



Volvo Original Cup har växt till sig igen och blivit den största klassen i SSK-Serien. Stående fr v: Ulf Borgström, Christer Ahlberg, Daniel Malmberg, Richard Hansson, Axel Hellsten, Jan Johansson, August Krokström, Magnus Hasselström och Charlie Ahlberg. Sittande fr v: Erik Halvorsen, Tim Svensson, Ida Ericsson, Christoffer Gruff, Jonas Andersson, Jimmy Eriksson och Jimmy Andreasson. Foto: Bengt-Åce Gustavsson

SSK-Serien

Stockholms Sportvagnsklubb arrangerar SSK-Serien sedan 1971. SSK var under många år ledande inom svensk racing, men har idag hamnat lite i skymundan bakom STCC och TTA. SSK's signum under alla år har varit glad racing för lite pengar och det gäller fortfarande. Tävlingsarna är de bäst organiserade i landet. De har en mycket väl sammansvetsad organisation och bärgningarna är i världsklass. Lägg därtill den bästa maten i restaurangen på hemmabanen Kinnekulle Ring! Speakern summerade det så bra när han sa att "SSK är Elitserien i klubb racing!"

SSK-Serien är en plantskola för framtidens racerförare. Den egna klassen Renault Junior Cup har körts sedan 1990, och där har många förare startat sin karriär. Tillåtet att köra är det från det år föraren fyller 14 år, tills det år vederbörande fyller 18 år och måste gå vidare. Under senare år har de flesta valt JTCC, men de sista två åren har fler och fler valt att stanna i Volvo Original Cup, som också drivs av SSK.



Efter den rekordjämnna säsongen i Volvo Original Cup stod Jimmy Eriksson (th) som segrare i klassen, men tvåan Axel Hellsten (tv) blev årets SSK-mästare där man räknar in samtliga resultat. Foto: Bengt-Åce Gustavsson

Volvoklassen startade med 240-modellen en gång i tiden och sedan fylldes den på med modellerna 740, 940 och S40. I fjol släpptes 850 in och det var den vitamininjektion klassen behövde för att bli stark igen. I år var den största klassen i SSK.

Jimmy Eriksson gick segrande ur den mycket jämna säsongen. Han vann fyra race, men segermarginalen till tvåan Axel Hellsten var bara en poäng! Hellsten tog tre segrar. Tim Svensson vann två gånger och kom trea. I Renault Junior Cup inledde Simon Englund året med en dubbelseger, sedan hoppade han över till JTCC. Henric Skoog vann därefter fyra race på raken. Han hade hela tiden Lina Björklund rätt bakom sig i resultatlistan och på Raceweek, SSK's stora sommarfestival, slog hon till och vann båda racen. Det var helt jämnt i tabellen, men sedan tog Skoog tre segrar till. Det hjälpte inte att Björklund vann sista finalheatet, Skoog blev mästare före Björklund och Philip Larsson.

SSK har ytterligare en ungdomsklass och det är Formula Basic. Den körs både i Norge och i Sverige och lockar därmed förare från båda länderna. Robert Svensson vann före Tommy Östgaard och Ida Granegård. Formula Basics signum är att de bjuder på väldigt många omkörningar. Bilarna är lätta att slipstreama med, och inte sällan skiftar ledarpositionen två-tre gånger per varv! Detta gör det väldigt underhållande för publiken och förarna får väldigt fin träning.

SSK Klass 3 var egentligen störst, sett till antal utövare totalt, men många av dessa körde bara sporadiska race. Det var faktiskt ingen förare som körde samtliga race. I 3 A vann Per Gustavsson före Per Strödal och Lars Brandström. 3 B blev en helnorsk affär med Steffen André Feet före Aleksander Schjerpen och John B Roligheten. 3 C vanns av Johan Wärnbring före Patrik Skoog och John Erik Öberg.



Henric Skoog vann årets Renault Junior Cup, men han var ständigt jagad av Lina Björklund (tv). Philip Larsson tog hand om tredjeplatsen i serien. Foto: Bengt-Åce Gustavsson

Racing



Patrik Lundgren vann SM i Superkart till både sin egen och andras förvåning. Hans jämnhet gav udelning när alla favoriter bröt i finalen. Foto: Bengt-Åce Gustavsson

I Klass 2 var det en trio som kämpade om pallplatserna i varje race. Reine Bergström vann till sist med endast två poäng före Malin Hellman/Johansson och Ingvar Nilsson kom trea, ytterligare tre poäng bakom. Klass 1 vanns klart av Ove Ring före Roger Wikström och Stina Sjöman. I SSK Classic vann Gunnar Olårs före Ulf Andersson och Staffan Olårs. I Classic Standard vann Marcus Söderqvist före pappa Bosse Söderqvist och Olle Erixon.

Superkartarna körde också med SSK, i SSK's tabell vann Henrik Vejen före Patrik Lundgren och Robin Nilsson. Två av dessa tävlingar ingick i SM, som Patrik Lundgren vann före Stefan Malm och Robin Nilsson. Stefan Malm är den ständige tvåan, det tycks som förgjort för honom att vinna SM.

Det kördes även en Scandinavisk Cup och den vanns av Henrik Vejen före Henrik Lilja och Patrik Lundgren. I alla SSK-klasser måste förarna räkna bort sina två sämsta resultat i tabellen, men för att bli SSK-mästare måste alla räkna samtliga resultat. Det brukar ändå vara den personen som tagit mest poäng i sin klass som blir SSK-mästare, men inte i år. I den rekordjämnna Volvoklassen var det Axel Hellsten som tog mest poäng totalt sett och han blev därmed årets SSK-mästare. SSK har under året haft en rad supportklasser från RHK, SPVM, ERCup och även Norska klasser.



Henrik Vejen vann Superkart Cupen och SSK-serien i Superkart, men i SM fick han inte vara med i år eftersom han är Dansk. Foto: Bengt-Åce Gustavsson



Robin Friskopps anser att stämningen i Formel Basic är kanonbra. För han problem med sin bil får han alltid hjälp av andra. Foto: Bengt-Ace Gustavsson



Här är förarna samlade efter kvalet på Raceweek på Kinnekulle Ring. John Graff gjorde något väldigt banbrytande när han jobbade som speaker samtidigt som han körde Formula Basic. Detta var troligen första gången i världshistorien som en speaker sände live från en formelbil! Foto: Bengt-Ace Gustavsson



Robert Svensson har tagit ledningen i regnet på Kinnekulle Ring före Ida Granegård och Robin Friskopps. Ida var i ledning i båda racen på Raceweek, men hon försvrade sig och smurrade av i ledning båda gångerna... Foto: Bengt-Ace Gustavsson

Formula Basic

Från skrivbordsstolen hemma till sittbrunnen i en Formula Basic. För Robin Friskopps var inte steget långt trots att racingen den här säsongen blev verklig, och inte bara förmedlad via dataskärmen. Detta tack vare norrmannen Bård Bergsjö.

Formula Basic är idag en av få formelbilsklasser i Sverige. Dess mycket speciella historia började med att den norske racingentusiasten Bård Bergsjö besökte Silverstone för nästan tio år sedan. Bakom en lagerbyggnad såg han en hel hög med gamla formelbilar. Han frågade vad det var för något och fick veta att det var gamla skolbilar som inte användes längre. De kallades Formel First, och var byggda av Van Diemen. För att det skulle vara billigt var de utrustade med ett drivpaket från Ford Fiesta.

Bård Bergsjö köpte alla på ett bräde, närmare 50 stycken! 2006 körde han ett par provtävlingar i Norge, och året efter blev det en riktig klass. Då fick även publiken i Sverige se dem för första gången, då Bergsjö inledde ett samarbete med SSK. Sedan 2008 har bilarna tävlat både i SSK och i Norge.

Klassen blommade upp snabbt, och lockade genast

runt 25 förare. De flesta av de unga förarna har gått vidare i karriärstegen.

Bilarna är fortfarande enkla och billiga. Förarna får för den skull en bra utbildning då bilarna inbjuder till slipstreaming, vilket i sin tur lockar till omkörningar. Något som publiken ofta bjuds på i stort antal.

Förra vintern drog Bård Bergsjö igång en talangjakt - Racing Star Challenge - där första priset var en fri styrning i Formula Basic den gångna säsongen. Vem som helst fick vara med, förutsatt att det enda kravet uppfylldes: Deltagaren fick inte hade någon motorsportlicens.

De som anmälde sig fick köra utslagningsstävlingar på Gelleråsen med hyrkart. När poängen summerades stod en dataspelande 20-åring överst i resultatlistan, Robin Friskopps från Tjörn.

- Vi sex finalister fick köra sex finalheat och byta kartar hela tiden för att få det rättvist, säger Robin Friskopps.

Han har under flera år ägnat massvis med timmar i sin racing simulator där han har kört racertävlingar över hela världen över Internet. När han klev ned i racer bilen våren 2012 för att ta sin licens var det första gången någonsin som han satt i en racerbil!

Friskopps lärde sig snabbt och hängde med skapligt redan från början.

- Verkligheten är ännu bättre, även om det är virtuellt på på

datorn som jag lärt mig köra bil, säger Robin.

Han håller med om att det varit ett lärorikt år.

- Jag har lärt mig mycket om att köra. Mer med en bakhjuldriven Formula Basic än jag skulle ha gjort med en standardbil. Nu kändes det helt naturligt redan första gången.

Hade inte om varit hade han tagit två andra platser i finalen på Karlskoga, och då hade slutat trea i totalen. Nu blev han två i första racet, men trea i det andra. I den norska finalen var Robin Friskopps mindre än en sekund från segern. Då gick fyra bilar över mållinjen nästan samtidigt. Årets mästare i serien blev Robert Svensson.

- Får jag bara ihop det ekonomiskt blir jag med nästa säsong också, säger Robin.

Oavsett vilket lär han träna under vintern med iRacing eller Live for speed. Fastnaglad vid datorn istället för fastspänd i en Formula Basic.

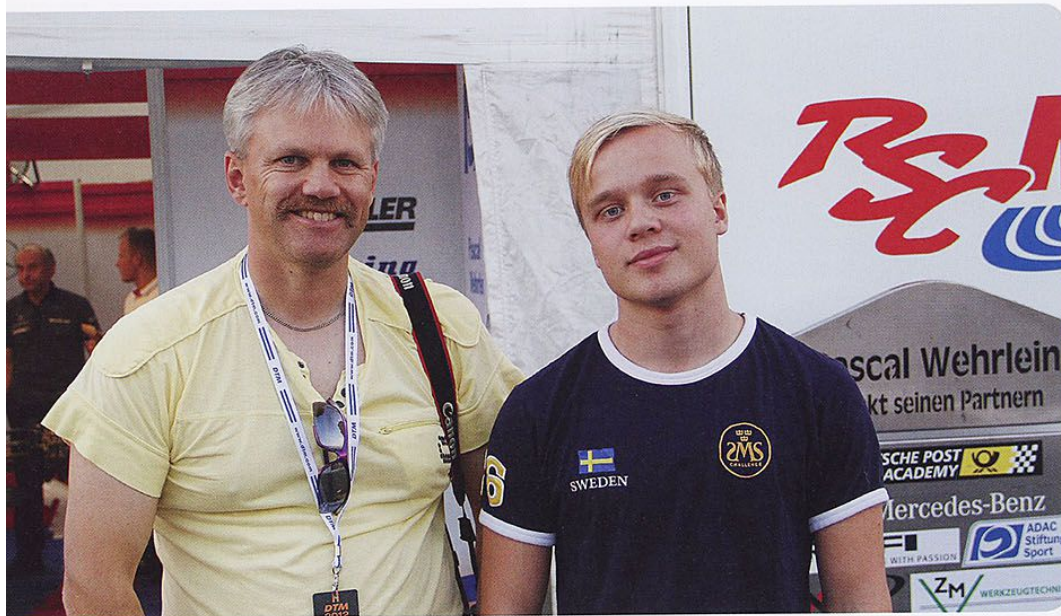
Några som började i Formel Basic var Robert Helling, utsedd till årets bästa racerförare i Sverige 2011. Årets Radicalmästare Simon Hultén och tvåan Jesper Westerholm kommer från Basic, liksom Semcon Cup-föraren André Andersson. Norske föraren Henrik Furuseth vann sin hemmaserie i fjol, och i år åkte han över till USA och vann USF2000-serien direkt.

Av: Bengt-Ace Gustavsson



Nestorn Bård Bergsjö har gjort något helt unikt inom svensk och norsk motorsport. Han har på egen hand skapat en racingklass som han dessutom har pumpat in massvis med pengar och tid i. Frågan är om det finns någon annan som gjort mer för ungdomar och racing i modern tid än Bård Bergsjö.





Under besöket på Hockenheim fick Bengt-Åce Gustavsson en pratstund med F3-föraren Felix Rosenqvist. Foto: Mikael Blom

Resestipendiet

Ryggdunkningar och mängder med mail. Det fick Bengt-Åce Gustavsson sedan Svenska Bilsportförbundet beslutat ge honom årets Resestipendium på 12 000 kronor.

- En rent otrolig respons. Jag blev både smickrad och rörd, hade absolut ingen aning om att jag skulle äras på detta sätt, säger "Bengan".

Men han började åka på tävlingar för snart tjugo år sedan. Från slutet av 1990-talet är han i synnerhet ute på racing. Alltid med kameran i högsta hugg, för att efter säsongens utgång sätta samman Racefotos Racelexicon på DVD. För ett antal år sedan samlade han in allt material som finns att uppbirga kring Dalsland Ring och gjorde en prisad dokumentärfilm. På lediga stunder har han också fått fart på Bengtsfors MC, mycket tack vare den enkla tävlingsformen Drivers Open. För alla oss som känner Bengan är det inte ett dugg konstigt att han fick Resestipendiet 2012.

Som bekant har året 52 veckor. Sommaren är kort, sjunger Tomas Ledin, och helgerna inte så många kan tyckas. Men Bengt-Åce hann tillsammans med sin fästmo Hannele Björemo vara ute på 29 innan racingsäsongen var över.

- Vi hade ledigt över midsommar och två helger i juli, säger han.

Vet ni vad denne entusiast gjorde då? Jo, körde till Finland på semester – för att se alla racingbanor som finns där. En nätt tripp på 340 mil.

- Lägenheten i Bengtsfors hade jag inte varit i sedan mars, och återvände efter alla finaler, säger Bengan.

- Fram på höstkanten är jag lite mätt på racingen, men fram mot jul saknar jag det allt igen och vill ut på nytt!

Vad gjorde han då för den prissumma han tilldelades? Åkte på racing förstas!

- Jag skulle gärna vilja se en F1-tävling live, men alla de europeiska tävlingarna körs samtidigt som dem jag bevakar här hemma. Att flyga långt är inte min grej, så de avslutande tävlingarna lät inte ett dugg lockande.

Alltså slog han sig ner vid datorn och googlade lite. Fann att efter sista racehelgen här hemma – 13-14 oktober – fanns finalerna i BTCC och i DTM att uppleva.

- Jag har varit på några banor förut i England, men aldrig



Fotograf och frilansskribent Bengt-Åce Gustavsson, racefoto.se och Bengtsfors MC, tilldelades 2012 års Resestipendium. Överlämmandet ägde rum på Kinnekulle där förbundsstyrelsens ledamot Pierre Ellison lyckades med konststycket att hemlighålla allt och därmed övermaska "Bengan" totalt. Foto: Hannele Björemo

i Tyskland, säger Bengan.

Tanken var naturligtvis att Hannele skulle följa med, men hon var av en annan åsikt.

- Hon tyckte jag skulle ta med någon kompis istället och göra det till en grabbhelg. Hon hade sett tillräckligt med racing i år!

Det blev gode vännen och ständige supportern Mikael Blom som fick erbjudandet, och som omgående tackade ja. Tillsammans med 149 000 andra begav de sig till Hockenheim i Tyskland.

- Jag minns inte när jag satt på en läktare senast. Det var väldigt många år sedan, och jag insåg hur bortskämd man är som fotograf och får stå vid "rinksida" och se bilarna passera förbi bara någon meter framför, säger Bengt-Åce "Bengan" Gustavsson.

Den här gången var han ju på semester. Därför blev det "bara" 2 500 bilder tagna med kameran!

Av: Annemo Friberg

Bilsportförbundets motivering:

"Årets utmärkelse tilldelas en person som genom sitt stora engagemang synliggjort svensk Motorhistoria på ett unikt sätt och samtidigt har fått återuppliva en avsmunad verksamhet på sin hemort."



Dubbla roller för ambitiöse Ahlberg

Racerförare i SSK ena helgen. Mekaniker i Camaro Cup nästa. Charlie Ahlberg gör allt för drömmen om att en dag kunna leva på racingen – som mekaniker.

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

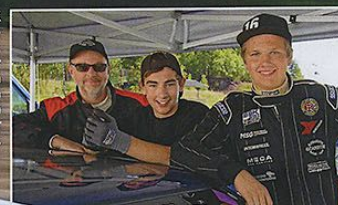


Den Volvo 850 som Charlie Ahlberg kör i SSK-serien är både välbyggd och enormt fräsch. Charlie sätter en ära i att ha bra ordning på materialet.



Som mekaniker i Camaro Cup lär sig den 18-åriga studenten mycket. Charlie skruvar på Alexander Graffs bil i Kågered Racing.

Till racen i SSK åker Charlie Ahlberg inte ensam. Pappa Christer kör teamets andra Volvo 850 och kompisen Johan Björnsson hjälper till med mekanik.



- Bilsport Rally&Racing åkte till Kinnekulle Ring och SSK-serien. Vi valde att bevaka den "lilla" tävlingen, inklämd mellan populära Raceweek och finalen på Gelleråsen utanför Karlskoga. I en depå med plats för många fler bilar hittade vi bland annat:
- En racerförare från Småland med ambitioner att göra internationell karriär som mekaniker.
 - En lite bekymrad, men också hoppfull, SSK-ordförande.
 - En trio tjejer i en och samma klass.
 - Toppförare med olika mål 2013: JTCC och - rally!

Snabba fakta

CHARLIE AHLBERG
Född: 26 maj 1994 i Ljungby.
Bor: Lagan och Anderstorp.
Familj: Mamma, pappa och syster.
Yrke: Student, läser tredje och sista året på Motorsportgymnasiet i Anderstorp.
Hobby: Racing, hockey (domare) och golf (hcp 16).
Klubb: Anderstorp RC.
Musiksmak: Dansband.
Senast sedda film: Fast five.
Äter helst: Mammans mat är god.
Dricker gärna: Vatten.
Senast läst: Bilsport.
Tävlingsdebut: Renault Junior Cup 2009.
Antal tävlingar totalt: Ett 40-tal.
Bilar du tävlat med: Renault Clio, Volvo 850 och så körde jag en Saab i debutracet som folkraceförare.
Sporter du utövat: Hockey och golf.
Drömmar om: Att kunna leva på racingen, som mekaniker.
Sponsorer: Scandiumbil.com, Meca Bildelar, Wima Fritid.se.

Bilfakta

VOLVO 850
Bilen byggd av: Charlie Ahlberg och Johan Björnsson.
Årsmodell: 1997.
Kaross: Skyddsburan är byggd enligt SBF:s gemensamma tekniska reglemente i kombination med VCC-reglementet. Sammanlagt sitter det cirka 25 meter för i bilen.
Motor: Volvo B5254-block, vevaxel och vevstakar från B5244-03. Tråg från B5244 med skvalpskydd från S60 Challenge-motorn och inbyggd oljekyl. Planad topp från Volvo 850 GLT-92. Specialbyggd vevhusventilation med återrinning till tråget.
Effekt: Ca 190 hk.
Transmission: Växellåda från V70 1997 med 2,0-liters-motorn. Koppling från 850 T5-R och original drivaxlar.
Hjulupphängning: Öhlins fjäderben och stötdämpare förfinade av Börje Wessman på WRS Teknisksupport. Ombyggda fjäderbänklagringar fram för att kunna justera caster samt ombyggda stötdämparinfästningar bak för att kunna justera droppet på bakhjulen.
Fälgar: Volvo Original från V70 Turbo 6,5x16".
Däck: Yokohama A048-M 195/55-16.
Vikt: 1.260 kg med förare efter målgång.

Charlie Ahlberg från Lagan är en synnerligen målmedveten, ambitiös och seriös ung smålänning. Hans stora dröm här i livet är att göra internationell karriär. Fast inte som förare, utan som mekaniker.

– Tävlar gör jag i första hand för att det är så jäkla kul, säger han när vi träffas i samband med en SSK-tävling på Kinnekulle.

– Jag vet att jag inte är den snabbaste föraren i den här depån, men den erfarenhet jag skaffar mig bakom ratten har jag självklart stor nytta av när jag skruvar.

Dessutom använder jag min egen bil lite som testrigg för mitt mekanikerarbete.

PAPPA CHRISTER säljer transportbilar i eget företag hemma i Småland och det är den verksamheten som ligger bakom Charlies intresse för bilar. Innan han flyttade till Anderstorp för att läsa på Motorsportgymnasiet tillbringade han mycket tid på familjeföretagets verkstadsgolv.

– Av killarna där har jag lärt mig otroligt mycket, säger Charlie, som innan han bestämde sig för att börja med racing för tre år sedan, hann bygga och göra i ordning flera A-traktorer.

Första racingklassen blev Renault Junior Cup. Efter två säsonger i den – femma totalt 2010 efter bland annat två pallplatser – bytte han till Volvo Original Cup. Då tog också arbetet i verkstaden fart på allvar. Charlie bestämde sig nämligen för att bygga sin egen Volvo 850.

– Jag lade ner cirka 600 timmar på bygget, berättar han.

I år gör pappa Christer sin första racingsäsong i den bilen. Charlie kör en annan 850 som han självklart också byggt – med stu-

diekompisen Johan Björnssons goda hjälp.

– Det var så mycket jag ville förbättra att jag bestämde mig för att bygga en bil till. I den nya sitter det en annan bur, karossen är vridstyvare, hjulupphängningen är annorlunda och stötdämparna har jag fått Börje Wessmans hjälp att förlina.

Bilen, som byggdes som projektarbete på skoltid, är i ett fantastiskt skick. Efter en säsong i SSK är den fortfarande som ny.

– Det ska självklart vara ordning och reda på prylarna, säger Charlie, som hyllar följande enkla

princip när det gäller skötseln av sin tävlingsbil: Ju mer du gör hemma, desto mindre behöver du göra under tävling.

CHARLIE ÄR INNE på tredje och sista året på Motorsportgymnasiet. Som tävlingsmekaniker har han redan uppmärksamats. Hösten 2011 blev han nominerad till priset Young Technician Award. Charlie vann visserligen inte, men som en av två mekaniker blev han uttagen till Svenska Bilsportförbundets racinglandslag med satsning på unga talanger. Med landslaget har han ännu

så länge varit på ett träningsläger på Bosön.

TILL VÅREN väntar praktik för den 18-årige studenten och det råder ingen tvekan om var Ahlberg helst av allt vill göra den.

– Utomlands. Tyskland eller USA, säger han snabbt.

I USA har han faktiskt redan skruvat. Han var där med Camaro Cup-gänget i vintras.

– Det var tack vare Magnus Krokström som jag kom in i Camaro Cup. Under den första SSK-tävlingen 2010 frågade han mig om jag ville skruva åt

honom på den nya Camaro Cup-bilen.

Självklart blev svaret ja. Säsongen därpå fortsatte Charlie hos Memphis Racing och när Alexander Graff tog över "Krokens" bil efter halva säsongen följde smålänningen liksom med på köpet.

Det var då han lärde känna Börje Wessman och det är via honom Charlie i dag skruvar åt Graff, men för Kågered Racing.

På Graffs bil har Charlie hand om framvagn och motor.

Mekanikerjobbet i Camaro Cup har gett Charlie Ahlberg en bra

inblick i hur det går till på nationell toppnivå. Inför vårens praktik hägrar uppdrag internationellt.

– Jag vill vara ute i god tid och med Börje Wessmans hjälp har jag redan skickat ut mitt cv och gjort vissa förfrågningar, säger Charlie och avslöjar i nästa mening att han tryckt i väg ett mail till självaste Mattias Ekström.

Den sistnämnde är som bekant stor stjärna i DTM och att få komma till Audi i Tyskland vore givetvis en riktig höjdpunkt.

Precis som Charlie började Mattias sin karriär i SSK. Kanske gör de snart varandra sällskap i DTM? ●

RACING SSK-SERIEN



Svensk racing saknar tjejer bakom ratten. Därför är det extra roligt att läsa startlistan i Renault Junior Cup. Där är nämligen en tredjedel – tre av nio – tjejer. Lina Björklund (mitten) från Gävle är den som lyckats bäst, men även Hanna Tolstrup (t.v.) från Uttran och Emelie Mattsson, Sandviken, har noterats för några riktigt bra placeringar i konkurrens med killarna. Trion håller ihop i depån och känner varandra sedan tidigare. Alla har nämligen kört karting.

Historisk yngling drar till skogs

● **FÖR NÅGRA** år sedan var Tim Svensson den yngste föraren i SSK när han som 13-åring fick dispens att debutera i finalen. Då körde han Renault Junior Cup. I dag sitter den snart 18-åriga smålänningen bakom ratten på en 850 i Volvo Original Cup. Tim är en av toppförarna i årets mästerskap, men oavsett hur säsongen slutar kan han ändå vara förloard för racingen till nästa år.

– Jag har planer på att köra Grupp H i rally, avslöjar tonåringen från Team Skogsåskarna och Tranås.



Så här kan det se ut när Marcus Söderqvist får fart på SSK-seriens vassaste "Bubbla".

Söderqvist hoppas på fler konkurrenter

● **EN SVART** Volkswagen 1303 S först, före ett helt koppel av Volvobilar.

Ja, så kan det se ut i SSK – när Marcus Söderqvist är på hugget.

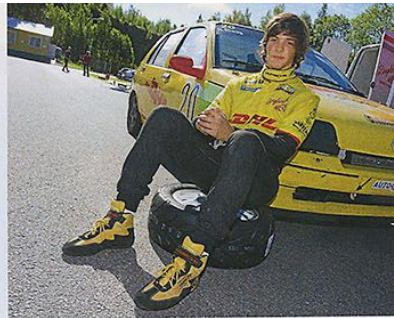
– Gammal är äldst. Det hänger nog på rutinen – både min och bilens, skojar han.

Jämfört med många av förarna i Volvo Original Cup är Marcus en yngling. Yngst i VW-dominerade SSK Classic Standard är han definitivt inte. Huvudkonkurrenten i klassen är nämligen 74 år – Marcus pappa Bo "Röfärgam" Söderqvist.

Båda har kört "Bubbla" i SSK under flera år. De hade sällskap av en handfull konkurrenter i Beetle Cup under några säsonger, men till slut var det bara duon från Vingåker kvar. Det är därför bilarna i klassen numera kör tävlingsheaten ihop med Volvo Original.

Team Söderqvist driver ytterligare ett par VW i klassen och Söderqvist den yngre hoppas på fler konkurrenter till kommande säsong.

– Det finns många Volkswagenbilar som står och samlar damm. Synd, för det här är en jätta rolig och billig klass att köra.



Skoog direkt till JTCC

● **RENAULT JUNIOR CUP** följt av Volvo Original Cup och därefter Renault Clio JTCC. Där har ni en ganska populär karriärväg för unga, svenska racingtalanger som växt ur sin kart.

Henric Skoog från Torshälla, men tävlande för Karlskoga MK, är en av toppförarna i årets upplaga av SSK-seriens ungdomsklass Renault Junior Cup. Det är emellertid inte speciellt troligt att vi får se Henric i VOC nästa år. Den klassen har han för avsikt att hoppa över och gå direkt till JTCC.

– Jag är jättesugen på det. JTCC verkar både spännande och bra, säger han.

Ännu har han inte haft möjlighet att testa den nya JTCC-bilen, Renault Clio. Mer hemma känner han sig i den andra alternativa kärnan för 2013 års säsong, den Porsche 911 GT3 Cup pappa Patrik med framgång kört i Carrera – GT Cup.

– Den har det blivit några varv i, berättar Henric som är mycket seriös och målmedveten i sin racingsatsning.

– Det är det här och skolan jag bryr mig om, konstaterar han.



Lina mogen för nästa steg

● **LINA BJÖRKLUND** från Gävle är en vinnarskalle som hela tiden vill framåt.

– Så fort jag känner att jag klarar av en klass vill jag upp ett steg och vidareutveckla mig, säger hon.

Efter två säsonger i Renault Junior Cup, varav den senaste som en av mästerskapets absoluta toppförare, verkar 16-åringen redo för nästa utmaning i karriären.

– Jag skulle vilja prova på rally och ge det en ärlig chans, berättar hon.

Lina har redan gjort ett antal tävlingar i en VOC 940 – med pappa som kartläsare. Ungdomsrally kan hon köra ända tills hon fyller 18 år, vilket ger henne ytterligare två säsonger att växa.

Även om det i dagsläget lutar åt rally 2013 för Björklund, utesluter hon inte inhoppt i Volvo Original Cup på banan kommande sommar.



Nu siktar SSK framåt

Micael "Laban" Ericsson har lagt ned mycket tid och energi på SSK-seriens ekonomi. Med kontroll på den vill ordföranden utveckla serien sportsligt och välkomnar såväl nya förare som funktionärer.

Ekonomin är under kontroll. Nu siktar SSK framåt. I höst ska "framtdsgruppen" presentera sina planer.

Oavsett vilken väg serien väljer måste funktionärskåren förnygras och tävlingsbilarna bli fler.

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

Välorganiserat. Familjärt. Mycket racing för pengarna.

Där har ni SSK-serien i ett nötskal.

För: stod serien dessutom för stora, välfyllda startfält i varje deltävling. Det gäller tyvärr inte längre.

– Här finns det plats för många fler, säger ordföranden Micael "Laban" Ericsson och blickar ut över depån där någon trängsel knappast råder denna helg.

Men så kör heller ingen av SSK-seriens gäst- eller supportklasser.

– Vi är beroende av dem och behöver ha cirka 120 startande per helg totalt sett för att gå runt rent ekonomiskt.

2012 har bland annat Formula Basic, Superkart, Ginetta, Clio Cup JTCC och Norsk GT fyllt på deltagarantalet de gånger de medverkat i serien vars kalender omfattar sex deltävlingar.

Saknaden efter Porsche GT3 Cup Challenge, som numera heter Carrera – GT Cup och ingår i TTA – Elitserien i racing, är emellertid stor. Inte minst ekonomiskt.

– Att förlora Porsche kostade oss 225.000 kr i intäkter. Det är pengar som vi inte haft möjlighet att ersätta eftersom beslutet om att flytta klassen kom så sent. Det var tufft för SSK att tappa så mycket pengar.

Självklart är det i de egna klasserna SSK i första hand vill se en utveckling.

I år är det egentligen bara i Volvo Original Cup som startfältet har varit riktigt bra. Där hade 20 förare tagit poäng inför finalen på Gelleråsen.

RENAULT JUNIOR CUP får också, med viss tvekan, godkänt med nio förare i tabellen. I övriga klasser har intresset varit betydligt sämre – om man bortser från Raceweek.

– Vår stora brist de senaste åren har nog varit att vi inte orkat med att tala om vad SSK är och står

för. Fokus har legat på ekonomin, men nu när vi har ordning på den, gäller det att börja utveckla verksamheten igen.

Jämte ambitionen och viljan att locka fler förare till tävlingarna vill SSK locka fler och yngre funktionärer.

– Vi har Sveriges bästa funktionärskår, alla vill ha den, säger "Laban" stolt och tillägger:

– Men medelåldern är hög. Vi måste förnya den.

Oavsett vad "framtdsgruppen" kommer fram till är en sak klar: förarna i SSK-serien vill tävla på fler banor.

I år har tävlingarna körts på SSK:s hemmabana Kinnekulle Ring, i Falkenberg och på Gelleråsen utanför Karlskoga.

– Till 2013 hoppas vi kunna komplettera med ytterligare en bana. Det vore roligt att ta SSK-serien till Mantorp Park. ●