

Bilar du tävlat med: Renault 5 och Renault Clio.
Sporter du tävlat i: Slalom och fotboll.
Idrottsslig framtidsdröm: DTM.
Styrka som förare: Jämn körning.
Kan jag bli bättre på som förare: Allt.
Största framgång: Segern på Kinnekulle den 22 juli.
Största motgång: Mycket plåtskador.
Förebilder: Mattias Ekström.
Sponsorer: The Hives, Fagersta 80, mormor och morfar, Luddes Däck och Hyresmaskiner, Fagerstasnickarna, Perfekts plåtslageri, Bäckagruppen, Avesta text och dekor, Karlskoga MF, Hedins trä, Bil och Lackcenter, GA, Glasögoncentralen, SMP, AEB rör, Grantek, Fagersta Elektriska, Perssons schakt, Kapellbacken, Baumbachs Efr.

"En säsong med självvrannnsakan"

Det har varit en tuff säsong för SSK. Förra årets stora startfält var plötsligt mindre i våras. Men SSK har rest sig förr och gjorde så även den här säsongen. Nu blickar klubben framåt mot en spännande framtid!

AV GUSTAV LILJEBERG (TEXT), MICKE FRANSSON (FOTO)

Tunna startfält i klasserna men bra arrangemang. Så har säsongen i stort sett ut för SSK. Det har inte varit en lätt uppgift för klubben att vända trenden. Men i samband med finalen på hemmabanen Kinnekulle var det ändå en positiv stämning i luften. Fler bilar till start och en positiv känsla för nästa år.

Bilsport-Börsen bad ordföranden John Graff sammanfatta tävlingssäsongen:

– Det har varit en säsong med självvrannnsakan om varför vi tappat en stor del av startfältet. Från SSK Raceweek har vi gjort racingen mer tillgänglig och kostnadseffektiv. SSK har varit väldigt lyhörda på förslag från både förare och funktionärer, säger Graff.

– Svensk breddracing har blivit för dyr. Om det blir billigare kommer fler ut på banan. Den här helgen hade vi knappt 100 bilar till start, jämfört med cirka 60 tidigare helger.

Samtidigt som bredden i klasserna bitvis varit smal, tycker Graff ändå att man haft bra tävlingar.

– Vi har haft roliga race med fina fighter i alla klasser.

En anledning till att det kom ut fler bilar till finalen, var att man gemensamt kommit överens om att bjuda på startavgiften på de bilar som inte rullat i serien tidigare i år. Det kan kanske ses som en kortsiktig lösning, men det kan också ha varit ett smart drag i förlängningen. Förhoppningsvis kan intrycket av finalen vara så starkt att många lockas att ta ut sina bilar till premiären nästa år.

Spännande satsning 2007

Redan nu laddar SSK för nästa säsong, ett år som kan bli riktigt spännande för klubben.

– Om fem månader står vi här igen. Då kommer vi att ha en ny klass och ett nytt arrangemang.

– Vi har för avsikt att SSK Raceweek ska bli en hel vecka med racing. Vi vill bland annat ha ett kvällsrace i STCC och en rally-crosstävling.

– Dessutom ska det finnas olika former av underhållning vid sidan av racingen – musik med mera.

En mycket spännande utveckling av Raceweek står alltså på schemat. En del i målet är att banan ska rustas upp, så att den blir godkänd för STCC.

– Vi når kanske inte ända fram 2007. Men vi ska i alla fall påbörja resan.

Fantastiska funktionärer

SSK:s tävlingar genomförs på ett föredömligt sätt. Det är sällan eller aldrig förseningar, och skulle det vara det så lyckas man arbeta in tiden. Just den här biten är klubbens största tillgång.

– Tävlingsgenomförandet är utmärkt och mycket effektivt. Det är våra fantastiska funktionärer som gör att arrangemangen blir så bra. Vi har en lång tradition med duktiga funktionärer i SSK och det är därför som de ofta blir tillfrågade av de som arrangerar STCC.

SSK:s funktionärer håller alltså toppklass och klubben ska vara stolt över funktionärsstaben som även förstärks med en yngre generation.

– Det största hotet mot racingen är inte att det saknas förare utan att det kan bli brist på funktionärer. Vi är jätteglada över att det kommit in flera ungdomar hos oss för finns det inga funktionärer, då blir det inte heller några tävlingar. ●



SSK:s ordförande John Graff körde både Volvo Original Cup och Fyndbörsen Cup med en Volvo S40.

Ordföranden bakom ratten igen

John Graff satt i finalen åter bakom ratten i en racerbil. Den här gången en Volvo S40 som han körde i såväl Fyndbörsen Cup som Volvo Original. Och det var en rattröstig förare som gav sig ut på banan.

– Jag har inte kört på riktigt sedan 1999 och kan konstatera att jag tappat mycket sedan dess. Inte så mycket i tid, utan mer i placeringar, säger John Graff och ler.

Det var en tuff racingverklighet som mötte Graff. Att det var trångt längre ner i fältet där han startade är inte någon underdrift.

– Det var bökigt i starten på Fyndbörsen Cup. I Volvo Original var det rena rama folkracetävlingen så jag valde att bryta av egen vilja idag. Jag gjorde exakt samma sak 1999 eftersom jag inte tyckte att det var roligt ute på banan.

Trots en massa händelser och incidenter vill han tävla mer regelbundet framöver. Exakt under vilka former får framtiden utvisa.

– Nästa år kör jag ingen hel serie, men det blir mer tävlande för min del. Hur mycket beror på hur mycket tid och pengar sönnernas tävlande kräver.

Förbundet leder bilsporten fel

SSK, STOCKHOLMS Sportvagnsklubb, har genom decennier bildat ryggraden i svensk racing. För detta arbete fick klubben under Stockholms Bilsalong motta det allra första "Lill-Lövis-stipendiet".

– Utan SSK hade jag aldrig kommit till Formel 1, sa Stefan "Lill-Lövis" Johansson vid överlämnandet av priset.

Svensk Motorsport har under lång tid saknat internationella stjärnor i den absoluta toppen. Tacka SBF för det. Det saknas inte talanger i det här landet. Saknaden består däremot i uppbackning såväl ekonomiskt som i en väl fungerande utvecklingsstege, en långsiktighet och konsekvent hantering från förbundsstyrelsen.

JAG BLIR LEDSEN när det vi ser av förbundsstyrelsen består i att "glida runt" i klubb-blazer på de fina tillställningarna och aldrig visa sig ute på fältet. Undantag finns, men det är ordföranden som sätter nivån och hur många av våra funktionärer och utövare känner igen Kåge Schildt eller vet vad han står för? En "folkligare" och mer intresserad styrelse, som bryr sig om hur de vardagliga förutsättningar-

na för sporten påverkas, vore önskvärd.

För en 15-åring är SSK det enda alternativet att få köra racerbil. Inför den här säsongen ansökte SSK om Ungdoms RM-status till Renault Junior Cup samt RM i standardvagn för SSK klass 1 (Fyndbörsen Cup). Detta för att kunna erbjuda lite mer status och locka ännu fler till de instegsklasser som en nybörjare har att tillgå, för en vettig peng.

RACINGUTSKOTTET, som ansökan är ställd till, bemödade sig inte ens att svara. Förbundsstyrelsen behandlade SSK:s ansökan från hösten 2005 på sitt sammanträde den 2 mars 2006.

Klubben får, efter flertalet efterlysningar på ett beslut, ett negativt besked, mejlat från generalsekreteraren, den 2 maj 2006, endast några få dagar före SSK-premiären. Förbundsstyrelsen beslutade att avslå RM för båda klasserna med motiveringen "att båda är breddtävlande."

Om inte breddtävling kan få någon som helst status, hur kan vi då få fram nya stjärnor? Nej breddtävlare, betala in era licenspengar och ställ er snällt i ledet. Förbundet är endast en

tillståndsenhet.

Tillsammans med styrelsen för Stockholms Sportvagnsklubb har jag lång erfarenhet av motorsport och svensk racing. Tillsammans med min kollega Fredrik Skoghag i SLC, har jag och de övriga racingarrangörerna en rad tankar och idéer om hur sportens utövare kan gynnas på bästa sätt.

HAR NÅGON AV OSS någon gång blivit tillfrågade av Schildt? Har någon av oss någon gång fått svar på alla de mejl eller andra förfrågningar/synpunkter vi sänt till Schildt? Gav Schildt någon uppdraget att ta reda på bakgrunden till varför SSK ansökte om RM-status, eller var det bara ett ärende från breddtävlandet i Sverige utan övrig status?

Svensk Motorsport är inne på en farlig väg när förbundsstyrelsen med Kåge Schildt i spetsen inte lyssnar, tar lärdom och heller inte väljer att vara en del av rörelsen.

JOHN GRAFF
Ordförande SSK

SBF kommer att svara på artikeln här på debattplats i nästa nummer av IB.

Schildt: Vi lyssnar gärna på SSK

DET ÄR MED STORT INTRESSE jag tar del av debattartikeln angående RM-tecken och SBF:s förbundsstyrelse (IB nr 11/2006). Jag gör detta måndagen den 29 maj, mindre än 24 timmar efter att du och jag, John, träffades på Gelleråsen. Du nämnde inte att du veckan före hade sänt artikeln till IB och du tog inte upp en enda fråga heller.

Du var däremot uppenbart förvånad över att jag studerat JTCC racet. Jag hade noterat att din son gjorde ett fint race där han hela tiden låg tvåa med någon halvmeter till ledande bil. Han gjorde inte en enda överilad manöver och ingen ojuste körning. Jag gick därför bort till er i depån och berömde din sons fina underhållning.

DIN STOLTHET SOM FAR lyckades du inte dölja särskilt väl. Säkert minns du också min klädsel, mörka byxor, skjorta och bilsportförbundets tröja.

Om det är dessa tillfällen du kallar att "glida runt" så är vi helt överens. Bättre kan det inte vara än att se sådana ungdomar.

Förbundsstyrelsens ledamöter närvarar på många olika tävlingar hela sä-

songen, så mycket som arbete och familjeliv tillåter, och vi väljer vår klädsel med hänsyn till vilken representation vi har vid tillfället.

Du nämner att du har tankar och idéer om utveckling men att du aldrig blivit tillfrågad av mig om detta. Riktigt påstående och vi är överens igen.

JAG ÖNSKAR ATT JAG hade möjligheten att ringa runt till våra 500 klubbar och fråga om någon fått någon bra idé, men det har jag tyvärr inte. Du kunde däremot enkelt ha framfört det på Gelleråsen, eller på Knutstorp där vi talades vid två veckor tidigare.

Du påstår också att du inte fått några svar på mail eller förfrågningar du sänt till mig.

Riktigt påstående och vi är överens igen.

Har just gått igenom min inkorg och där finns inte ett enda mail med dig eller SSK som avsändare sedan 2002. Finns andra mail eller brev, sänd dom och du ska få svar omgående.

Och så var det er RM-ansökan som du skriver gjordes hösten 2005.

Den har du själv undertecknat den 10 januari 2006 och sänt till Racingutskottet som meddelat sin uppfattning till Förbundsstyrelsen som fattat beslut den 2 mars – en alldeles normal beslutstid.

Och varför fick ni inget RM?

Jo, SBF-rörelsen tog beslut för ett antal år sedan om en drastisk nedskärning av antalet SM och RM-tecken varvid man beslöt att dessa "ska endast delas ut i varje klart urskiljbar bilklass i respektive sportgren med inriktning på elit" och så har er förfrågan behandlats.

INOM SBF UPPSKATTAR VI allt det fina arbete som SSK gjort. Vi tänker nog mest på gänget runt Inger och Bosse Pettersson och deras insatser samt hoppas att SSK fortsätter att utvecklas i samma anda.

Du och alla andra är alltid välkomna att ta kontakt med mig eller mina kolleger i styrelsen, vi lyssnar gärna och med stort intresse för bilsportens bästa.

KÅGE SCHILDT
ORDFÖRANDE SBF