

SSK-serien

Av Michael Hoffstad

Richard Hansson blev SSK-mästare.

SSK-serien jubilerade i år och när seriefinalerna kördes på Kinnekulle Ring, var annars ?, var det final nr 40 i ordningen.

SSK-mästare blev åter nittonårige Richard Hansson som varit outstanding under säsongen i Volvo Original Cup. Han bytte till Volvo Original Cup i år och blev med det totalsegrare även om han bytte klass. Men samtidigt fortsatte han att köra sin Renault Clio i JTCC. Till nästa år blir det fullsatsning för den aktive och talangfulle Härjedaföraren. Hanssons framgångar är imponerande med tanke på att han började med racingen så sent som 2009. Dessutom besitter han en nog så viktig egenskap i racing, nämligen att ha ordning på sina grejor..

Övriga tävlingsklasser i årets SSK-serie var SSK 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 .

Stabil ekonomi för SSK

Antal deltagare ökar i SSK-serien



Richard Hansson, Stockholms SVK, SSK, körde hem årets SSK-titeln med sin Volvo 850.

Foto: Bengt-Ace Gustavsson/Fri Publicering.

och ekonomin är solid. Det innebar att det till årets säsong inte blev några höjningar av avgifterna. Klubbens ordförande Mikael "Laban" Ericsson kostade nöjt att verksamheten drivs med ett sunt resultat vilket resulterade i att avgiftshöjningar inte var aktuella.

Årets SSK säsong innefattade sex deltävlingar och premiären kördes skiftet april/maj på hemmabanan Kinnekulle Ring och avslutades med finalerna på samma bana i mitten av september. Med andra ord en lång och bra säsong från tidig vår till tidig höst.

Formula Basic – intressant instegsklass med många race

Nytt för i år var att Formula Basic introducerades av SSK som racingserie.

Denna klass är viktig som alterna-

tiv klass till Renault Junior Cup för de yngre förarna. Och man erbjöds många race tillfällen som inkluderade race såväl i Sverige som i Norge. Normannen Tommy Östgaard vann klassen överlägset före "den evige tvåan" Robert Svensson. Nytt intressant namn i klassen var Hedemoraföraren Ida Granegård, 16 år. Ida som har åtta år bakom sig i kartingen klämde in sig på en tredje plats efter tuffa körningar under debutsäsongen i klassen.

Renault Junior Cup – Albin Lundin vann till slut

Enda riktiga hotet mot Richard Hansson och dennes seger som SSK-mästare var Albin Lundin i Renault Junior Cup. Han inledde säsongen starkt men fick på slutet av säsongen starkt motstånd från främst Skeneföraren August Krokström. I finalen på Kinnekulle körde Lundin bevakande och kunde genom en fjärdeplats säkra klassegern. Men titeln SSK-mästare totalt fick han släppa till Richard Hansson.

Volvo Original Cup – Richard Hansson ny mästare.

Ifjol var Jimmy Eriksson mästare i Volvo Original Cup. Men redan i premiären på Kinnekulle Ring framgick att den regerande mästaren i Cupen skulle få svårt motstånd från regerande SSK-mästaren Hansson. Denne slog till direkt och körde hem segern i båda heaten. Och på den vägen var det hela säsongen.

Hansson vann samtliga lopp med sin vita Volvo 850 även om han fick en del motstånd från Axel Hellsten i fi-

nalracen på Kinnekulle Ring i september.

SSK-resultat

Volvo Original Cup

1) Richard Hansson, 850	99
2) Jimmy Eriksson, S40	76
3) Christoffer Graff, 850/855	60

SSK Klass 1

1) Jonny Andersson, Citroen C4	20
2) Andreas Wernersson, Citroen C2	10
3) Mattias Lindberg, MG ZR	6

SSK Klass 2

1) Reine Bergström, Peugeot	39
2) Malin Hellman Johansson, BMW M3	31
3) Ingvar Nilsson, Opel Kadett	27

SSK Klass 3 Yokohama Scandinavia Cup

Yokohama Scandinavia Cup A	
1) Per Gustavsson, BMW E36	20
2) Anders Fridh, Seat	3

Yokohama Scandinavia Cup B

1) Thomas Solberg, Norge, Porsche	10
2) Espen Lövstad, Norge, BMW	6

Yokohama Scandinavia Cup C

1) Kjell Frykås, Ford Anglia	9
2) Hans Wärnbring, BMW 350	9

Renault Junior Cup

1) Albin Lundin,	117
2) August Krokström,	93
3) Philip Larsson	83

SSK Classic

1) Reine Carlsson, Volvo 242	30
2) Ulf Andersson, Volvo 142	17
3) Claes Hanström, Alfa Romeo	10

Porsche GT3 Cup Challenge

1) Mikael Bender, Porsche 997	113
2) Johan Löfvist, "	110
3) Victor Lindblom, "	105

Porsche GT3 Cup Endurance

1) Mikael Bender, Porsche 997	61
2) Patrik Skoog, "	56
3) Jocke Mangs, "	55

Super Kart SM

1) Henric Vejen, DK, PVP	100
2) Tony Ahlgren, PVP	72
3) Stefan Malm, PVP	72

Superkart/ Super Vkart

1) Henric Vejen	84
2) Stefan Malm	78
3) Tony Ahlgren	56

Super V-kart

1) Sindre Berg, MS Kart	13
-------------------------	----

Formel Basic

1) Tommy Östgaard	70
2) Robert Svensson	49
3) Ida Granegård	36



August Krokström, Skene MS

Foto: Michael Hoffstedt



Stabilt läge i SSK

SSK, Stockholms Sportvagnsklubb, ser ut att gå en ny vår till mötes. Ekonomin är i balans och antalet startande visar en positiv trend, och det får den positiva följden att inga avgifter höjs till 2011 års säsong.

– Både i klubben och det av klubben helägda racingbolaget, har vi en positiv ekonomi. Vi har en solid kassa och järnkoll på våra kostnader. För första gången på mycket länge kan SSK gå mot en säsong och känna ekonomisk stabilitet och trygghet, menar ordföranden Mikael "Laban" Ericsson och berättar vidare om årets startfält:

– Det ser bra ut. Förra året hade vi i snitt 120 startande och vi ser att det växer i ett antal klasser. Till exempel fördubblas Porsche-klassen, det byggs ett antal nya Volvo Original-bilar och vi ser tendens på att det kommer några fler än de 15 juniorer som deltog förra året.

Ett orosmoment, om man kan kalla det så, är att många SSK-bilar står oanvända i garagen. Det ökade antalet startande har ju hamnat i nya klasser som GT3 Cup Challenge och Formel Basic, snarare än SSK:s "egna".

SSK-mästaren satsar dubbelt

Richard Hansson dominerade Renault Junior Cup förra året och blev på kuppen total SSK-mästare. Den här säsongen gör 19-åringen från Härryda dubbla satsningar i form av JTCC och Volvo Original. Därmed är det full aktivitet i garaget där han lägger grunden till nya framgångar på racerbanorna.

AV GUSTAV LJLJEBERG (TEXT & FOTO), BENGT-ÅCE GUSTAVSSON (FOTO)

SSK-serien har fostrat generationer av racerförare. Mattias Ekström och Edward Sandström är två förare som tävlar internationellt. På hemmaplan kan fjolårets Camaro Cup-tvåa Alexander Graff nämnas. Ett utmärkt exempel på senare tid som visat lovande talang är Richard Hansson, 19 år från Härryda några mil öster om Göteborg. Han är inte bara en duktig förare utan också en ambassadör för såväl racingen som SSK.

– Jag började direkt med Renault Junior Cup i SSK 2009. När jag tog licensen fick jag en bra instruktör i Benny Pettersson, och att åka med Alexander Graff tänkte mig ännu mer, säger Richard och fortsätter:

– Det är också SSK som jag kan tacka för att det går bra. För mig har det varit lärorikt att köra i serien, både att köra snyggt och att lära mig att arbeta med bilen. Jag har fått så mycket av dem att jag vill fortsätta köra för klubben.

RICHARD HADE ALLTSA ingen erfarenhet från karting när han började i Renault Junior Cup men i familjen finns ett stort motorsportintresse. Pappa Christer Hansson har skrivit åt förare som Uffe Granberg, Bosse "Emma" Emanuelsson och Peggen Andersson. Mamma Christina Robotnikowski körde två säsonger i Lady Cup på 1980-talet medan storsyster Camilla Hansson tävlat i såväl S40 som S60 Challenge. Ynglingen i familjen verkar dock inte ha något problem att göra karriär på egna meriter.

– Redan i mitt första lopp slutade jag trea och ville ha mer direkt men överkörde istället. I slutet på säsongen gick det bättre och jag vann de fyra sista tävlingarna och blev trea totalt. Ifjol vann jag alla lopp utom ett då jag hade lite problem och kvalade dåligt.

Totalsegrarna i Renault Junior Cup räckte också till den totala SSK-titeln som värdesätts högt bland förarna i serien oavsett klass. Som regerande mästare får han som ende förare pryda sin bil med startnummer noll.

Årets säsong har också gått bra

– Richard är den nye dominanten i Volvo Original – och fortsätter säsongen som den börjat lär han kunna behålla nollan även 2012.

HEMMA I DEN prydliga verkstaden sitter en whiteboardtavla innanför porten. Listor med vad som ska göras med respektive bil finns noterade under namnen Ronja, Skrällan och Tjorven. Vid Bilsport Rally&Racings besök är också Pippi på plats. Det är kompisen och konkurrenten Charlie Ahlbergs VOC-850 som är på besök. Charlie och Richard har tävlat mot varandra i Clio och nu Volvo Original och kamperar ihop under tävlingarna, men åter till namngivningen av bilarna.

– Inför ett lopp slog jag vad med min då blivande flickvän att hon skulle få namnge min Clio om jag vann. I just det loppet tog jag min första seger!

Richard höll det han lovat. Sofia Röjder, för övrigt flitig funktionär i SSK, döpte bilen till Skrällan med förtjusning då Richard inte gillade namnet, och det här var kanske en bit på vägen i det som blivit en äkta love story...

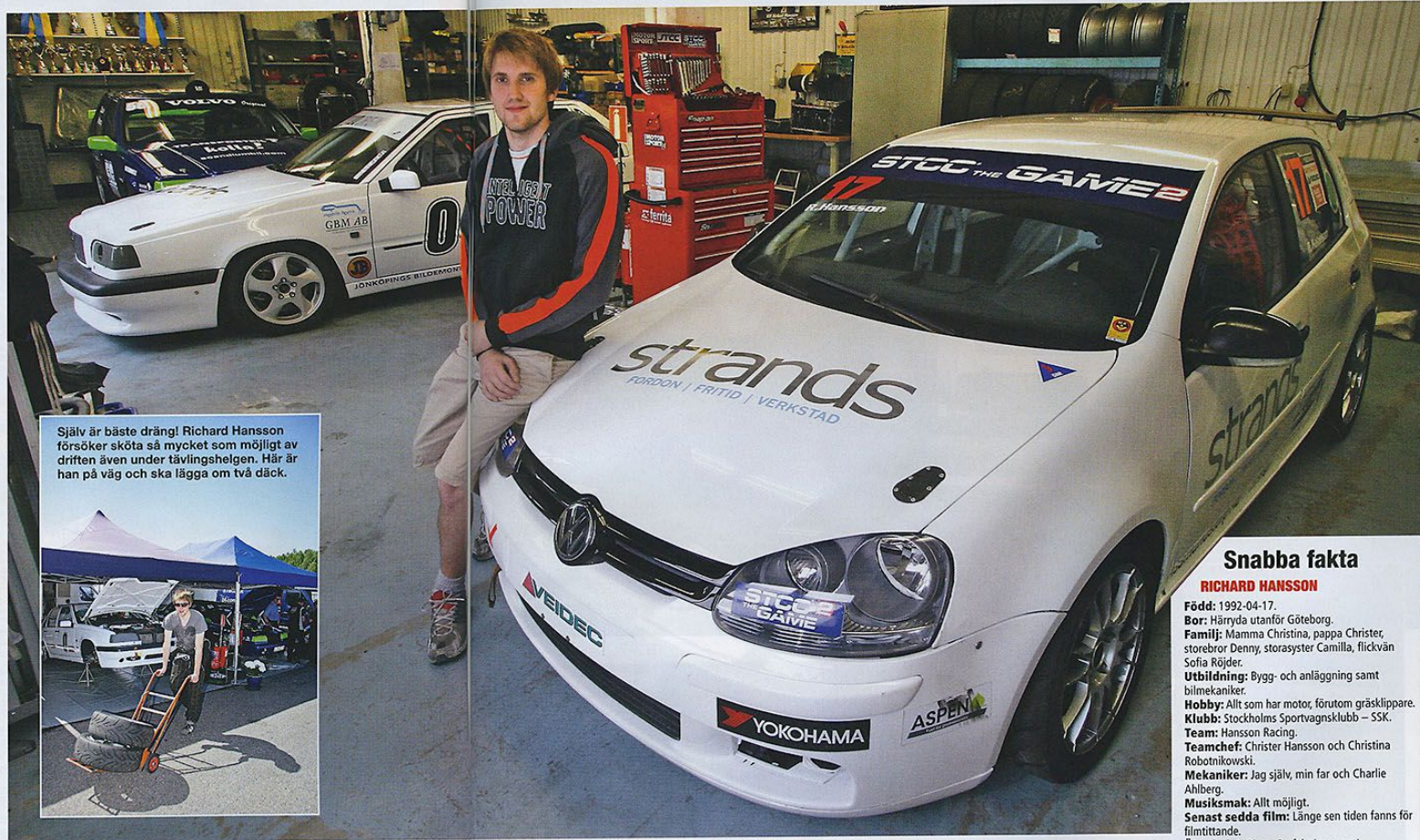
JTCC-Golfen som inhandlades förra året heter Tjorven och luftades i ett par race i slutet på 2010, tyvärr utan succé.

– Nej, jag var inte riktigt mogen för uppgiften, trots att jag tog två fjärdeplatser. Till i år kör jag mer på mitt eget sätt och då känns det bättre. Ofta är jag snabbaste Golf men det har varit en del tekniska problem som sinkat oss.

Golfen dras dessutom med lite för många kilon på fel ställen. Richard hoppas få dispens för baklucka i kolfiber, något som gått igenom för närbesläktade Seat Leon, och han visar på en arm hur lätt ersättningsluckan är.

VINTERNS NYBYGGE, en Volvo 850, kallas Ronja. Att Volvon ligger närmare om hjärtat råder inget tvivel. Inte bara för att det är ett eget bygg, utan även för att den körs i SSK.

– JTCC gör jag mest för att synas inför en större publik, och det är SSK som är "hemma". Det är också utvecklande att köra två helt olika bilar. Medan Volvon



Själv är bäste dräng! Richard Hansson försöker sköta så mycket som möjligt av driften även under tävlingshelgen. Här är han på väg och ska lägga om två däck.



I JTCC dras VW Golfen med för mycket vikt och Richard har sökt dispens för en lättare baklucka i kolfiber. Det är tillåtet för exempelvis Seat Leon. Luckan är redan inhandlad och väger inte många kilo.



Richard samarbetar med smålänningen Charlie Ahlberg, båda kör Volvo Original, och kepsen till höger avslöjar vad som är viktigast för de två ynglingarna...

Hemma i garaget är det fullt med pokaler från Renault Junior Cup och Volvo Original. Enda "trofén" från JTCC är en påse med motordelar efter ett haveri på Ring Knutstorp.

Snabba fakta

RICHARD HANSSON

Född: 1992-04-17.
Bor: Härryda utanför Göteborg.
Familj: Mamma Christina, pappa Christer, storebror Denny, storsyster Camilla, flickvän Sofia Röjder.
Utbildning: Bygg- och anläggning samt bilmekaniker.
Hobby: Allt som har motor, förutom gräsklippare.
Klubb: Stockholms Sportvagnsklubb – SSK.
Team: Hansson Racing.
Teamchef: Christer Hansson och Christina Robotnikowski.
Mekaniker: Jag själv, min far och Charlie Ahlberg.
Musiksmak: Allt möjligt.
Senast sedda film: Längre sen tiden fanns för filmtittande.
Äter helst: Pizza. Perfekt i garaget!
Dricker gärna: Vatten.
Senast läst: Camaro Cup-tidningen.
Tävlingsdebut: Kinnekulle med SSK 2009.
Antal tävlingar totalt: 38 varav 18 segrar.
Bilar du tävlat med: Renault Clio, VW Golf, Volvo 850.
Sporter du utövat: Fotboll, innebandy, tennis och handboll.
Privatbil: VW Golf 1.6.
Idrottslig framtidsdröm: Utveckla mig själv både som chaufför och mekaniker och göra ett försök att ta mig långt ut i racingens värld.
Styrka som förare: Anpassa mig efter bilen.
Kan jag bli bättre på som förare: Allt går att förbättra, varje gång ute på banan lär man sig något nytt.
Sponsorer: Strands, Mobile Home, GBM Assmundstorp, Adsign, Jönköpings Bildmontering, Nagekvarnhuset.se, Racefoto.
Främsta meriter: Renault Junior Cup-mästare och SSK-mästare 2010.



Bilfakta VOLVO 850

Årsmodell: 1997.
Motor: 2,5 GLT.
Effekt: Cirka 200 hk.
Transmission: 5-växlad manuell.
Hjulupphängning: Öhlins från KH Motorsport.
Fälgar: V70 turbo.
Däck: Yokohama A048.

Karosseri: Turbo-vinge och glasgjutna framluktor.
Bilen byggd av: Mig och min far.
Vikt: 1.250 kg inklusive förare.
Övrigt värt att veta om bilen: Bilen byggdes vintern 2011, allt tätningsmaterial i skarvar togs bort så endast plåten var kvar. Sedan blåstrades karossen och allt stål blev guldgalvat och den smartaste bedriften var klarlack under bilen, i motorrum och kupén.

Richard Hansson är än så länge obeseegrad i SSK:s populära klass Volvo Original. Här tar han ledningen i Karlskoga.



JTCC-satsningen har hittills resulterat i ett par fjärdeplatser, men så har Richard också dragits med en del tekniska problem. Nästa år siktar han på Clio Cup.

Bilfakta

VW GOLF

Årsmodell: 2008.
Motor: 1,6 FSI.
Effekt: 120 hk på hjulen.
Transmission: 6-växlad standardlåda.
Hjulupphängning: Öhlins stötdämpare.
Fälgar: OZ.
Däck: Yokohama A048.
Karosseri: JTCC-vinge.
Bilen byggd av: Kristoffer Motorsport.
Vikt: 1.129 kg ska den väga med mig i.



FOTO: SOFA RÖDER



Volvo-bygget är minst sagt seriöst, se bara på underredet. Bilen är av årsmodell 1997 och hade från början sollucka, vilket föranledde ett takbyte (se bild t.v.) under det intensiva arbetet under vintern.

kräver en mjuk körstil kan jag slita och slänga med Golfen.

DÄRTILL HAR DET varit en del tekniska problem med JTCC-racern, något han hittills klarat sig undan med Volvon. Bilen är byggd optimalt efter reglementet och inget arbete har sparats för att få ett perfekt slutresultat.

– Vi försökte göra arbetet ordentligt från början men vi trodde inte att det skulle gå så bra som det gjort. Hittills har jag vunnit

alla lopp i Volvo Original, fast det kommer ju inte vara för evigt.

Karossen är klarlackad och underredet minst lika fint som resten av karossen. Under huven sitter en originalrenoverad utbytesmotor från Volvo, ett enkelt sätt att få en fräsch maskin som funkade bra utan att för den skull kosta en förmögenhet. Motorn är bevisligen vinnarmaterial för cirka 20.000 kronor.

Chassit har givetvis de speciella Öhlins-dämpare som utvecklats

för klassen, men Richard arbetar inte särskilt mycket med inställningar under tävlingshelgerna.

– Bilen är inställd som jag vill ha den och när vi gjorde corner weight efteråt skiljde det bara två kilo mellan höger och vänster. För övrigt kör jag alltid med samma inställning oavsett väder. Vid regn justerar vi bara däcktrycket.

– Det är skönt att ha pappas rutin att luta mig mot, även om jag försöker skruva så mycket som möjligt själv – då kan man inte

skylla på någon annan om det blir fel. Det är roligt att meka och bra att se hur bilen fungerar.

DUBBLA SERIER samma år är en minst sagt tuff uppgift. Två bilar ska hållas igång och underhållas, utöver att åka runt mellan barnorna för att köra race.

– Med två satsningar är man aldrig riktigt hemma. Det är jobb hela tiden med bilar och tävlingar var och varannan helg. Samtidigt är det bra att tävla mycket

och träffa folk, jag utvecklas både som person och förare.

Många tävlingar ger förstås värdefull rutin som varje racerförare behöver. Richard hoppas komma långt i racingen och siktar nästa år på att fortsätta sin klättring mot toppen. Att välja klass beror både på ekonomi och möjligheten att göra bra resultat, för Richard är trots sitt trevliga sätt utanför bilen en tävlingsmänniska utan dess like.

– Ja, i bilen växer hornen genom taket! Jag älskar att köra

bil och blir nästan förbannad när träning eller kval är slut, däremot är det inget problem när ett race flaggas av och jag leder...

– Till nästa år jobbar jag på Clio Cup eller Camaro Camaro. Just nu lutar det åt Clio då jag har erfarenhet av framhjulsdrift och bör kunna vara med i toppen direkt. I Camaro är det lätt att bli en förare i mängden. Hur som helst blir det också något lopp i SSK med Volvon, det är ju att komma hem.

Basic är rätt formel för junior

Robert Svensson tog racinglicens förra året, inte fyllda 14 år. Nu gör han sin andra säsong i Formel Basic och radar upp pallplatserna.

Teamet består utöver föraren av pappa Ulf och mamma Anett, och det visar att klassen är ett intressant alternativ till karting.

AV GUSTAV LILJEBERG (TEXT & FOTO), BENGT-ÅCE GUSTAVSSON (FOTO)



Bilfakta

FORMULA FIRST BASIC

Årsmodell: 1987.
Motor: Ford Fiesta XR2 1.6.
Effekt: Cirka 115 hk.
Transmission: 5-växlad Ford.
Hjulupphängning: Justerbara A-armar.
Fälgar: 13 tum stål.
Däck: Yokohama 048 R-däck soft, 185/60-13 fram, 205/60-13 bak.
Karosseri: Glasfiber.
Bilen byggd av: Van Diemen.
Vikt: 535 kg med förare.
Övrigt värt att veta om bilen: 0-100 km/h cirka 4,5 sekunder, toppfart cirka 200 km/h. Billig klass att börja med för att utvecklas som förare.



Snabba fakta

ROBERT SVENSSON

Född: 1996-06-16.
Bor: Söderhamn.
Familj: Mamma Anett, pappa Ulf och lillebror Joacim.
Utbildning: Börjar nian till hösten.
Hobby: Racing och hockey.

Klubb: SMK Söderhamn.
Team: Team X3M.
Teamchef: Björn Hermansson.
Mekaniker: Pappa Ulf.
Musiksmak: Ingen speciell, allätare.
Senast sedda film: Fast Five.
Äter helst: Kött.
Dricker gärna: Vatten.
Senast läst: Rekryten av Robert Muchamore.
Tävlingsdebut: Karting, 10 år gammal.

Antal tävlingar totalt: Cirka 80.
Bilar du tävlat med: Olika klasser i karting, Formula Basic och Chrysler Neon.
Sporter du utövat: Ishockey.
Privatbil: Nej.
Styrka som förare: Lugn.
Sponsorer: Lokala företag som Guldstrutan, Menomen, Tandhörnan, Soling och XL Bygg plus teamets sponsorer.
Främsta meriter: Racesegrar i karting.



Robert använder ett gps-system från Ostarz och för över data till en mini-pc för att analysera sin körning.



Det räcker med ett familjeteam i Formel Basic och Robert har med sig mamma Anett och pappa Ulf på tävlingarna.

En racerbil, ett släp och en transportbil. Mycket mer än så behövs inte för att tävla i Formel Basic, den norska formelklassen som numera är en del av SSK-serien. Därtill körs en Norgecup vilket innebär totalt tio racehelger med två race vardera. Av svenskarna har 13-åriga Robert Svensson från Söderhamn lyckats bäst i år. – Målet i år

var att stå på pallen i varje race och det har jag gjort i alla race utom tre, säger Robert.

Mer lite större tur hade det varit fler pallbesök, till exempel har han i slutet av några tävlingar drabbats av punktering och misslyckande motor.

För några år sedan var det ganska många startande i serien, men numera brukar ett tiotal ekipage komma till start. Robert tog licens förra året, ett tag innan 14-årsdagen, och gör sitt andra år i formelbil.

– Konkurrenten är bättre i år, tycker jag. Det är jämnt i toppen och täta race. Största konkurrenten är norrmannen Henrik Furu-seth, han är jämgammal med mig och började också förra året. Även Tommy Östgaard som är mer rutinerad kör bra.

Upplägget med familjeteam – i det här fallet är Roberts föräldrar Ulf och Anett med – räcker för att driva en Formel Basic. De har dock fått hjälp med bilen och nämner gärna supporten från Jocke Ekström, Roger Östlund, Kenneth Jönsson, Tommie Nilson och Jan Nozlin.

REDAN SOM 4-ÅRING körde Robert sina första varv i en liten kart. Sedan blev det några års uppehåll innan han med stigande ålder avklarade klasserna Cadetti, Micro, Mini, Rotax och KF3. Det sista året var Robert dock lite för lång och andra alternativ utvärderades inför säsongen 2010.

– Vi tittade på den här klassen och Renault Junior Cup redan när Robert var 12 år. Med standard-

vagn är det bra att ha bakgrund som bilmekaniker och många av föräldrarna i den klassen har hållit på med racing eller rally, säger Ulf.

– Formel Basic påminner lite om karting och det är en anledning att vi valde klassen, förutom att det är vettiga pengar att köra för. Det är lätt att komma åt och efter att ha skrivat karting ett par år är det här inget problem.

Sedan har ju varje klass sin karaktär med olika arbetsområden. Tanken med Formel Basic är att det ska vara mycket racing för pengarna. Bilen är i grunden ett ombyggt Van Diemen Formel Ford-chassi som försetts med en tvärställd 1,6-liters Ford-motor och standardväxellåda. På så sätt hålls kostnaderna nere, vilket Ulf ger ett bra exempel på.

– En komplett drivlina går att hitta för 500-1.500 kronor. Det finns motorer från skroten som försetts med ny topp och används i serien. För någon helg sedan gick vår växellåda sönder och vi hade en liggande som suttit i en Escort eller Orion, berättar Ulf.

– Formel Basic-bilen har bara ett fåtal specialdelar och till tävlingarna kommer det en reservdelstrailer från klassens grundare Bård Bergsjö.

STEGET UPP TILL formelbil blev lite svårare än det kunde ha varit. Bilen som familjen Svensson köpte till förra säsongen var inte i bästa kondition. Med en hel del arbete fungerar grejerna bättre och Robert har kunnat ta ett stort steg framåt resultatmässigt.

Nu tillhör han toppen och har vid flera tillfällen varit i ledning och säsnar vunnit ett par race.

– Förra året var ett läroår med grundläggande saker som att hantera bilen, men tyvärr drogs vi med tekniska bekymmer. Det var mest motorn som krånglade med dålig smörjning och det gick åt tre kamaxlar under säsongen. Även chassit var i tveksamt skick och krävde en del arbete.

– När felen var åtgärdade har vi kunnat börja ändra inställningarna. Vi arbetar mest med cambor, caster, lufttryck och lite krängningshämmare. Det är intressant att få bilen snabbare och jag lär mig känna skillnaderna när vi gör justeringar på bilen.

För att utvecklas ännu mer och analysera körningen använ-

der sig Robert av ett gps-system från Ostarz. När han laddat över all data till sin bärbara dator kan han titta på hastigheter och spårval på banan.

– Det är bra att titta hur jag kört, var jag är snabb eller tappar tid. En bra funktion är att programmet kan räkna fram ett optimalt varv genom att slå ihop de bästa sektortiderna.

Formel Basic är en bra första klass efter karting och även Robert har ambitionen att fortsätta sitt tävlande. Vad är dock inte säkert, men räkna med åtminstone ett år till i samma klass.

– Vi vet inte vad jag ska köra nästa år. Att byta till en annan klass är ett stort steg, inte minst ekonomiskt, så det kanske blir ett år till i Formel Basic.

Mästare igen



Efter ett långt uppehåll från racingen gjorde Mikael Bender comeback i mogen ålder. Precis som under kartingåren blev han mästare – 2011 i Porsche-klasserna GT3 Cup Challenge och GT Endurance.

Mikael Bender tävlade i sin ungdom med framgång i karting och körde även ett par säsonger i formelbil. Därefter tog en annan karriär vid och racingen lades på hyllan i mer än 25 år.

För några år sedan gjorde den nu 55-årige KAK-föraren comeback och den gångna säsongen visade han med totalseger i både GT3 Cup Challenge och GT Endurance att snabbheten och talangen från förr finns kvar.

AV GUSTAV LILJEBERG (TEXT), TONY WELAM (FOTO)

Efter framgångarna i GT3 Cup Challenge och GT Endurance är Mikael Bender åter en vinnare i motorsportsammanhang. Från sin

första karriär har han en snart 40 år gammal kartingtitel.

– Stefan "Lill-Lövis" Johansson vann junior-NM i karting samma dag som jag blev seniormästare,

minns Mikael Bender, som på den tiden tävlade för Järfälla MK.

– Vi är för övrigt lika gamla men jag hoppade över en klass. Senare åkte vi också Formel 3 samtidigt.

Sitt första motorfordon fick Mikael av sin pappa som konstruerat en liten bil. Det skulle dock inte dröja länge förrän den unge Bender satt i en riktig kart.

– Han ritade en pulka som på sommaren fungerade som tramp eller sparkbil. Snart monterade han en gräsklipparmotor på ramen men då förgasaren hamnade på fel håll gick inte motorn. Istället inhandlades ett riktigt kartingchassi på Ös-We Ring och sommaren 1968 körde jag där nästan varje dag.

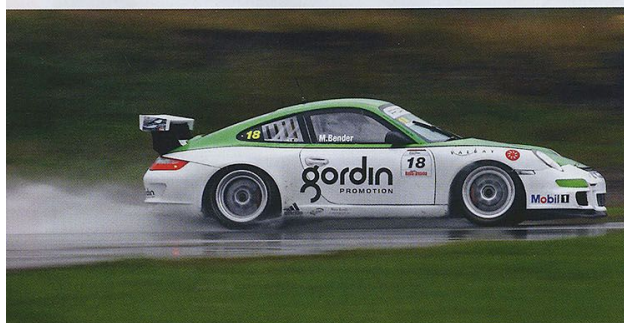
– Karting var inte så avancerat på den tiden. Vi kunde inte så mycket om bilar – min pappa var arkitekt och trimmade motorerna som om han gjorde små skulpturer.

Efter kartingen fortsatte Mikael i Formel 3 och Formel Ford, men i daterat material kunde han inte konkurrera mot de mer bemedlade konkurrenterna. I slutet på 1970-talet lades hjälmen på hyllan och en civil karriär som ledde till läkemedelsbranschen tog över.

UNDER ETT PAR år på 2000-talet tävlade Mikael's barn, tvillingarna Alexander och Caroline samt William i karting. Alexander och



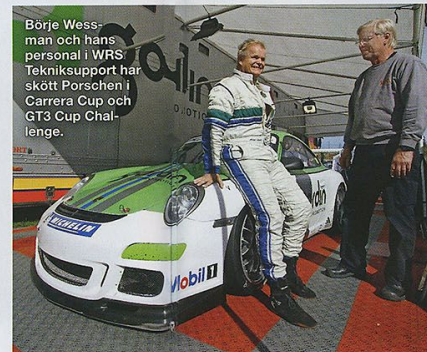
Den här säsongen har Mikael Bender slagit betydligt yngre förmågor i GT3 Cup Challenge. Förrare som Niclas Olsson har fått se sig besegrade av den 55-årige motorsportentusiasten.



Regn har alltid passat Mikael's mjuka körstil, oavsett om han suttit i en kart, formelracer eller Porsche 997 GT3 Cup som är hans senaste tävlingsbil.



Dubble Carrera Cup-mästaren Jocke Mangs har coachat Mikael under året och även delat på körningen i GT Endurance.



Börje Wessman och hans personal i WRS Teknisksupport har skött Porschen i Carrera Cup och GT3 Cup Challenge.

Caroline fortsatte sedan ett par säsonger i JTCC.

Vid den här tiden passade Mikael på att göra comeback efter 25 års uppehåll, först i karting med sjundeplats i Sport 2000-RM 2005 och säsongen därpå i Radical. Säsongerna 2009 och 2010 återfanns han i Carrera Cup i Börje Wessmans team WRS Tekniksupport.

Det är roligt att köra racing som äldre, nu är det inte så allvarligt längre. Ligger man långt ner i fältet är det ingen idé att stänga konkurrenter, men kör vi om segern är det så klart annorlunda.

I Carrera Cup började Mikael långt bak i startfältet men arbetade sig så småningom uppåt. Till i år tog han och WRS statusmässigt ett kliv ner till GT3 Cup Challenge och gick in på andra året i GT Endurance med entimmeslopp. Klaserna har hittills körts i ett samarbete mellan Flash Engineering, som driver Carrera Cup, och SSK som arrangerar själva tävlingarna.

SERIEBYTTET HAR INTE hindrat Mikael's utveckling som förrare. I vintras inledde han ett samarbete med dubbla Carrera Cup-mästaren Jocke Mangs som

tidigare coachat Porsche-förare med framgång. Förutom att hjälpa till med råd och tips har Mangs dessutom delat på körningen i tre av fyra GT Endurance-lopp.

Det har varit jättekul att arbeta och tävla med Mikael. Det har varit bra ordning på grejerna i Börje Wessmans team och kul att se Mikael's utveckling som förrare. De helger vi kört tillsammans har vi jämfört data och jag har fått förklara för honom hur bra han kör, säger Jocke Mangs och fortsätter:

Redan i januari bestämde vi oss för att samarbeta den här sä-

songen. Det började med ett test i Kroatien i mars och det Mikael lärde sig där tog han med sig till de svenska banorna. Mikael kör jättebra och är en duktig GT-förare med snabba och jämna varvtider. Det som saknas är lite attack men det kan han nog ta fram. Teamchefen Börje Wessman har sett Mikael's framsteg på nära håll och minns tydligt ett av ögonblicken när föraren tog ett stort kliv framåt.

Utvecklingen har varit enorm. I mitten på förra året hände något när vi testade i Falkenberg. Mikael började köra på helt

andra varvtider och i år har det gått fantastiskt bra, berömmar Börje Wessman.

FRAMSTEGEN HAR visat sig i resultatlistorna. Under året segrade Mikael i fyra lopp i GT3 Cup Challenge och säkrade totalsegern i årets näst sista race på Kinnekulle. Lika bra var det, för finalen senare samma dag bröt han i stor ledning när en hjulupphängning gick sönder.

Dagen därpå tog han sin och Jocke Mangs fjärde seger i GT Endurance och en ny totalvinst var ett faktum.



Snabba fakta

MIKAEL BENDER

Född: 1956-02-01.
Bor: Lausanne, Schweiz.
Familj: Frun Lotta och barnen Caroline, Alexander och William.
Utbildning: Kemingenjör, civil-ekonom Stockholms Universitet, MBA University of Denver, USA.
Hobby: Racing.
Klubb: KAK.
Team: WRS.
Teamchef: Börje Wessman.
Mekaniker: Toli Cessman, Mats Andersson och Joel Ceder.
Musiksmak: Mark Knopfler.
Senast sedda film: Jägarna 2.
Äter helst: Oxfile.
Dricker gärna: Cola Zero.
Senast läst: Parallella Världar.
Tävlingsdebut: Gokart 50 cc Hammarbyhamnen 1968/69.
Antal tävlingar totalt: Fler än 100.
Bilar du tävlat med: Ihle, Lohl, Swiss Hutless, Van Diemen, GRD F3, Volvo, Saab, Radical och Porsche 997GT3.
Sporter du utövat: Karting och racing.
Privatbil: Mercedes S500.
Idrottlig framtidsdröm: Le Mans 24-timmars.
Styrka som förrare: Intelligent, "läser andra förare".
Kan jag bli bättre på som förrare: "Jävla anamma".
Sponsorer: Gordin.
Främsta meriter:
Racing: Mästare Porsche GT3 Cup Challenge och Porsche GT3 Endurance 2011.
Karting: 2:a Junior-VM 1971, nordisk seniormästare 1972, nordisk mästare lag 1972/73.

Det satt fint, jag kan inte vara mer än nöjd. Det är riktigt trevligt att ta hem båda titlarna.

Coachen och medföraren Jocke Mangs tycker att Mikael borde satsa på Carrera Cup igen, men det ser inte ut att bli en motsvarande racingsatsning som han gjort de senaste åren. En flytt till Schweiz står för dörren och med det kanske en större möjlighet att köra på de stora banorna ute i Europa.

Jag vill prova på långlopp, helst ett 24-timmars. Det finns banor i närheten av vårt nya boende så även om det inte blir någon full säsong hoppas jag fortsätta tävla. ●