

SSK-Serien

Av Michael Hoffstedt

SSK-serien marscherar vidare och säsongen 2010 visade sedvanlig stabil racing. Det var välfyllda startfält i en mängd olika klasser. Utan tvekan är det i SSK-serien som man skall börja med racing. Här har många blivande racingmästare fostrats. Och just variationen på biltyperna gör att man alltid hittar en intressant klass att köra i. Intressant är också att komplementklasser ansluter sig till seriens tävlingsevenemang. Exempel på detta i år var Porsche Endurance, en serie med entimmesrace för Porschebilar.

Tävlingsklasserna omfattade under året SSK:s Klass 1, Klass 2, Yokohama Cup, Renault Junior Cup, Volvo Original Cup, SSK Classic, Porsche GT3 Cup Challenge, Super Kart, Formula Basic och Porsche Endurance.

År 2010 avverkades sex deltävlingar med premiär på Karlskoga första helgen i maj och final på "hemmabanen" Kinnekulle Ring den 24-25 september. Årets stora begivenhet var som vanligt Raceweek på Kinnekulle Ring mitt i sommaren mellan den 28 juli till 1 augusti.



Årets SSK-mästare, Richard Hansson, Stockholms SVK. Foto: Pressbild SSK/Racefoto

Övriga klasser som sågs var klasserna Radical, Ginetta Cup och Porsche Endurance Cup.

Richard Hansson SSK mästare

Inte nog med att Richard Hansson vann Renault Clio Cup – han blev också SSK-mästare för 2010. Richard från Härryda gjorde en suverän racingsäsong i Renault Clio Cup, SSK-seriens juniorklass. Han vann tio av elva tävlingar och under två säsongers tävlande har han inte brutit en enda tävling! Som vanligt efter föds tankar på avancemang till annan

klass och mycket talar för att Richard kommer att ses i JTCC nästa säsong.

Renault Clio Cup

Renault Junior Cup för de yngre förarna har medvind med fler förare än någonsin i år. Det ser ljust ut för klassen och hela fem debutanter hade klassen och ett välfyllt startfält.

Richard Hansson var alltså dominerande under säsongen och på deltävlingen i Falkenberg var det inget undantag. Efter bästa träningstid ledde han första racet från start till mål.

Överaskningen i racet var August Krokström som körde in som tvåa vilket var hans första plats på pallen någonsin. Till saken hör att han har racing i generna. Pappa Magnus Krokström har massor av meriter såväl i rallycross som i racing.

August hade nu en del strul inför loppet på Falkenberg. På besiktningen inför tävlingen upptäcktes det att en plåtskarv i golvet hade spruckit. Den fick svetsas på plats. I kvalet körde han in i en däckstrave och fick en hel del karoskadior. Han trodde att det var kört, men fick hjälp av kompisarna i klassen. Bilen blev klar i tid och sedan körde han till sig andraplatsen före Tim Svensson.

I det andra racet var det en fin fight mellan Richard Hansson och Richard Edberg som hade pole position, men den hjälpte honom inte då Hansson snart var förbi. Hansson tog segern även om Edberg kämpade heroiskt och en bit bakom tog Krokström ytterligare en pallplats då han blev trea. Riktigt tät och snygg racing.

Men någon spänning blev det inte till finalen på Kinnekulle Ring då Hansson kört till sig ointagliga 126 poäng inför finalen. Dessutom klämde han till med nytt banrekord för Clio-bilar på snabba Falkenbergsbanan.

Ginetta Cup – Mats Nilsson Cupsegern

Ginetta G20 cup med de snygga sportvagnarna körde sin final i Karlskoga på Gelleråsen. Alexander Pfister kom till finalen med ledning i såväl cupen som Junior Riksmästerskapet.

Helgens tävling förstärktes med 2007-års mästare Rikard Bengtsson som gjorde ett gästspel efter det att han slutat med racing. Han visade varför



Richard Hansson, SSK, (17) körde hem Renault Clio Cup för juniorer. Här leder han ett heat före tvåan i cupen Richard Edberg, SSK (69). Foto: Pressbild SSK/Racefoto



Marcus Larsson, Bohus RC, (19) jagas här av Jimmy Eriksson, Rasbo RC, (2) i ett av årets Volvo Original-heat. När Cupen var färdigkört stod Jimmy som segrare och Marcus slutade trea.
Foto: Pressbild SSK/Racefoto

han en gång blivit mästare genom att vinna första racet före Mats Nilsson och Alexander Holmberg. I andra racet ledde Bengtsson, men efter en felväxling kunde Nilsson gå förbi. Holmberg försökte också passera, men Bengtsson kunde hålla honom bakom sig i mål.

Detta innebar att Nilsson vann cupen och Holmberg vann Juniorriksmästerskapet (JRM). Pfister fick nöja sig med att bli tvåa i båda cuperna. Men säkert är att Pfister kommer att visa sig högt upp i resultatlistorna även i fortsättningen. Cupen för 50+ vanns av Anders Hedensjö.

Volvo Original Cup – Jimmy Cupmästare

Årets mästare i Volvo Original Cup heter Jimmy Eriksson.

Det hjälpte inte att värste konkurrenten Jan Johansson i sin 940 vann finalen på Kinnekulle Ring. Serieledande Rasboföraren Jimmy Eriksson med sin gråa S40 hade koll på läget och körde in på en fjärdeplats i heatet. Det räckte till Cupseger med en poängs marginal.

Johansson för sin del, hade en stentuff fight med Christoffer Graff och Marcus Larsson ända in i mål. Men det räckte alltså inte för totalseger i Cupen för Johansson från Trollhättan.

Jimmy Eriksson är en värdig vinnare i Cupen. Han har kört jämnast under

säsongen och behärskat både blött och torrt underlag på de olika banor man kört på.

Det fanns en del nyheter inom Volvo Original Cup i år. Som att man nu tillåter 850- och 855-modellen att delta. Det innebar många fina fighter med så väl S40-, 940- och 850 modellerna.

SSK-Resultat

Volvo Original Cup

- 1) Jimmy Eriksson, Rasbo MK, Volvo S40 87
- 2) Jan Johansson, SMK Trollhättan, V 940 86
- 3) Marcus Larsson, Bohus RC, Vol. 850 66
- 4) Eric Halvorsen, Norge, Volvo S40 63
- 5) Zandy Meurling, Kalmar MK, Vol. S40 62
- 6) Per Trönberg, SSK, Volvo 940 55

SSK Klass 1

- 1) Jonny Andersson, SSK, Citroen CV4 28
- 2) Algot Öberg, SMK Västerås, Ford Fiesta 12
- 3) Magnus Carlsson, SSK, Peugeot 11

SSK Klass 2

- 1) Reine Bergström, Hällefors MK, Peug. 44
- 2) Ingvar Nilsson, Hällefors MK, Kadett 32
- 3) Peter Franzen, SSK, Nissan 200ZX 18
- 4) Kjell Jansson, Enköpings MK, Renault 16

SSK Klass 3 Yokoh. Scandinavia Yokohama Scandinavia Cup A

- 1) Roger Ekman, SSK, Opel Manta B 6

Yokohama Scandinavia Cup B

- 1) Anders Gustavsson, Östgöta BF, Ginetta 6

Yokohama Scandinavia Cup C

- 1) Martin Sventén, Hyllinge MS, Volvo 240 24
- 2) Stefan Inerud, Västerås MS, Corvette 22
- 3) Björn Davidsson, SHRA Mant., Pontiac 14
- 4) Jan-Erik Lindgren, Mölndals MK, Ferrari 14
- 5) Hans & Johan Wörnbring, Jönköp. BMW 12

Renault Junior Cup

- 1) Richard Hansson, SSK, Renault Clio 117
- 2) Richard Edberg, SSK, Renault Clio 93
- 3) Gabriel Blomberg, Linköpings MS, Clio 83
- 4) August Krokström, Skene MS, Renault 82
- 5) Charlie Ahlberg, SSK, Renault Clio 73
- 6) Albin Lundin, Lessebo MK, Renault Clio 69

SSK Classic

- 1) Reine Carlsson, Göteborgs MF, Vol. 242 34
- 2) Claes Hanström, Fröjerums MK, Alfa Ro. 22
- 3) Ulf Andersson, SVK Göteborg, Volvo 142 21
- 4) Roger Ekman, SSK, Opel Manta B 20

Porsche GT3 Cup Endurance

- 1) Carl Philip Bernadotte, KAK, Porsche 997 27
- 2) Matte Karlsson, KAK, Porsche 997 16
- Linus Ohlsson, Jönköping, Porsche 997 16
- 3) Magnus Öhman, Porsche 997 15
- 4) Niklas Olsson, Porsche 997 12

Super Kart

- 1) Kalle Dejemyr, Järfälla MK, Andersson 49
- 2) Tomas Roosemark, Göteborg. KRC, Scherm. 36
- 3) Emil Gustafsson, SSK, PVP 30
- 4) Henrik Vejen, Danmark, PVP 27
- 5) Stefan Malm, Malmö AK, MS-Kart 27
- 6) Patrik Lundgren, KS Klippan, PVP FPE 15

Super VKart

- 1) Sindre Berg, Karlskoga MF, Super VKart 14

Ny modell snabbt populär i breddklass

Det senaste tillskottet i Volvo Original Arena är 850-modellen som snabbt blivit populär i SSK-serien. Vid traditionsenliga Raceweek på Kinnekulle kom fyra bilar till start – och fler är på gång.

För vettiga pengar – mycket beroende på ambitionsnivån – går det att bygga en trevlig racerbil i en klass som fått nytt liv.

AV GUSTAV LILJEBERG (TEXT & FOTO)



Klasspappan Mikael "Längen" Pettersson har utvecklat 850 för Volvo Original Arena.



Jämfört med Volvo Original i rally tillåter Arena-reglementet betydande lättning av bilarna. Förardörren måste dock ha original dörrsida.



Buren i 850-VOC går antingen att köpa i byggsats, eller låta en expert bygga "på plats". Ambitionsnivå och plånbok avgör...



Kombi väcker intresse

Christoffer Graff står vid en Volvo 850 kombi när Bilsport-Börsen går genom depån på Kinnekulle. Efter några säsonger i JTCC är han tillbaka i SSK-depån, den här helgen dock inte som racerförare.

– Bilen byggde vi redan för två år sedan som en eventbil för våra sponsorer. Att det blev en kombi är farsans förtjänst, det är ju lite nostalgi med de gamla BTCC-bilarna, berättar Christoffer och fortsätter:

– Även om vi inte tävlade med bilen, byggde vi den på ett sätt som skulle göra det möjligt. Vi utgick från SSK Standard och har på senare tid anpassat den för Volvo Original, men vi är långt från klara.

Det här exemplet kom från Italien – därmed med rätt växelåda – men har fått en 2,5-litersmotor under huven. Bur och tävlingsstol sitter i, precis som original träpanel på instrumentbrädan...

– Öhlins-dämparna fick vi på i veckan innan tävlingen och till nästa race på Falkenberg ska jag göra så mycket jag hinner. Bussningar och plasttrutor är två saker som är planerat.

– Nu väger bilen cirka 100 kg för mycket men de sista 40-50 kilona är svåra att få bort. En råkaross på kombi väger cirka 40 kg mer än en sedan och det mesta är just kombidelen på karossen.

Den välanvända bilen har inte vällat några större tekniska problem. Driftsäkerheten imponerar – precis som byggkostnaden.

– När vi började hade den hade gått 17.000 och sedan har vi kört kanske 1.000 varv på bana och två vintrar på is. Det har inte varit några problem alls under tiden, vi har bara bytt en fjäderbenslagring.

– Jag har aldrig upplevt mer racerbil för pengarna. Exklusive dämparna, som kostade 26.000, har vi byggt den för under 30.000 kronor.

Hemma i garaget är en 850 sedan under byggnation. Det handlar om ett optimerat bygge som Christoffer ska tävla med nästa säsong.

– Även om jag inte har några större ambitioner med mitt tävlande vill jag kunna vinna. Det här är perfekt nivå för mig!

Ar 1994 blev Volvo in i det brittiska standardvagnsmästerskapet med 850-modellen i kombiutförande. Direkt skrev de in sig i historieböckerna med sin udda tävlingsbil, och inledde resan mot märkets sportigare image.

Det var en påkostad elitsatsning men några år innan hade den svenska importören börjat satsa på Volvo Original Cup som var raka motsatsen – billigt, enkelt och folkligt. Snabbt växte sig klassen stark och tävlingar kördes i allt från rally till racing.

Så småningom breddades Volvo Original med 740 och 940,

och i Arena-tävlingar är gamla och S40 Challenge-bilar tillåtna sedan 2006. Senaste modelltillskottet för racertävlingar är 850 GLT som nu blir allt vanligare på banorna. Det är också den första modellen i klassen som är godkänd även i kombiutförande.

VOLVO 850 I SSK är dock inget nytt. Redan 1996 körde Niklas Bengtsson en 850 i Klass 1, och det är samma bil som klasspappan Mikael "Längen" Pettersson använt för att utveckla modellen för Volvo Original Arena-reglementet.

– Idén kom främst från av att

vi behövde få fler bilar i klassen. 850 var också nästa modell efter 240, 740 och 940 vilket gjorde det än mer naturligt, berättar Mikael.

– Det fanns redan en 850 som byggts enligt Grupp N-reglementet och den utgjorde en bra bas för vårt arbete.

Under flera år har han genom sitt företag MPRE – Mikael Pettersson Racing Equipment – utvecklat delar för att anpassa 850-modellen för Volvo Original. Mer än 2.500 varv har avverkats på banor som Kinnekulle, Falkenberg och Gelleråsen.

Bland komponenterna finns

bussningar och upphängningar men också chassidelar som casterplattor, camberspacers bak (antingen tre eller fem grader) och ett främre fjäderbenssteg. Tillsammans med KH Motorsport och Öhlins finns det också riktiga, justerbara dämpare att tillgå.

– Den största skillnaden är fjäderben och stötdämpare från KH och Öhlins. Utvecklingsbilen var försedd med andra tävlingsdelar från 1996, men det har hänt mycket sedan dess.

Bromsarna hämtas dock från Volvos egen hylla – 16-tums bromsar från V70 är fullt tillräckliga.

– Vi använder fortfarande den vita 850:an som utvecklingsbil och är öppna för förslag till förbättringar. Volvo Original ska vara så bra och billigt som möjligt.

MOTORSPORT HAR ALDRIG varit billigt, och kommer aldrig bli det. Istället kan det vara mer eller mindre prisvärt. I det sammanhanget är 850 i Volvo Original ett bra exempel på en prisvärd klass.

– En komplett bil behöver inte kosta särskilt mycket, snarare är det du själv som väljer hur avancerat du vill bygga. Det är fullt möjligt att bygga en tävlingsklar

bil för under 50.000 kronor.

– Då kör man med standardmotor. 3-tums avgas och chipsad motor. Det enklaste är att montera en vanlig rallybur från Finess, men den som vill kan åka till exempelvis Poppo eller Bröderna Bäge.

Det är bara en motor som är tillåten i 850-reglementet – GLT-maskinen från 1992-95 (det vill säga B5254F med gamla motorstyrningen). I linje med övriga modellens reglementen är det tillåtet att renovera men inte trimma motor.

– Man får balansera, plana toppen tre tiodelar och borra



Marcus Larsson är den som hittills lagt ner mest tid och pengar på sin 850. Bilen är optimerad enligt reglementet med lättad kaross, genomgången och balanserad motor samt chassidelar från KH Motorsport och Öhlins. Marcus har redan flertalet pallplatser och med fler tester kommer säkert första segern.



I Volvo Original Arena samsas 850 med gamla S40 Challenge-bilar – och givetvis klassiska 240, 740 och 940. Modellerna går väldigt lika, precis som det är tänkt.

Bilfakta

VOLVO 850 VOC ARENA

Årsmodell: 1992-95.

Motor: B2554F, 2,5-liters, 5-cylindrig med 4-ventilstopp från 850 GLT. Tillåtet att renovera och balansera motorn, byta avgassystem och chips. Ventilåsen fria.

Effekt: Cirka 200 hk.

Transmission: 5-växlad Volvo M56H.

Hjulupphängning: Öhlins fjäderben, MPRE bussningar och fjäderbensstag.

Fälgar: Volvo 16 tum aluminium.

Däck: Yokohama enhetsdäck.

Karosseri: Sedan eller kombi med skyddsbur. Volvo Original Arena-reglementet tillåter viss lättning och inredning är inget krav.

Vikt: Minst 1.250 kg med förare.



Optimerat snyggbygge

Marcus Larsson dubblar med både Camaro Cup för Bryntesson Motorsport och Volvo Original för Jimmy Karlsson Motorsport. För den senare kör han en välputsad och nybyggd 850.

– Jag har kört sex säsonger i S40 och insåg att det fanns potential i 850:n. Med hjälp av kompisar och sponsorer fick vi en bil klar på två månader, berättar Marcus.

– Omgående visade sig att potentialen fanns där. 850 är både trivsam och lättkörd, och vi hittar hela tiden mer tid i bilen och än så länge är varje pass ett slags test. Jämfört med S40 har 850 bättre tyngdpunkt och den längre hjulbasen gör bilen stabilare. Självt gillar jag också den högvarviga, 5-cylindriga motorn.

Just nu arbetar Marcus och teamet med höjden på bilen. Med 7 cm att arbeta med finns det mycket att prova.

– Sen har vi hjulinställningarna med camber och caster samt rebound på dämparna. Mer behövs inte i en klass som denna.

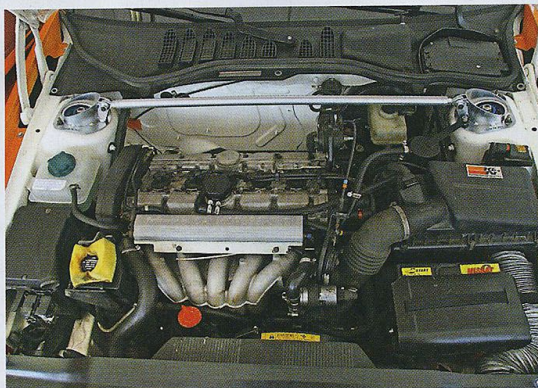
Marcus och hans gäng har lagt ner mycket tid på bilen. Självt är han bilackarerare, vilket märks på karossens finish. Invändigt är det också välstädad med dörrsidor i lackerad aluminium, bortsett från förardörren som är – och ska vara – original.

– Går man hela vägen, som vi gjort, landar kostnaden på cirka 100.000 kronor. Men då är allt gjort ordentligt med motor och kaross. Den väger 6 kg över minimivikt och då har vi bantat 200 kg.

Än så länge är Marcus 850 den mest välputsade i depån – nybyggarna har mycket arbete framför sig om de vill bli värst!



Inom ramarna för Arena-reglementet tillåts en hel del lättning. Passagerardörrarna får bland annat kapas ur enligt bild. En del låter dessutom tillverka nya dörrsidor i lättviktsmaterial – både snyggt och funktionellt.



Under huven känner alla Volvo 850-ägare igen sig. Det enda som tillkommit är ett fjäderbensstag och en catch-tank för oljan. En optimerad motor ger cirka 200 hästkrafter, en ökning med 30 hk från original GLT.

blocket antingen 0,30 eller 0,60. Ventilåsen är också fria. Ett nytt chips i styrboxen ändrar tändning, bränsle och höjer varvstoppet till 7.800 rpm.

En optimerad motor ger cirka 200 hästkrafter jämfört med originalets cirka 170. Bäst prestanda ges om motorn kombineras med växellådan från 20-ventilersmotorn på två liter som såldes i exempelvis Italien. M56H-lådan har slutväxel 4,45:1 istället för 4,0:1.

DEN HÖGRE EFFEKTEN jämfört med övriga modeller i klassen har gjort att vikten är

något högre. För 850 är minimivikten, inklusive förare, satt till 1.250 kg. Det ska jämföras med 1.152 kg för S40, 1.180 kg för 240 och 1.192 kg för 740 och 940.

– Klassen har lyckats med balanseringen av modellerna. I de senaste loppen har det varit 850, 940 och S40 på pallen, med olika inbördes ordning.

Introduktionen av 850 har skett successivt under några år – reglementet var framtaget redan till fjolårssäsongen – har verkligen gett nytt liv till Volvo Original i racing. Såväl juniorer

som mer mogna förare har fått upp ögonen för klassens nya modell.

– Just nu är det fyra 850 med, tre sedaner och en kombi, och fler håller på och byggs. Till nästa år kan det bli ganska många 850 då förare från både karting och Renault Junior Cup visat intresse eftersom det här är en billig klass att köra.

– Förra året var det sex Volvo Original med i SSK-serien, nu är vi dubbel så många. Kan vi få med några till blir det ännu bättre, för det är ju roligt med mycket bilar!

Renault-junior redo att gå vidare

SSK-klassen Renault Junior Cup har fostrat förare som Mattias Ekström och Edward Sandström. I deras hjulspår hoppas 18-årige Richard Edberg från Jönköping kunna köra. Richard ligger tvåa i årets cup och har chans till slutseger.

AV GUSTAV LILJEBERG
(TEXT & FOTO)



Richard Edberg tillhör toppförarna i Renault Junior Cup. Just nu ligger han tvåa i sammandraget efter flera pallplatser och en seger.

Snabba fakta

RICHARD EDBERG

Född: 1992-09-16.

Bor: Jönköping.

Familj: Mamma Annica, pappa Ronnie, bröderna Pierre och Robert samt syster Rebecca.

Utbildning: Går andra året på fordonsprogrammet.

Hobby: Att greja med bilar i garaget.

Klubb: SSK.

Team: Bryntesson Motorsport.

Teamchef: Tony Bryntesson.

Mekaniker: Ronnie Linusson.

Musiksmak: Gillar allt utom opera och dansband.

Senast sedda film: The Fast and the Furious: Tokyo Drift.

Äter helst: Nuggets.

Dricker gärna: Coca-Cola.

Senast läst: Bilsport-Börsen.

Tävlingsdebut: Karting 2005 i Mini på SKCC i Växjö.

Antal tävlingar totalt: Cirka 80.

Bilar du tävlat med: Mini i karting och Renault Clio.

Sporter du utövat: Karting och racing.

Privatbil: BMW E30 325.

Idrottsslig framtidsdröm: Att kunna försörja mig inom motorsporten.

Styrka som förare: Kör smart och taktiskt.

Kan jag bli bättre på som förare: Att våga sätta emot ibland.

Sponsorer: Bryntesson Motorsport och Yara Praxair.

Främsta meriter: Min första raceseger på SSK deltävling 3.



Bilfakta

RENAULT CLIO

Årsmodell: 1992.

Motor: 1.4-liters 4-cylindrig med 8 ventiler.

Effekt: Cirka 90 hk.

Transmission: Original 5-växlad manuell.

Hjulupphängning: Original med Öhlins

stödämpare runtom.

Fälgar: Lite olika men kör mest på Technomagresio.

Däck: Yokohama A048 R-däck.

Karosseri: 5-dörrars Clio med skyddsbur.

Bilen byggd av: PNO Racing.

Vikt: 893 kg med mig i och 14 liter bränsle.

Övrigt värt att veta om bilen: Veldiggt lättskött och lättinställt och billig att driva.

En koll i startlistorna i flera racingklasser – allt från JTCC till DTM – avslöjar att ett antal svenska förare i sin ungdom passerat SSK-seriens Renault Junior Cup. Det är här som framtidens racerförare fostrats.

Richard Edberg från Jönköping gjorde entré i klassen förra året och har den här säsongen placerat sig i toppen. Med två tävlingshelger kvar är han tvåa totalt efter Richard Hansson.

– Jag började med karting när jag var tolv år och tävlade i fyra år. Eftersom jag började sent körde jag bara Mini och istället för ett klassbytte blev

det bil, berättar Richard och fortsätter: – Renault Junior Cup var ett billigare alternativ än att gå vidare i kartingen. Dessutom har jag alltid haft en dröm om att tävla i riktig bil. Att köra formelbil har aldrig varit intressant för mig.

FÖR NÅGRA år sedan fick Richard diagnosen Aspergers syndrom. Baksidan med handikappat är svårigheter med sociala kontakter, medan andra sidor kan vändas till styrkor. Personer med Aspergers är pliktrogna, noggranna och går in för sitt intresse till 110 procent. Att bilar och motorsport är Richards stora in-

teresse går inte att ta miste på, och det är här han hittat sin nisch.

– Racingen fungerar jättebra för Richard. Samtidigt som han kör för sig själv i bilen, är han med i ett gäng med samma intresse. Att vara med i det här sammanhanget har också bidragit till att han mognat mycket de senaste åren, förklarar mamma Annica.

Motorintresset sträcker sig även till skolan. Richard går andra året på fordonsprogrammet och hemma i garaget renoverar han en BMW 325 som blir en bra förstabil. För tillfället håller han på med rostlagning. ... Utbildningen ger också en möjlighet

till en alternativ motorsportkarriär som mekaniker, om det inte skulle gå hela vägen som racerförare.

– De tekniska kunskaperna är bra att ha på racerbanan. Jag vet vad det innebär om något är fel och det underlättar när man ska göra justeringar på inställningarna. Genom att känna bilen vet jag vad jag behöver ändra på.

RICHARD, SOM FYLLER 18 i dagarna, ingår i Vätterbygdens största racingteam – Bryntesson Motorsport. Han är den första föraren i BMS Junior Challenge, där också mekanikern Oscar Östlund ingår.

– Vi vill gärna ta in unga förmågor i vårt team som kan utvecklas och gå vidare. Det är ett sätt för oss att ge något tillbaka till motorsporten, säger Tony Bryntesson.

– Richard är en duktig kille som är fruktansvärt fokuserad, en sida av hans handikapp som är bra på racerbanan. Han har också mycket kontakt med sin mentor Anders Brofalk.

Bryntesson Motorsport håller bland annat med bilen, samma som Jesper Nilsson vann Renault Junior Cup med 2008. Mekandet sköter dock Richards pappa Ronnie Linusson. Med på tävlingarna är också mamma An-

nica och morbror Bruno Edberg. Att Richard har fått chansen hos Bryntesson-teamet uppskattar han verkligen.

– Utan dem hade jag inte kommit så långt, de har stöttat med både råd och grejer och satsat mer på mig än jag trodde. Jag försöker ge tillbaka så mycket som möjligt.

ÅRETS SÄSONG är Richards sista i Renault Junior Cup – nästa år är han för gammal för serien. Han har successivt gjort framsteg som förare, vilket årets resultat är ett bevis för – på pallen i samtliga race utom ett.

– Under mina två år har jag

varit med om mycket. Det har varit både stora och små smällar, pallplatser, en seger och några pole position.

– Jag vill gärna vinna fler tävlingar och hålla andraplatsen i serien. Chansen att vinna totalt finns fortfarande men sedan jag missat en pallplats efter tekniska problem blir det svårt.

I och med att Renault Junior Cup-tiden börjar dra sig mot sitt slut, är det dags att blicka framåt. Nästa steg på karriärstegen är inte långt borta.

– Det finns inga bestämda planer för nästa år men jag hoppas fortsätta åka bil. Längre fram vill jag gärna komma ut interna-

tionellt eller köra någon av klasserna i STCC-cirkusen. Jag tror att jag har kapaciteten att hänga med, men det krävs mycket för att nå dit.

Teamchefen Tony Bryntesson är nöjd med de resultat som Richard gjort. Att han är redo för nästa steg råder det ingen tvekan om.

För Richards del ska han ta steget vidare från Renault Junior Cup. Vi tittar på olika alternativ, inte minst ur ett långsiktigt perspektiv för hans karriär. I SSK-serien är till exempel Volvo Original en bra fortsättningsklass i ett led att köra större och starkare bilar, avslutar Tony.

God Jul & Gott Nytt År *Önskar SSK*

