



Martin Sventén, Hyllinge MS, Volvo 240. Foto: M Hoffstedt

SSK-Serien

Av Michael Hoffstedt

Den smått klassiska SSK-serien har fyra decennier på nacken och startades i början på sjuttioalet. Sedan dess har Stockholms Sportvagnsklubb haft hand om arrangemanget.

Att serien fostrat racerförare och blivande segrare inom racingen, det vet alla inom motorsport Sverige. Bland kända förare som SSK-serien fört fram kan nämnas DTM-mästaren Mattias Ekström och Stefan "Lill-Lövis" Johansson.

De flesta typer av racerbilar har figurerat i serien, alltifrån små Renault Clio cup bilar till supertrimmade standardbilar och formelbilar.

År 2009 kördes seriens mästerskap med sex evenemang där fyra tävlingar avverkades på "hemmabanen" Kinne-

kulle Ring och de övriga två på Gelleråsen i Karlskoga och på snabba Falkenbergsbanan. Variationen av klasser var stor. Ett flertal norska gästklasser kördes. Det var Formel Basic, Seven Racing, Standard Production, GT och Shortcar.

Bland övriga klasser som sågs var långloppen NCHC och klasserna Radical och Ginetta Cup som körde kortare race.

Super Kart

Tufft ända till finalracet

Kampen om tätpositionerna i Super Kart serien var hård och finalen blev en riktig rysare och dessutom en kall och blöt tillställning. I finalen blev det ingen delseger denna gång för blivande totalsegraren Emil Gustavsson. I stället togs delsegrarna av Michael Johansson och Tom Roosemark. Detta innebar att det var första gången som en SuperV-kart vann totalt!

SuperV-karten lanserades för ett par år sedan. Den har tagits fram av Lenart Landström och den är ett billigare och mera driftsäkert alternativ till de vanliga superkartarna. Skillnaden ligger i en lite snällare motor samt variatordrift. På torrt väglag har den varit någon sekund långsammare än de traditionella superkartarna, men nu kom alltså första segern.

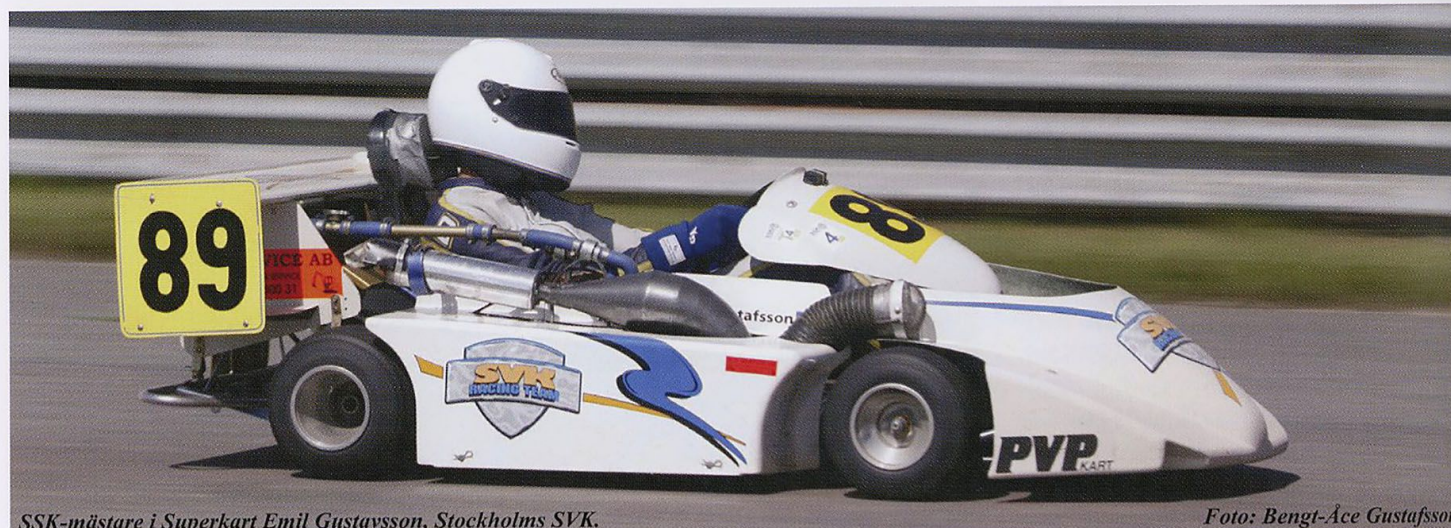
Seriens totaltvåa Orvar Bergkvist lyckades ta en andra plats men i andra heatet lyckades han inte komma på pallen. Det innebar att han hamnade en ynka poäng efter Emil Gustavsson som tog en välförtjänt totalseger i serien.

SSK Klass 3

Yokohama Scandinavia Cup

Yokohama Scandinavia Cup 2-mästare blev Martin Sventén, Volvoföraren som gillar att vara "underdog"

Lindomeföraren och civilingenjören Martin Sventén var en av 2009 års



SSK-mästare i Superkart Emil Gustavsson, Stockholms SVK.

Foto: Bengt-Åce Gustafsson

verkliga begivenheter i SSK-serien. Med sin ruggigt snabba och välpreparerade silvriga Volvo 240 körde han ifrån både Porsche och amerikanska V8-bilar som Corvette och Camaro. Och Martin har inget emot att vara underdog och slå ur underläge.

Att han kan bygga racerbil är inte så konstigt. Inte heller att det sitter en stor bakmonterad vinge på bilen. Studiemässigt har han en bakgrund från Chalmers i Göteborg, på maskinlinjen. Där ingick i studierna att göra skalmodeller för att prova ut bästa aerodynamik. Till sin hjälp hade han Chalmers vindtunnel och han lärde sig massor inom denna teknik.

Sitt examensarbete vid Chalmers var av det mer spektakulära slaget. Han fick göra ett arbete för sportvagnstillverkaren Koenigsegg av den tidiga modellen CC8S. Examensarbetet gick så bra att han blev anställd hos Koenigsegg. Där utvecklade han en modell för vindtunneltest som ingick i utvecklingen för aerodynamiken på den snabba sportvagnen.

Debuterade i SLC-serien

Racingdebut gjorde Martin 2001 i långloppsserien SLC. Det var tillsammans med tre Chalmerskompisar han tävlade i långlopp med Volvo 240. Efter arbete hos Koenigsegg några år och ett uppehåll med racingen, återupptog Martin racingen 2007. Och nu var 240:an ytterligare preparerad. Under huven satt en potent femcylindrig turbomotor och "mappa" en motor, det kan Martin..



Martin Sventén, Hyllinge MS, segrare av Yokohama Scandinavia Cup 2.

Foto: Michael Hoffstedt

Och framgångarna lät inte vänta på sig. Såväl 2008 som 2009 har han vunnit Cup 2-klassen i Yokohama Cup. Det märks på Martin att han gillar att slå från underläge. Och helst med en Volvo. Det är en utmaning för Martin att köra ifrån bilar som på papperet ska vara snabbare. Och det gillar utan tvekan publiken också. Martin har genom sin snabba fräcka körning blivit något av en publikfavorit.

Nu siktar han på en ny säsong i SSK. Men tankar finns också på ut-

landskörning i något race med den snabba Volvon.

Renault Junior Cup

Rickhamre totalvann

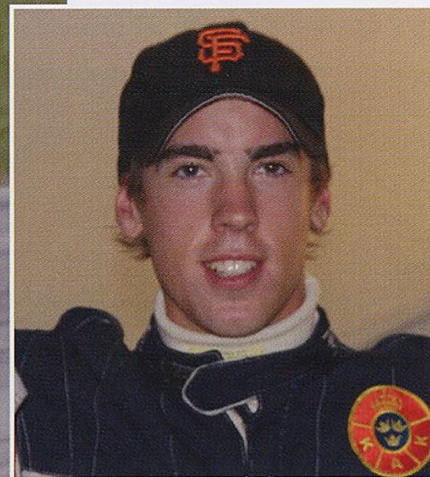
Renault Junior tillhör en av de klasser som fostrat blivande svenska världsförare. En sådan är Mattias Ekström som framgångsrikt körde i Cupen.

I 2009 års upplaga av Renault Junior Cup hade Gustav Rickhamre en ganska stabil ledning inför finalen, men han hade absolut inte råd att bryta. Richard Hansson var höstens stora utropstecken och han hade bästa träningstid. Rickhamre gjorde som vanligt en bra start i racet och han var först under bron på Kinnekulleslingan.

Hansson kontrade redan på andra varvet och lyckades pressa sig förbi Rickhamre genom Kvarnkurvan, men det var inte många millimetrar mellan bilarna. Hansson drog ifrån och vann klart före Rickhamre och Kim Andersson. Rickhamre hade ingen anledning att utmana och han tog därmed hand om seriesegern. Andersson slutade tvåa och Hansson trea, endast en poäng efter Andersson.

Hanssons fina avslutning på säsongen med tre raka segrar gör att han räknas som favorit till titeln nästa år.

– Vi hade motorproblem på Raceweek och renoverade den efter det. Vi fick dock aldrig samma fart som innan. Rickhamre för sin del sa att hela hösten varit nervös om det skulle räcka eller inte för totalseger.



Gustav Rickhamre, KAK Stockholm, blev årets SSM-mästare och segrare av Renault Junior Cup i sin Clio.

Foto: Bengt-Åce Gustafsson



Björn Davidsson, SHRA Mantorp, vann Yokohama Scandinavia Cup 3 med sin Pontiac Trans AM GT-1. Foto: Bengt-Åce Gustafsson

Richards mamma Kicki sade vid finalracet att årets säsong gått långt över förväntan.

- Richard har aldrig tävlat i gokart och vi hade därför inte räknat med att vara med i toppen. Årets målsättning var att om möjligt ta en pallplats, sa mamma Kicki.

Förutom segern i cupen blev han också årets SSK:are då han blev den förare, oavsett klass, plockade mest poäng.

Volvo Original Cup

Jonsson överlägsen

Sedan 2007 har Volvo Original Cup varit en "äkta" SSK-klass. Samma år var också första året som bakhjulsdrivna 940 bilar tävlade mot framhjulsdrivna Volvo S40 och 850.

Årets totalsegrare Erik Jonsson skrällde vid fjolårets premiär och ut-

vecklades successivt under säsongen med tätplaceringar i racen. Han blev också utnämnd till Årets Ungdomsförare efter framgångarna.

I årets serie tog han ett bastant grepp om tätpositionerna och tog hand om Cuptiteln totalt före Jimmy Eriksson och klubbkompisen Jan Johansson.

Jonsson tog dessutom totalsegern redan innan finalen kördes. Nittonårningen bördig från Hjärtum utanför Trollhättan satsar nu vidare och inför 2010 års säsong blir det SEAT i JTCC. I övrigt är det inget snack om inriktningen för Erik inom racingen där ett mål är tyska mästerskapet, DTM.

I Volvo Original Classic gick segern till Trollhättans Erling Jonsson i en Volvo 242.



Reine Bergström, Hällefors MK, vann SSK klass 2 med sin Peugeot 206. Foto: Bengt-Åce Gustafsson

SSK-Resultat

Superkart:

- | | |
|--|----|
| 1) Emil Gustavsson, Stockh. SVK, PVP/Rotax | 39 |
| 2) Orvar Bergkvist, Stockh. SVK, PVP/PVP | 38 |
| 3) Stefan Malm, Malmö AK, MS Kart | 36 |
| 4) Mikael Friberg, Kristianstads KK, PVP/Rotax | 32 |
| 5) Patric Sundel, Hyllinge MS, EBOS/PVP | 31 |
| 6) Mikael Johansson, SMK Örebro, Super V-kart | 27 |

SSK Klass 1:

- | | |
|---|----|
| 1) Fredrik Ring, Stockholms SVK, Opel Astra | 35 |
| 2) Sören Åkesson, Stockholms SVK, BMW 323 | 30 |
| 3) Ove Ring, Stockholms SVK, Renault Clio | 24 |

SSK Klass 2:

- | | |
|---|----|
| 1) Reine Bergström, Hällefors MK, Peugeot 206 | 36 |
| 2) Ingvar Nilsson, Hällefors MK, Opel Kadett | 31 |
| 3) Roger Ekman, MK Vättle, Opel Manta B | 26 |

SSK Standard:

- | | |
|--|---|
| 1) Carina Stenlund, MK Nord-Jämten, Opel Corsa | 2 |
|--|---|

SSK Klass 3, Yokohama Scandinavia Cup

Cup 1:

- | | |
|---|---|
| 1) Eric Persson, Katrineholms MK, Mercedes 190 | 9 |
| 2) Lars Brandström, Stockholms SVK, Ford Sierra | 6 |
| 3) Bengt Nordin, Stockholms SVK, Porsche | 3 |

Cup 2:

- | | |
|--|----|
| 1) Martin Sventén, Hyllinge MS, Volvo 242 | 12 |
| 2) Jan-Erik Lindgren, Mölndals MK, Ferrari 355 Ch. | 6 |
| 3) Kjell Frykås, Stockholms SVK, Ford Anglia | 1 |

Cup 3:

- | | |
|---|----|
| 1) Björn Davidsson, SHRA Mantorp Pontiac Trans 17 | |
| 2) Stefan Jacobsson, Järfälla MK, Chevrolet Cam. | 14 |
| 3) Stefan Inerud, Västerås MS, Chevrolet Corvette | 9 |

Renault Junior Cup:

- | | |
|---|----|
| 1) Gustav Rickhamre, KAK Stockholm, Ren. Clio | 81 |
| 2) Kim Andersson, Säfte MC, Renault Clio | 73 |
| 3) Richard Hansson, Stockholms SVK, Ren. Clio | 72 |
| 4) Tim Svensson, Team Skogsåarna, Ren. Clio | 44 |
| 5) Anders Berglund, Stockholms SVK, Ren. Clio | 44 |
| 6) Richard Edberg, Stockholms SVK, Ren. Clio | 43 |

SSK Classic:

- | | |
|---|----|
| 1) Hasse Grönlund, Karlstads MC, Volvo 343 | 20 |
| 2) Bengt Nordin, Stockholms SVK, Porsche | 14 |
| 3) Claes Hanström, Fröjerums MK, Alfa Romeo | 7 |

SSK Beetle Cup:

- | | |
|--|----|
| 1) Marcus Söderqvist, SMK Vingåker, VW 1303s | 18 |
|--|----|

Formula Basic:

- | | |
|---|----|
| 1) Anders Lindstad, Norge, Van Diemen | 72 |
| 2) André Andersson, Hyllinge MS, Van Diemen | 61 |
| 3) Marcus Larsson, Uddevalla KK, Van Diemen | 57 |
| 4) Christopher Seander, Uddevalla KK, Van Diem. | 57 |
| 5) Aleksander Istad, Norge, Van Diemen | 57 |
| 6) Elling Sebastian Aarvik, Norge, Van Diemen | 44 |

Volvo Original Cup:

- | | |
|--|----|
| 1) Erik Jonsson, SMK Trollhättan, Volvo 940 | 55 |
| 2) Jimmy Eriksson, Rasbo MK, Volvo S40 | 32 |
| 3) Jan Johansson, SMK Trollhättan, Volvo 940 | 23 |
| 4) Zandy Meurling, Kalmar MK, Volvo S40 | 22 |
| 5) Erik Halvorsen, Norge, Volvo S40 | 19 |

Volvo Original Classic:

- | | |
|---|---|
| 1) Erling Jonsson, SMK Trollhättan, Volvo 242 | 4 |
| 2) Fredrik Egeland, Katrineholms MK, Volvo | 4 |

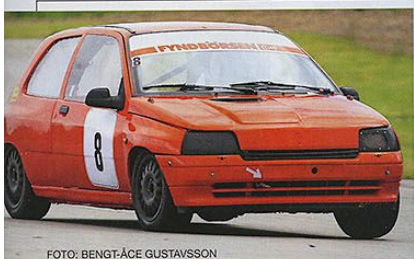


FOTO: BENGT-ÅCE GUSTAVSSON

Bilfakta

RENAULT CLIO 16V

Årsmodell: 1993.
Motor: 4-cyl., 1,8 16V. Planad och portad topp av Kenneths Motor. Chipsad.
Effekt: 155 hk.
Transmission: Original 5-växlad manuell med förstärkta skiftgafflar.
Hjulupphängning: Selholm-ben fram, Bilstein-dämpare bak.
Fälgar: 15 tum original Renault-fälgar.
Däck: Yokohama 048.
Karosseri: 2-dörrars kaross med skyddsbur.
Bilen byggd av: Vet ej, men är ursprungligen från Clio Cup.
Vikt: 930 kg utan förare.

Från SSK till Silverstone

Det är en dröm som har gått i uppfyllelse för Martin Svensson. Den 21-åriga östgöten vann förstapriset i Philips tävling Get Closer Challenge: att få köra en av Williams F1-bilar. Martin är en sann motorsportfantast, inte minst när han tävlar med sin Renault Clio i SSK-serien.

AV GUSTAV LILJEBERG (TEXT)
 MALCOLM GRIFFITHS/PHILIPS (FOTO)

Att gå direkt från SSK Klass 1 med en Renault Clio till Williams F1-bil är ett nästan otänkbart scenario. Så ser dock Martin Svenssons verklighet ut. Den 21-åriga Vadstena-killen har nämligen tagit hem förstapriset i Philips tävling om att få köra en F1-bil i fem varv på Silverstone. Förstapriset skulle egentligen ha varit avklarad redan i november men dåligt väder i England har gjort att körningen skjutits på framtiden. Martin är en riktig entusiast som tävlar lite på hemmaplan i SSK-serien och det är inte så konstigt med tanke på hans bakgrund.

– Intresset finns i familjen så jag är uppväxt med motorsport. Min pappa och hans bröder har alltid hållit på och jag var med redan som liten och kollade. Mest aktiv är farbror Anders som tävlar i rally, rallycross och nu racing, berättar Martin och fortsätter: – Farsan köpte en kart när jag var åtta år som jag tränade med.

Eftersom jag inte tog licensen blev det inga tävlingar annat än KM men det var ändå en bra erfarenhet.

I SAMBAND MED studier vid Motorsportgymnasiet i Mantorp tog Martin upp den egna körningen igen. En bil införskaffades och sedan dess har han tävlat sporadiskt.

– Efter kartingen blev det ett uppehåll men för några år sedan köpte jag en Renault Clio för SSK Klass 1, eller Fyndbörsen Cup som det hette på den tiden.

– Tyvärr har det inte blivit en hel säsong trots att jag haft Clio sedan 2005 och det känns lite surt. I år har växelådan krånglat och i fjol var det en trasig stötdämpare som spökade med hjulvinklarna.

Två andraplatser har det blivit som bäst men det är alltså ingen större satsning på Martin gjort. Förutom sig själv har han engagerat pappa Tommy och kompisen Fredrik Ekenberg som mekaniker.



Martin Svensson tillsammans med ordinarie föraren Kazuki Nakajima och resten av Williams proffsiga testteam som skötte bilen på Silverstone.

Men det verkar som att tävlingsmomentet lockar mest.

– Det är riktigt roligt att tävla, inte minst att få köra av sig och att ligga nära gränsen. Köra på snabbt på bana är svårt men det är också lite av junsningen.

Intresset sträcker sig dock längre än racing. Rally lockar

både Martin och hans motorsportintresserade sambo Anna Johansson. Att dela ett gemensamt intresse är lättare i den motorsportgrenen eftersom föraren behöver en karlläsare.

– Rally skulle jag jättegärna prova på. Det går nog att lära sig mycket där som går att använda

i racingen, till exempel att klara sladdar med en bakhjulsdriven bil. Men skulle det också innebära att min sambo kan vara med på ett annat sätt.

ÅTER TILL PHILIPS tävling om F1-körningen. Det är en stor satsning som det holländska företaget gjort genom sin sponsring av Williams. Tävlingen genomfördes i 18 länder runt om i världen och 15 finalister kom till den stora finalen i England. Martin tog sig dit via den nordiska finalen i Danmark där han körde ganska bäst av tre svenskar. Egentligen är det sambon Annas förtjänst att det överhuvudtaget blev något alls eftersom det var hon som anmälde honom till tävlingen som gick i Bilsport-Börsens systemtidning Bilsport.

På plats i England i november väntade annu mer körning. Den stora uttagningen skedde hos Palmer Sport på Bedford Autodrome där finalisterna fick köra fyra olika bilar på bana. Allt från framhjuldriven Renault Clio Cup till Formula Jaguar, en formelbil med 500-hästars V6-motor.

– Bara den här dagen var fantastisk. Bilarna var roliga att köra och jag hade en kanonbra instruktör. Det var verkligen intressant att prova snabbare bilar än jag är van vid, det var helt annan fart att vänja sig vid.

MARTIN VAR EN av tre som gick vidare till den sista uttagningen. Nu skulle de återstående finalisterna tränas i Williams F1-simulator. Det ska understrykas att det inte handlar om något Playstation-spel, utan är en mångmiljonmaskin som är spökligt verklig. Bara att få köra den är ytterst få personer förunnat. Återigen gjorde Martin bra ifrån sig och utsågs som slutlig vinnare och det var Sir Frank Williams själv som tillkännagav resultatet.

Tyvärr blev alltså det ingen körning med F1-bilen på Silverstone som planerat, eftersom vädret var för dåligt. Martin fick dock prova på en Dallara-Mercedes F3-bil från Räikkönen-Robertson Racing, en sådan som Sebastian Hohenhal körde i det brittiska mästerskapet 2007.

– Visst var jag lite besviken att det inte blev några varv i F1:an, men samtidigt ska det bli oerhört kul att få köra den på torr nästa år. Framgången i Philips tävling har gjort att Martin siktar på att ta sitt eget tävländ till en högre nivå. Ambitionen är att byta klass till nästa år men vad det blir är osäkert i dagsläget.

– Efter det här måste jag försöka ge racingen en seriös chans. Visst är det en pengafråga men det skulle vara roligt att få till en satsning och klättra uppåt i klasserna.



Fler än 20.000 personer deltog i Philips tävling där förstapriset var att köra en Williams F1-bil. Svenske Martin Svensson vann den första upplagan och snart sitter han bakom ratten i en Williams FW29 från 2007.

Snabba fakta

MARTIN SVENSSON

Född: 1987-12-01.
Bor: Vadstena.
Familj: Sambon Anna och hunden Turbo.
Yrke: Industriarbete.
Utbildning: Motorsportgymnasiet i Mantorp.
Hobby: Motorsport.
Klubb: Västra Östergötlands MK.
Team: Team Strimma Motorsport.
Teamchef: Anders Svensson, även kallad Strimma.
Mekaniker: Pappa Tommy och kompis Fredrik Ekenberg.
Musiksmak: Rock!
Ser på bio eller tv: Komedier.
Äter gärna: Tacos.

Dricker gärna: Mjölk.
Läser gärna: Bilsport.
Tävlingsdebut: 1995 i karting, Micro.

Antal tävlingar totalt: Cirka 20.
Bilar du tävlat med: Kart och Renault Clio 16V.
Sporter du tävlat i: Fotboll, hockey, innebandy, handboll, karting, racing.
Privatbil: Volvo V70 och Volvo 240.
Idrottslig framtidsdröm: Att jobba mig uppåt klassmässigt inom motorsporten och även prova andra grenar inom motorsport.
Styrka som förare: Envis, startsnabb, lyssnar på tips med mera.
Kan jag bli bättre på som förare: Allt, går alltid att bli bättre!
Sponsorer: Inga, än så länge.
Främsta meriter: Ett par förstaplatser i karting, två andraplatser i Clio – och såklart 1:a i Philips Get Closer Challenge!

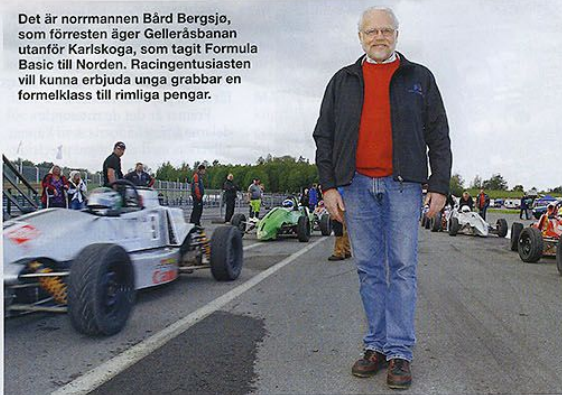


I preparatorerna för F1-bilen fick Martin köra en F3-racer runt Silverstones kortaste slinga. Bara det var en stor upplevelse. Bilen sköttes av framgångsrika teamet Räikkönen-Robertson.

Hos Williams provades all säkerhetsutrustning ut, men det mest intressanta var att anpassa bilen efter Martin. Williams test-team hade hand om bilen som förbereddes på bästa tänkbara sätt.



Det är normannen Bård Bergsjø, som förresten äger Gelleråsbanan utanför Karlskoga, som tagit Formula Basic till Norden. Racingentusiasterna vill kunna erbjuda unga grabbar en formelklass till rimliga pengar.



Breddklass i tiden

Efter några magra år laddar formelbilracingen på bred front i Sverige. SBF satsar på Formel Renault och från vårt västra grannland gör breddklassen Formula Basic entré på allvar i SSK-serien. – Klassen ligger helt rätt i tiden. Mycket racing för lite pengar, säger grundaren, normannen Bård Bergsjø.

AV JERKER JOHANSSON (TEXT), MICKE FRANSSON (FOTO)

Formula Basic är en klass med tydligt släktskap till gamla Formel Ford. Bilarna är byggda åren 1986-1992 av Van Diemen i England och drivkällan är en Ford CVH-motor på 1,6 liter. Effekten är cirka 110 hästar och toppfarten 200 km/tim och något däröver beroende på bana. Du får köra Formula Basic från det år du fyller 14 och även om motor och växellåda inte är plomberade är Formula Basic att betrakta som en enhetsklass. Det ska vara enkelt att driva en

Formula Basic-bil vilket också innebär en hel del begränsningar i reglementet. Det mest elementära, som exempelvis att justera hjulinställningarna, är emellertid tillåtet. **2007 GJORDE KLASSEN** ett gästspel i SKK-serien. I fjol blev det tre dubbelrace och till sommaren ska klassen vara en del av tävlingsprogrammet vid fyra tillfällen. – Formula Basic är en breddklass vi verkligen välkomnar. Ett 50-tal bilar finns att tillgå

så förutsättningarna för riktigt stora och intressanta startfält är mycket goda, säger SSK-bossen Mikael Carlsson. Att klassen är förhållandevis billig har Mikael givetvis inget emot. – I SSK vill vi inte att pengarna ska styra. Det gör det inte i Formula Basic, vilket är mycket positivt. En annan glädjande effekt av Formula Basics medverkan är att SSK-seriens utbud blir ännu bredare än tidigare. Vi ser inte Formula Basic som en konkurrerande klass till exempel-

vis Renault Junior. Vi ser det som en kompletterande klass i stället, säger Carlsson. **DEN NYA** formelbilsklassen inom ramen för SSK sköts, med sina mått mätt, professionellt. Bland annat har klassen en egen tekniker, en person som sköter reservdelshanteringen och dessutom finns grundaren Bård Bergsjø alltid till hands i samband med tävlingarna. Bergsjø fick upp ögonen för klassen redan 1987 då han läste en artikel om nystartade

”skolklassen” Formula First i den brittiska motortidningen Autosport. På Silverstone i England såg han bilarna med egna ögon några år senare och började smida planer. – Jag tyckte att det verkade vara en bra startklass till en rimlig kostnad. I början på 2000-talet började Bård köpa in bilar och 2006 avgjordes den första tävlingen i Norge under namnet Formula Basic. – Alla sex bilar kom till start, jag fick blodad tand och åkte till

England och köpte elva till, berättar normannen. **I DAG FINNS 50** av de cirka 150 First/Basic-bilarna, som en gång byggdes, på den här sidan Nordsjön. En nyligen avslutad affärsuppöppelse mellan Bergsjø och Van Diemen ger dessutom normannen alla rättigheter att producera egna bilar, vilket kan bli aktuellt på sikt eftersom Bård mer eller mindre dammsugit Storbritannien på de bilar som det fortfarande går att tävla med. Men 50 bilar räcker gott och

väl för tillfället. Bergsjø hoppas få se merparten av dem på banorna i sommar. Både med svenska och norska förare bakom ratten. – I dagsläget tror jag att åtta svenskar kommer att köra, men ännu är det långt till säsongstarten och vi tar gärna emot fler, säger Bård vars motorintresse en gång i tiden väcktes av just en svensk. – Ronnie Peterson var min ungdoms stora idol. När han gick bort 1978 kändes det som om jag miste en nära anhörig, berättar han.

Normannen brinner än i dag för Formel 1 och förnekar inte att hans ultimata mål med sin satsning på Formula Basic är att få fram en förare som när hela vägen till kungaklassen. – Om det sker med en norrman eller svensk spelar ingen roll, säger han och ler. **PÅ TAL OM** svenskar så blev Robert Helling från Anderstorp RC norsk mästare i Formula Basic 2008. – Jag körde karting till 2007, började titta efter något nytt och



Formelbilsklasserna är tillbaka i svensk racing. Norska Formula Basic, som ”provkörts” inom ramen för SSK-serien vid några tillfällen de två senaste säsongerna, tar nu steget fullt ut. I sommar blir det fyra dubbelrace på svensk mark och intresset borrar för stora startfält.



Intresset för Formula Basic har vuxit enormt på tre år. Inför den fjärde säsongen finns det närmare 50 bilar att tillgå.



Mikael Carlsson, ordförande i SSK, ser fram emot en säsong med Formula Basic som en del av SSK-serien. Klassen kommer att finnas med under fyra tävlingshelger.



Formula Basic körs från och med den här säsongen lika mycket i Sverige som Norge. Markus Larsen (t.v.) och Johan Ryberg, båda valt att gå. Efter en säsong från Uddevalla, var två blågula inslag i klassen redan i fjol.

Från karting till Formula Basic. Den vägen Robert Helling från Anderstorp RC valt att gå. Efter en säsong i formelbil har han nu tagit klivet till Radical.

hittade Formula Basic, berättar smålänningen, som till den här säsongen dragit vidare till Radical.

Även om Formula Basic kanske inte kan mäta sig med den nivå som många av de proffsiga teamen ger kartingen så är formelbilsåret inget Helling ångrar.

– Säsongen var över förväntan med 20-25 bilar på griddan och många tajta och spännande race.

HELT KLART verkar Formula Basic vara ett mycket bra alternativ för de vars plånbok inte räcker till för exempelvis Formel Renault.

Men vad kostar det då att köra den nya, nordiska breddklassen? Det beror på. Det går att hyra bil för under 25.000 kr inklusive moms. Vill du äga din kärra får du räkna med att slanta upp ytterligare cirka 50.000 kr.

– Men jag är öppen för individuella förhandlingar, säger Bergsjø, som också påpekar att alla som kör Formula Basic ska klara det på en driftkostnad under 200.000 kr.

– Och då räknar jag in däck, reservdelar, bensin, boende, ja, allt. Det går att klara sig på 100.000 kr också beroende på.

I TIDER MED kraftig nedgång i världsekonomin är det inte utan att Formula Basic kan vara klassen att satsa på. Visserligen får du inga nya, helfräscha grejer för pengarna, men de är tämligen driftsäkra och sportsligt kommer du att tävla på lika villkor som dina konkurrenter.

– Bilarna är visserligen 20 år gamla, men det går att köra dem i 20 år till.

Klassen förfogar över en massa reservmotorer så även där finns det en inbyggd livslängd.

– Att byta till Ford Zetec-motorer eller någon motorcykelmotor har diskuterats, men det är inte aktuellt i dagsläget. Vilken typ av motor det en gång blir har mindre betydelse egentligen, men drömmen är självklart att kunna nå ett avtal med en bilfabrikant och på det sättet reducera kostnaderna.

Mycket racing för lite pengar är Bergsjøs framgångsformel för sin klass. I sommar bjuder Formula Basic på åtta tävlingstillfällen med två tävlingar i varje. Tävlingarna avgörs i tre olika serier – plus den norska mästerskapstävlingen – som delvis hänger ihop. Samtliga tävlingar ingår i huvudserien Factor-X Cup. Den norska cupen omfattar fyra tävlingar liksom klassens medverkan i SSK. Tävlingarna är jämnt fördelade på svenska och norska banor.

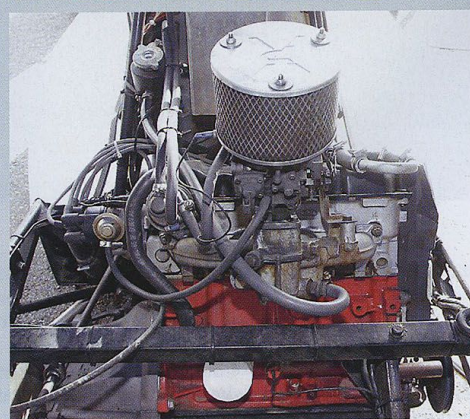
Surfa, ring eller mejla

Söker du mer information om Formula Basic kan du surfa in på hemsidan www.formulabasic.no/ eller ta kontakt med Bård Bergsjø via telefon, +47 926 33 544 eller mejl: bard@thorsen.as.

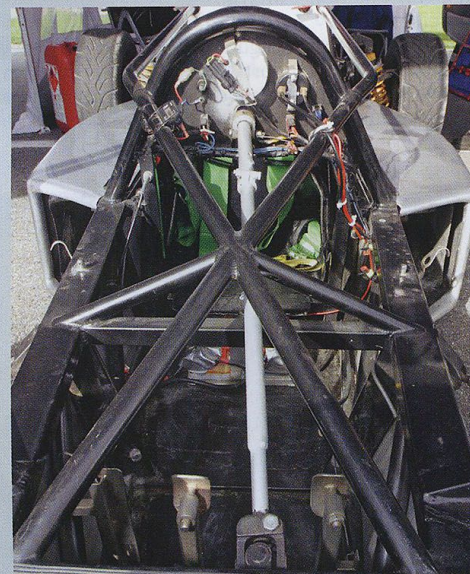
Nästan som Formel Ford



Norrmannen Henrik Persson ansvarar inte bara för all reservdelshantering i Formula Basic. Hans företag driver också team med två bilar i serien.



Till skillnad från Formel Ford är motorn tvärställd i en Formula Basic. Den relativt tunga växellådan sticker ut på ena sidan och skapar viss obalans viktmissigt.



Formula Basic-bilen har ett styvt rörramschassi. Från sittbrunnen och framåt är konstruktionen exakt densamma som på en Van Diemen-byggt Formel Ford.

Namnet till trots är Henrik Persson nästan lika norsk som kung Harald. De som körde SSK-serien på 1990-talet minns säkert både honom, hans far Ove och systemen Anette som alla, med framgång, tävlade i serien.

Henrik körde Formel Ford och hade bland annat Rickard Göransson och Thomas Schie som konkurrenter.

I dag driver gutten eget företag vars uppdrag bland annat är att sköta reservdelshantering i Formula Basic. Jämtet driver Henrik även tvåbilsteam i serien. Förra året ingick bland annat svensken Robert Helling i det.

Med sin mångåriga erfarenhet säger han bland annat följande när vi ber honom jämföra Formel Ford och Formula Basic:

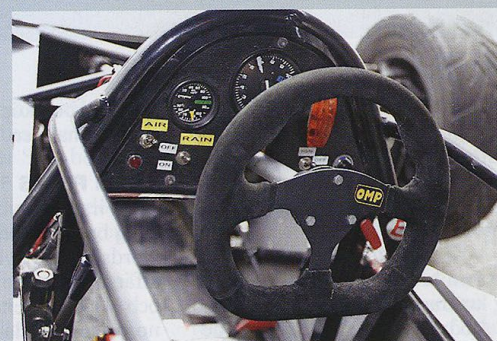
– Formel Ford 1600 hade mer snärt i motorerna, bland annat hade de mer ork på toppen.

– I Formula Basic är motorn tvärställd, vilket innebär att växellådan sticker ut på ena sidan. Detta skapar en obalans mellan höger och vänster sida som man inte hade i Formel Ford där motorn var längsmonterad.

– Möjligheten att byta ut drev i växellådan finns inte i Formula Basic, vilket också innebär en ganska stor skillnad jämfört med Formel Ford.



Dämparen måste vara antingen original Bilstein eller justerbar Spax. Fjädringen är fri. Robert Helling körde med Öhlins 2008.



Instrumentpanelen har, förutom on- och off-reglage, bland annat varvräknare (den större), mätare för motortemperatur och oljetryck, knapp för kylfläktar (air) och dito för lyset bak vid regn (rain).

Snabba fakta

FORMULA BASIC

Chassi: Van Diemen, styvt rörramschassi. Motor och växellåda monterade i en bakre ram. Från sittbrunnen och framåt är bilen identisk med en Formel Ford.

Motor: Otrimmad, tvärställd Ford CVH 1600 från Fiesta XR 2. Weber 28/32 TLDM-förgasare. Torrsumpsmörjning.

Borr x slag: Original 80 mm (viktillägg därutöver upp till max 81,1 mm) x 79,60 mm.

Max effekt: Cirka 110 hk.

Max varv: Cirka 6.800 rpm.

Toppfart: Cirka 200 km/tim beroende på bana.

Växellåda: Ford Escort/Fiesta original 4- eller 5-växlad H-låda.

Diffbroms ej tillåtet.

Bromsar: Original Lockhead eller AP för Formel Ford. Bromsbelägg frött.

Stötdämpare: Original Bilstein eller justerbar Spax, som kan köpas in via serieorganisationen.

Fjädring: Fri, under förutsättning att de kan monteras i original infästningar.

Vikt: Minimivikt 520 kg inklusive förare.

Axelavstånd: Max 2.460 mm.

Spårvidd: Max 1.440 mm.

Fälgar: Weller stålfälgar för Formel Ford. Maxbredd 15,5 cm.

Däck: Enhetsdäck Yokohama. 185/60-13 fram, 205/60-13 bak.

Bränsle: Handelsbensin enligt FIA-reglementet.

Kenneth tryggar återväxten i SSK

Anmälningslistorna i SSK har tunnats ur de senaste säsongerna.

Det är en utveckling som Kenneth Svensson från Tranås inte bär någon som helst skuld till. Tvärt om, smålänningen har försökt att trygga återväxten i svensk klubb racing helt på egen hand.

Först lockade han med dottern Malin och i föl fick han även sällskap på banan av rekordunge sonen Tim. I år är de tillbaka – alla tre.

AV JERKER JOHANSSON (TEXT), MICKE FRANSSON (FOTO)

Racingdepan sjuder av liv. Ni vet hur det brukar se ut. Bilar i delar, "halva kroppar" som sticker ut under dem, mekaniker som gräver djupt i verktygslådan och åskådare som nyfekt följer händelseutvecklingen på lagom avstånd.

Mitt i detta härliga och pulserande kaos uppenbarar sig ett synnerligen glatt gäng runt en rosa Renault Clio och en blå Opel Kadett GTE från 1978. Vi har hittat hem till familjen Svensson från Tranås.

Ja, nu är det ju inte så att alla heter Svensson i teamet. Bara Kenneth och sonen Tim bär det klassiska efternamnet. Hustrun Anette har tillägget Hedvall och på Kenneths dotter Malins brevlåda står det både Hellman och Johansson. Den enda som inte bryr sig om efternamn i sällskapet är hunden som obekymrat rör sig bland både kända och okända ben. Hon heter Kajsa, bara Kajsa.

DET ÄR KENNETHS motorintresse som fört hela familjen till SSK och de svenska racerbanorna. Det började med motorcyklar i unga år och fortsatte med rallycross på 1970- och 80-talen. Därefter blev det lite rally innan Kenneth köpte banracingbil för några år sedan.

– Jag har hållit på med motorsport jämt. Allt med motorer har intresserat mig, säger Kenneth och konstaterar med ett leende på läpparna:

– Jag har aldrig varit någon stjärna, men det spelar ingen roll. För mig är det här ett sätt att umgås med familjen och en massa andra trevliga och duktiga människor.

Kenneth är allvarlig när han säger det, berömmar ledningen för SSK och, inte minst, prisar klubbens alla funktionärer.

Allvarsam är han annars ganska sällan förefaller det. Kenneth

tycks leva livet på sidsidan. Han bjuder på sig själv, har lätt till skratt och tycker om att munhuggas. Under vårt samtal passar han bland annat på att reta hustrun lite.

– Anette åkte med mig som kartläsare i några tävlingar, men hon måste ha hållit kartan upp och ner för vi hamnade mest på taket hela tiden, säger han när rallykarriären förs på tal.

ATT HUSTRUN HAR invändningar mot den beskrivningen behöver vi väl inte påpeka. Som kontring konstaterar hon kallt att några tävlingar med Kenneth effektivt botade hennes intresse för rallysporten.

Dottern Malin försökte Kenneth tidigt få intresserad av motorsport.

– Jag blev inbjudad i det redan i 6-årsåldern. Då fick jag en gokart som gasen hängde sig på och jag körde in i en stolpe, berättar Malin och försöker se upprörd ut.

Kenneth nickar roat och konstaterar:

– De ska lära sig åka med gashäng. Då lär de sig vänsterbromsa.

DEN FÖRSTA KARTEN ersattes snart med en ny, men det var först som 18-åring Malin på allvar började intressera sig för motorsport. Det blev några år i folkrace innan andra intressen tog över och rattmuffen hamnade på hyllan.

– Men så lånade jag pappas Kadett och körde SSK-seriens mekanikerrace 2006.

För Malin var det bara ett kul inlägg, men Kenneth ville, som alltid, mer och köpte en Volvo 140 för SSK Klass 2 till dottern. Att hon sa nej hjälpte inte. Året därpå körde hon en deltävling och säsongen som gick skulle det ha blivit betydligt fler än de två hon bokfördes för om det inte varit för ett motorras i Falkenberg.

– Det var ett riktigt haveri, ▶



Här är familjen från Tranås som trivs i SSK-serien. Pappa Kenneth, dottern Malin (t.h.) och sonen Tim tävlar och Anette sköter den så viktiga marktjänsten i samband med tävlingarna. Kenneth har lyckats locka båda sina barn till racingen. Nu väntar han på en hundkojleklass åt jucken Kajsa.



Kenneths Opel Kadett GTE var en gång en vinnarbil, men nu var det länge sedan den var i topp i resultatlistorna. Kanske beror det på styrarmarna – på föraren?

Snabba fakta

KENNETH SVENSSON

- Född:** 25 januari 1950.
- Bor:** Tranås.
- Yrke:** Egen företagare i tryckeribranschen.
- Hobby:** Motorsport.
- Klubb:** Team Skogsåskarna.
- Musiksmak:** 50- och 60-talsrock.
- Äter helst:** Det mesta utom spenat och makaroner.
- Dricker gärna:** Öl.
- Tävlingsbil:** Opel Kadett GTE -78, SSK Klass 2.
- Privatbil:** Firmabilen.
- Framtidsdröm:** Ta flygcertifikat och hålla ungarna bakom mig på racerbanan.



FOTO: BENGT-ÅKE GUSTAVSSON

stora konstiga hål på båda sidor om blocket, uppger oss Kenneth och berättar i samma andetag att en ny motor ska monteras i Malins Volvo 140 innan säsongen drar igång.

Sin egen Kadett "håller han bara vid liv" som han uttrycker det, men medger att han väl egentligen borde byta styrarmarna på den.

– Ja, de vid ratten alltså, säger han och ler.

Tims rosa Renault Clio, som Nina Dahlin tidigare rattat i SSK, får sig givetvis en grundlig översyn. Bilen rullade visserligen bara i ett enda race i fjol, men fanns med på alla träningar och kval. Den då 13 år unge racerföraren från Tranås fick nämligen dispens av förbundet att tjuvstarta sin karriär ett år för tidigt.

– Tim fick tillstånd att köra alla träningar och kval. När vi kom till finalen i Karlskoga fick han dessutom, utan att jag och Anette kände till det, möjligheten att starta i sitt första race – det sista på säsongen.

Det historiska ögonblicket fångade givetvis den stolte fadern på video.

I ÅR FÅR TIM vara med från start i Renault Junior Cup och det är precis vad han tänker vara.

– Det betyder också att vi på allvar måste börja lära oss hans bil, konstaterar Kenneth, som mer än gärna lägger ner tid och engagemang i sonens motorintresse.

Hundra procent trogen pappas sport är Tim emellertid inte. Bland annat spelar han golf också.

Vad Kenneth tycker om det?

– Ingen bra grej ...

Sedan skrattar han gott.

I gänget från Tranås-klubben Team Skogsåakarna – teamet med en hund och många efternamn, är det högt i tak, glimt i ögat och mycket, mycket värme. Precis som det ska vara i SSK.

Efter ett inhopp i pappas bil under ett mekanikerrace köpte Kenneth en Volvo 140 åt dottern Malin. Till årets säsong utrustas den med ny motor. Den gamla rasade i Falkenberg i fjol.

FOTO: BENGTÅCE GUSTAVSSON



Snabba fakta

MALIN HELLMAN JOHANSSON

Född: 31 december 1971.

Bor: Tranås.

Yrke: Undersköterska.

Hobby: Motorsport.

Klubb: Team Skogsåakarna.

Musiksmak: Härdröck, rock.

Åter helst: Fläskkottlett, potatis och gräddsås.

Dricker gärna: Vatten.

Tävlingsbil: Volvo 140, SSK Klass 2.

Privatbil: BMW.

Framtidsdröm: Slå farsan.



Snabba fakta

TIM SVENSSON

Född: 22 december 1994.

Bor: Tranås.

Yrke: Skola, årskurs 9.

Hobby: Innebandy, golf.

Klubb: Team Skogsåakarna.

Musiksmak: Allt utom opera.

Åter helst: Kebabpizza.

Dricker gärna: Fanta.

Tävlingsbil: Renault Clio, Renault Junior Cup.

Privatbil: Suzuki Swift.

Framtidsdröm: Slå farsan är första målet.



Tim tog under fjolåret sina första steg in i racingbranschen med en ex-Nina Dahlin Renault Clio. I år får han tävla på allvar i Renault Junior Cup och konkurrenterna ska nog se upp med den rosa nykomlingen.

Basic störst – nytändning i Yokohama

SSK 2009 kommer att omfatta sex deltävlingar. Premiär och final blir det på Kinnekulle Ring 8-10 maj respektive 3 oktober.

SSK har i år lierat sig med flera andra serier och klasser, en medveten strategi från ledningens sida.

– Vi har fler samarbetspartner för att inte behöva höja startavgifterna för våra medlemmar, förklarar ordföranden Mikael Carlsson.

De rena SSK-klasserna känns igen från tidigare: Klass 1, Klass 2, Yokohama Scandinavia Cup, SSK Standard, Volvo Original Cup, Renault Junior Cup, SSK Classic och SSK Beetle Cup. Alla kör samtliga sex tävlingshelger utom Yokohama som nöjer sig med fyra.

Klasser utöver ovan nämnda är framförallt Superkart (tre helger, varav som SM-deltävling under Raceweek) och Formula Basic (fyra).

Under deltävlingen i Karlskoga 6-7 juni gästas serien dessutom av Standard Production och GT/Special Saloon, som båda ingår i det norska mästerskapet.

Den sistnämnda klassen avgörs även under klassiska Raceweek på Kinnekulle 23-26 juli. Då finns också Ginetta och Radical med på programmet. Båda starterna är deltävlingar i RM (junior-RM för Ginetta).

SSK-serien gästas under säsongen dessutom av Seven Racing och SPVM. Precis som i fjol ingår två SSK-deltävlingar (Kinnekulle 26-28 juni och Falkenberg 29-30 augusti) i ERCup.

– Vid deltävlingen i Karlskoga kommer vi även att köra ihop med deras långloppsserie Nordic Six Hours Cup, NSHC. De kommer

att köra tre timmar på lördag och sex timmar på söndag, berättar Carlsson som tror att Formula Basic blir den största klassen i SSK-serien år.

– 25-28 bilar blir det nog, men intresset är även stort för Renault Junior Cup.

Yokohama Scandinavia Cup kommer med största säkerhet att få en nytändning. En arbetsgrupp har jobbat med klassen sedan i höstas och lokaliserat 27 intressenter.

– Jag hoppas att det kan resultera i 10-15 bilar på griden.

SSK-KALENDERN 2009

8-10 maj: Kinnekulle Ring

6-7 juni: Karlskoga Motorstadion

26-28 juni: Kinnekulle Ring

23-26 juli: Kinnekulle Ring (Raceweek)

29-30 augusti: Falkenberg

3 oktober: Kinnekulle Ring (final)