

SSK-serien

Redan på sjuttioalet uppfann SSK uttrycket ”glad racing” och visst gäller det fortfarande, men tyvärr med allt färre som vill vara med och glädjas. Serien har körts sedan 1971, och det ironiska är att SSK är en av landets absolut bästa arrangörer. I brist på stora egna klasser tar de ofta in gästklasser för att få till tävlingshelgerna. Deras stolta flaggskepp sedan 25 år tillbaka är Renault Junior Cup, men inte ens den klassen var någon succé i år. På senare tid har i stället Volvo Original Cup varit det starkaste kortet. I år bytte de namn till VolvoCupen och införde nya grepp som shootout med ett kvalvarv, omvänd startordning och stående start. Ett tjugotal förare kämpade om segrarna och bäst av alla var August Krokström, före Daniel Malmborg och Erik Halvorsen. Krokström blev dessutom årets SSK-mästare. Serien vädrar ändå morgonluft, för vid höstens avslutande kurs var det inte mindre än nio juniorer som tog licens och dessa har för avsikt att köra i Renault Junior Cup 2015.



*August Krokström vann VolvoCupen och blev även SSK-mästare 2014.
Foto: B-Å Gustavsson – www.racefoto.se*



*VolvoCupen var ankaret i SSK-serien 2014.
Foto: B-Å Gustavsson – www.racefoto.se*

August Krokström SSK-mästare

● **AUGUST KROKSTRÖM**, årets vinnare av Volvo-Cupen, hyllades också som SSK-mästare efter finalen på Mantorp Park där det återstod att kora tre mästare.

Dessvärre blev det bara fight om titeln i en, Klass 2. Där bjöd **Tim Svensson**, Team Skogsåskarna, och **Ingvar Nilsson** från Hällefors på en härlig duell om andraplatsen bakom **Anders "Strimma" Svensson** i finalracet. Nilsson var vassast, men det hjälpte inte. Tim styrde sin Opel Manta till tredje plats och det räckte för att han skulle ta sin första SSK-titel. Efteråt gratulerades han av skadade system **Malin Hellman Johansson**. Hon vann klassen i fjol och lovar att plocka guld av brorsan 2015.

Hasse Grönlund från Grums kom till finalen i ledning i Classic Racing och hade inga problem att köra hem titeln i sin Volvo 343. Enda hotet, **Jörgen Aldén**, hade tekniska bekymmer med sin Ford Escort och kom aldrig till start.

Kvar i depån – med tekniska problem på Ford Fiesta – blev även **Johan Persson** från Grums, som därmed förlorade guldchansen i Klass 1. Där gick i stället segern till klassens andre **Johan Persson** – upplagan från Köping – som inte ens fanns på plats på Mantorp Park.

Övriga klassvinnare i SSK-serien blev **Heidi Ryrlén** (Renault Junior Cup), **Reine Carlsson** (Klass 3B), **Dag Andersen** (Klass 3C) och **Gert Severinsson** (Classic Standard).

Heidi Ryrlén, Vänersborgs MK, blev första tjej efter **Sofia Lassbo** (1995) att vinna SSK-klassen Renault Junior Cup. Ryrlén, som var fyra 2013, dominerade årets serie stort med nio segrar på elva race. Totalt deltog endast fem förare, men till 2015 flaggar SSK för ett betydligt större startfält.



August Krokström dominerade VolvoCupen stort i sin 855 och blev 2014 års SSK-mästare.

FOTO: MICKE FRANSSON



I fjol vann Malin Hellman Johansson Klass 2 i SSK. I år slog lillebror Tim Svensson till och tog sin första SSK-titel i samma klass.



Heidi Ryrlén in action.

FOTO: MICKE FRANSSON

FOTO: MICKE FRANSSON



Plantskolan föryngrar

Renault Junior Cup – nu öppen för 13-åringar

Plantskola. Talangfabrik.

SSK-seriens juniorklass passar in på båda beskrivningarna.

Nu föryngras den för att ge en ny racinggeneration chansen att utvecklas.

Från och med den här säsongen blir det möjligt för 13-åriga killar och tjejer att tävla i Renault Junior Cup.

AV JERKER JOHANSSON (TEXT), TONY WELAM, MICKE FRANSSON, RACEFOTO (FOTO)

Ar 1991 avgjordes premiärupplagan av vad som då hette Renault 5 Junior Cup.

– Vi körde alla våra tävlingar på Sturup, minns Henrik Sirath, som slutade tvåa bakom Andreas Boström, men som tog revansch och vann före just Boström året därpå.

Klassen väckte stor uppmärksamhet. Inte minst beroende på deltagarnas ålder, 15-18 år. Ofta beskrevs den i media som "klassen

där förarna inte ens har körkort". Lilla, framhjuldrivna Renault 5 blev snabbt en ganska populär "övningskörningsbil" för de ungdomar som kanske hade ett annat mål i karriären än att en dag få krypa ner i sittbrunnen på en Formel 1-bil.

Renault 5 Junior Cup, som döptes om till Renault Junior Cup när Cliomodellen fasades in med början 2004, blev en perfekt instegsklass inte bara till racingen utan till motorsporten i allmänhet.

Ovan nämnda Sirath, som tävlade för SMK Hörby, blev svensk juniormästare i rally 1999 och framgångsrik rallyförare med SM-titlar på meritlistan blev det även av 1995 års mästare, Patric Carlsson från SMK Nyköping.

TRE ÅR SENARE. 1996, vanns Renault 5 Junior Cup av den förare som gjort SSK:s juniorklass mest känd av alla, Mattias Ekström. Via Renault 5 Junior Cup tog sig dalkarlen hela vägen till DTM där han med stor framgång tävlat för Audi sedan 2001.

Mattias Ekström är det yttersta beviset på att tävlande i Renault 5 Junior Cup/Renault Junior Cup kan leda hela vägen till ett heltidsjobb som förare. Edward Sandström, som deltog i Renault 5 Junior Cup under sammanlagt tre säsonger, är ett annat exempel. Även han tävlar professionellt på internationell nivå.

Men Ekström och Sandström är självklart inte ensamma. Titta själv i listan över mästerskapets alla medaljörer från 1991-2013

Renault Junior Cup bjuder ofta på tät och intressant racing. Startfältsens storlek har emellertid varierat under åren. Kommande säsong tillåts 13-åringar köra på dispens i SSK:s juniorklass. Det ska förhoppningsvis bidra till att göra en redan intressant klass ännu intressantare.



Mattias Ekström jublar över en raceseger i Renault 5 Junior Cup och firar tillsammans med Niclas Lassbo (t.v.) och Edward Sandström.



Mattias Ekström och Edward Sandström i samtal med Marcel Fässler i samband med Spa 24-timmars.

sköta med hjälp av kompisar.

Mattias Ekström sätter verkligen värde på den erfarenhet SSK-åren gav honom. Om han vore 15 år i dag skulle han förmodligen nappa på Renault Junior Cup.

– En del av min framgång ligger i att jag gav upp formelbilskarriären, med Formel 1 som mål, innan jag ens hade börjat den. Möjligheten att skapa sig en F1-karriär då var lika svår som den är i dag, säger Ekström och fortsätter:

– Om jag skulle ge unga förare av i dag något råd så är det att våga tänka långsiktigt och bort från Formel 1. Kör två år i Renault Junior Cup, ytterligare två i Clio Cup i STCC och fortsätt sedan med en eller ett par säsonger i Porsche Carrera Cup. Genom att tävla i de här klasserna ger du dig själv en mycket bra grundutbildning att satsa vidare ifrån. Allt till en rimlig kostnad dessutom.

Via utmärkelsen Young Driver of the Year 1997 fick Ekström möjlighet att köra STCC redan säsongen efter att han stått som Renault 5-mästare i SSK.



RENAULT JUNIOR CUP

Renault Junior Cup är SSK-seriens juniorklass. Bilarna man tävlar med är Renault Clio RT med 1,4-litersmotorer på ca 85 hk. Godkända årsmodeller är 1991-1997.

Klassen är öppen för ungdomar mellan 14-18 år, men på dispens kommer det från och med 2014 att vara möjligt att tävla i klassen redan vid 13 års ålder.

För att börja tävla i Renault Junior Cup behöver man, förutom bil, en förarlicens. SSK håller med jämna mellanrum licenskurser. I dessa ingår såväl teori som praktik.

Det tekniska reglementet för Renault Junior Cup tillåter nästan bara modifieringar för att höja säkerheten. Därmed hålls både bygg- och driftkostnader på en rimlig nivå. För mer info se: www.sskserien.se

Mästaren 1996

MATTIAS EKSTRÖM

Ålder: 18 år.
Bor: Avesta.
Familj: Pappa Bengt, mamma Agneta, systemer Mona.
Klubb: SMK Hedemora.
Privatbil: Ingen.
Röker: Nej.
Dricker: Nej, nykterist.
Äter helst: Pasta.

Förebild: Ingen speciell.

Största merit: Seger i SBF:s juniorserie 1996.

Största motgång: Ingen speciell.

Favoritbana: Ingen speciell.

Mål med racingen: Vinna BTCC i England.

Hämtat ur Bilsport nr 21/1996



Mästaren 2013

JOHN EMANUELSSON

Ålder: 14 år.
Bor: Frölunda/Bohus.
Familj: Mamma och pappa, halvsyskon på pappas sida.
Klubb: Bohus Racing.
Röker: Nej.
Dricker: Nej.
Äter helst: Husmanskost.

Förebild: Ingen speciell.

Största merit: Segern i Renault Junior Cup 2013.

Största motgång: Ingen speciell.

Favoritbana: Kinnekulle Ring.

Mål med racingen: WTCC ... men först vill jag vinna Clio Cup JTCC.

Hämtat ur Bilsport nr 21/1996



► Dalkarlen tävlade i STCC i fyra säsonger. 1999 vann han mästerskapet i en Audi A4.

2001 debuterade Ekström för Audi i DTM. 17 racesegrar och två titlar senare är han fortfarande kvar i mästerskapet. Faktum är att han nyligen gjorde klart för ytterligare några säsonger med Audi.

Trots alla framgångar har Ekström aldrig betraktat sig som en jättetalang.

Däremot har han alltid varit träningsvillig, ambitiös och otroligt fokuserad. Bland annat.

– Jag tycker att jag fått kämpa mycket för min framgång, säger han.

Ekström tycker själv att han snarare är ett bevis på att det inte alla gånger är den med mest talang som når de största framgångarna. Man kan gå riktigt långt genom att vara bättre än sina konkurrenter i allt det där andra som också krävs för att nå den absoluta toppen.

– Dessutom måste man vara lite knäpp i skallen för att leva bilracing fullt ut, säger han och skrattar.

ANDERS DAHLGREN var en av de som tävlade i SSK-serien de åren Mattias körde Renault 5. Han minns än i dag hur den vetgirige, unge dalkarlen sökte upp de äldre förarna i serien för att ställa frågor och be om råd.

I dag sitter Dahlgren med i Stockholms Sportvagnsklubbs styrelse och vet vilken betydelse juniorklassen haft genom åren.

– Ända sedan SSK-serien införde Renault 5 Junior Cup har klubben känt ett stort ansvar mot svensk racing att ha en instegsklass, säger han.

SSK-ledningens inställning har inte förändrats. Det är också därför man ställt frågan till Svenska Bilsportförbundet – och fått ett positivt svar – om att kunna ge dispens för 13-åriga tjejer och killar att köra Renault Junior Cup 2014.

Åtgärden syftar givetvis till att locka fler ungdomar och att säkerställa ett fullgott startfält i klassen. Men den ska också ses som en möjlighet för unga kartingförare och andra att tidigt i karriären få möjlighet att prova på att tävla med tak över huvudet.

MED FÖRBUNDETS HJÄLP sänkte SSK åldern från 15 till 14 år för tävlande i Renault Junior Cup för några säsonger sedan. Nu förnygras plantskolan ytterligare och SSK hoppas på det viset ge klassen extra energi.

Och det kan behövas. Säsongen som gick var det bara sju som körde klassen.

– Intresset har alltid gått lite i vågor, konstaterar Dahlgren.

För Anders och alla andra inom SSK-ledningen är Renault Junior Cup helig. Den kommer alltid att ha sin givna plats i kalendern. Till dess att den sista Clion skrotas. ●

Alla medaljörer i Renault 5 Junior Cup och Renault Junior Cup 1991-2013

1991: 1) Andreas Boström, Hässleholms MK, 140 poäng
2) Henrik Sirath, SMK Hörby, 113
3) Magnus Holmqvist, MGCC, 94

1992: 1) Henrik Sirath, SMK Hörby, 111 poäng
2) Andreas Boström, Hässleholms MK, 110
3) Patric Carlsson, SMK Nyköping, 99

1993: 1) Patric Carlsson, SMK Nyköping, 92 poäng
2) Henrik Sirath, SMK Hörby, 91
3) Joakim Hansson, KAK Södra, 54

1994: 1) Patrik Ernstsson, Kinds MK, 51 poäng
2) Sofia Lassbo, Sätters MK, 40
3) Veronica Jonasson, Hässleholms MK, 34

1995: 1) Sofia Lassbo, Sätters MK, 55 poäng
2) Mattias Ekström, SMK Hedemora, 44
3) Geir Ove Sannes, KNA Indre Østfold, 37



Patrik Ernstsson.



Mattias Ekström.

1996: 1) Mattias Ekström, SMK Hedemora, 79 poäng
2) Anton J. Jensen, SSK/Norge, 69
3) Kim Gunbjørnsen, SSK, 62

1997: 1) Anton J. Jensen, SSK/Norge, 96 poäng
2) Kristoffer Lundström, SSK, 79
3) Kim Gunbjørnsen, SSK, 73

1998: 1) Tobias Jonasson, Hässleholms MK, 93 poäng
2) Marcus Ekström, Avesta BK, 87
3) Johan Landgren, Kolsva MS, 86
3) Erik Andersson, SMK Hedemora, 86

1999: 1) Tobias Jonasson, Hässleholms MK, 92 poäng
2) Daniel Björk, Örebro BMCK, 73
3) Anders Egeland, Katrineholms MK, 66
3) Mattias Nordenström, N Anderstorps RC, 66

2000: 1) Fredrik Henningsson, Halmstads AK, 110 poäng
2) Robert Andersson, Örebro RC, 55
3) Anders Egeland, Katrineholms MK, 43

2001: 1) David Björk, SSK, 105 poäng
2) Robert Karlsson, Västerås MS, 101
3) Simon Granlund, Skellefteå MS, 88

2002: 1) Simon Granlund, Skellefteå MS, 97 poäng
2) Christoffer Graff, SSK, 81
3) Marcus Larsson, Bohus RC, 72

2003: 1) Alexander Graff, SSK, 92 poäng
2) Patrik Olsson, Bohus Racing, 87
3) Daniel Johansson, Teknis MC, 82

2004: Renault Clio Junior
1) Ted Brink, SMK Hörby, 26 poäng
2) Mårten Hansen, SSK, 10
3) Natalie Rindeström, SSK, 5



Alexander Graff.

2004: Renault 5 Junior Cup

1) Markus Nordenström, Anderstorps RC, 73 poäng
2) Joakim Ahlberg, SMK Hedemora, 61
3) Gustav Rantzow, SSK, 54

2005: 1) Ted Brink, SMK Hörby (Clio), 155 poäng
2) Markus Nordenström, Anderstorp RC (Clio) 137
3) Tobias Brink, SMK Hörby (R5), 118

2006: 1) Mårten Hansen, SSK (Clio), 102 poäng
2) Daniel Kressin, Västerås MS (Clio), 87
3) Nina Dahlin, Karlskoga MF (Clio), 84

2007: 1) Johan Eriksson, Karlskoga MF (Clio), 111 poäng
2) Rickard Javanainen, SMK Hedemora (Clio), 110
3) Algot Öberg, SMK Västerås (Clio), 102



Marcus Palner, Jesper Ojala och Jesper Nilsson.

2008: 1) Jesper Nilsson, KAK, 66 poäng
2) Marcus Palner, KAK, 51
3) Jesper Ojala, SSK, 43
(endast Renault Clio-bilar deltog)

2009: 1) Gustav Rickhamre, KAK, 81 poäng
2) Kim Andersson, Säfte MC, 73
3) Richard Hansson, SSK, 72

2010: 1) Richard Hansson, SSK, 117 poäng
2) Richard Edberg, SSK, 93
3) Gabriel Blomberg, Linköpings MS, 83

2011: 1) Albin Lundin, Nybro AC, 100 poäng
2) August Krokström, Skene MS, 93
3) Philip Larsson, Toarps MK, 62

2012: 1) Henric Skoog, Karlskoga MF, 63 poäng
2) Lina Björklund, Rättvik RK, 60
3) Philip Larsson, Toarps MK, 41

2013: 1) John Emanuelsson, Bohus RC, 43 poäng
2) Niklas Fredholm, SSK, 35
3) Anton Eliasson, Bohus Racing, 31



Niklas Fredholm, John Emanuelsson och Anton Eliasson.

SSK-seriens största klass, VolvoCupen, utmanar. Ambitionen är att VC på sikt ska bli den enskilt största racingklassen i Sverige.



VolvoCupen vill bli störst

VOC Racing har blivit VolvoCupen och siktar uppåt. Klassen har redan flest förare i SSK-serien. Nu är ambitionen att bli störst i Sverige.

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

En ny racingsäsong står för dörren och det blåser positiva vindar i SSK-seriens Volvokretsar. Sedan fjolårets final har mycket hänt. Förutom namnbytet har VolvoCupen bland annat fått en förar-förening, egen hemsida och skrivit treårsavtal med Autoexperten, som kliver in som huvudsponsor.

Mer kan vara på gång. Diskussioner om bland annat omvänd startordning, stillastående start och poäng i kvalet förs mellan VolvoCupens ledning och SSK.

– Jag stänger inga dörrar. Kanske kan vi prova några olika idéer under säsongen, säger SSK-ordföranden Micael "Laban" Ericsson, som välkomnar det arbete som läggs ner för att utveckla och göra SSK-seriens starkaste klass ännu starkare.

– Det som händer med VolvoCupen är mycket positivt och jag tror att den kan vara Sveriges största, enskilda racingklass redan 2015-2016, säger han.

Ordförandeskapet i förarföreningen delas av Håkan Malmberg och Jan Johansson.

– Det ligger helt rätt i tiden att satsa nu, säger Malmberg.

– Visserligen är det många som klagar över att kostnaderna ökar och intresset minskar, men det är just där vi ser den otroligt fina möjligheten. Många drömmer om att nå Sverigeeiteln, men det kostar så mycket tid och pengar att det bara blir en dröm för så gott som alla som älskar motorsporten, och det är här vi mönstrar våra förare och team.

MAGNUS "KROKEN" Krokström, racingfarsa med bland annat STCC-förflutet som förare, har tillsammans med Stefan Larsson tagit på sig uppgiften att skapa PR och intresse kring den satsning som nu görs. Till sin hjälp har han bland annat klassens slogan "Maximal racing – minimal kostnad".

– Den sammanfattar på ett bra sätt våra ambitioner. Alla är välkomna till oss om man vill ha spännande och tät racing till vetiga pengar, säger "Kroken".

VolvoCupen, som då hette Volvo Original Cup, startade som racing-

klass 1990. Då var basen den gamla 240-modellen. Sedan dess har 740, 940 (båda 2000), S40 (2006), 850, S70 och V70 (2009) släppts in. 2013 rullade S40, 850/855 och 940 i serien, som totalt lockade ett 20-tal förare.

UNDER SSK-FLAGG har VolvoCupen tävlat sedan 2007.

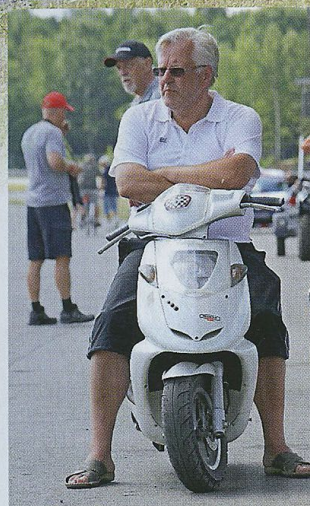
– Bildandet av en förarförening ändrar inget i det avseendet. SSK äger fortfarande klassen och styr reglementet, berättar Krokström.

Men parterna samarbetar självklart. I höstas bekostade SSK-ledningen en effektmätning av tre olika bilmodeller (940, S40 och 855). Syftet var att få ett bra underlag vad gäller effekter och eventuellt behov av justering av minivikter. Målsättningen är att med reglers hjälp skapa så rättvisa förhållanden som möjligt för i grunden väldigt olika biltyper.

Inför 2014 har SSK beslutat att godkänna byte av grenrör och insug för 940-modellen samt att vika S40-bilarna med 38 kg i premiären och därefter göra en utvärdering.

Det sistnämnda beslutet har kritiserats.

– Vi måste se till klassens och SSK-seriens bästa och bakom beslutet står en enig styrelse, säger Laban Ericsson.



SSK-ordföranden Micael "Laban" Ericsson är glad över de positiva vindar som blåser i SSK-seriens Volvokretsar.

Kalender SSK-serien 2014

- 2-4 maj: Karlskoga.
- 23-25 maj: Kinnekulle.
- 13-15 juni: Falkenberg.
- 24-27 juli: Kinnekulle, Raceweek.
- 22-24 augusti: Kinnekulle.
- 4-5 oktober: Mantorp, final.

VOLVO CUPEN

Snabba fakta

LEDNINGEN VOLVOCUPENS FÖRARFÖRENING

Ordförande (delat): Håkan Malmberg, Jan Johansson.

Tekniskt reglemente: Mikael Pettersson.

IT: Anders Rhåhult.

Sponsorer: Mats Gille.

PR: Magnus Krokström, Stefan Larsson.

Webb: www.volvocupen.se.



Olles liv har handlat om motorer

Säg Olle Bång från Sommen och många motorensiaster runt om i Sverige nickar igenkännande. Genom årens lopp har Kjell Olof, som är hans fullständiga namn, blivit en aktad man på landets racingbanor. Där är det nämligen han som har bestämt, i rollen som tävlingsledare och funktionär.

- men nu tar han farväl från jobbet som tävlingsledare

Vi skriver har - för efter denna säsong bestämde sig Olle Bång att säga tack och farväl till förtroendeuppdraget inom SSK (Stockholms sportvagnsklubb). Själv säger han att nu får yngre krafter ta över. I lördags fyllde motorprofilen från Sommen 70 år. En aktningvärd ålder. När vi sitter och gör den här intervjun vid köksbordet i villan hemma hos Olle och Inger (de har för övrigt varit ett par i 40 år) pratar vi inte så mycket om åldern, däremot pratar vi årtal och minnen i massor. Samtidigt måste undertecknad inflika att Olle är 70 år ung, med hans stora portion humor och ett bevarat barnasinne är det riktigt trevligt att titta i backspeglarna och prata om mer än minnen från motorsporten.

Vi backar bandet och låter Olle berätta om hur allting började, vad var det som gjorde honom intresserad av bilar och motorer?

Som alla unga grabbar hittade han ett intresse och Olle gillade att skruva redan som barn. När han började jobba på Söderbergs (föregångare till Atteviks) i Tranås fanns där en arbetskamrat vid namn Birger Samuelsson. Den sistnämnde gjorde sig ett stort namn senare och tillhörde svenska eliten i rallycross.

- Första tävlingarna jag ställde upp i var med en Typ 1 VW 1970 års modell. Senare köpte jag en pilgrön specialbyggd VW av Albin Griberg, berättar Olle Bång och plockar fram referat från böckerna Motoråret.

Tillsammans med Birger Samuelsson som kartläsare blev Olle Bång snabbt en mycket duktig förare som firade stora framgångar.



Inger och Olle Bång vid köksbordet i villan i Sommen.



Olle Bång bakom ratten med Birger Samuelsson som kartläsare.



Porträttet

Första gången han kom till start var 28 februari 1970 och det resulterade i en fjärdeplacering i b-juniorklassen. Han gjorde sedan blott två tävlingar som C-förare innan han raskt tog klivet upp till B-förare som han tävlade i under en säsong innan det var dags att kliva upp som A-förare. Främsta meriten var en fjärdeplacering i en SM-tävling.

På den här tiden samlade rallytävlingar mer än 100 förare och när det drog ihop sig till regionala tävlingar runt om i tidningens spridningsområde kom det tusentals åskådare.

- Jag smällde två gånger med min Volkswagen och efter några säsonger slutade jag med tävlandet, säger Olle och fortsätter:

- En av anledningarna var kanske att pengarna tog slut.

I ny roll efter aktiva karriären

Olle Bångs intresse för motor-tävlingar upphörde dock inte när den egna karriären i rally tog

stopp. Han började jobba på Luxor i Motala, och där började han prata bilar och motorer med en av jobbarkompisarna.

- Tillsammans med Kjell reste jag runt och kollade olika tävlingar.

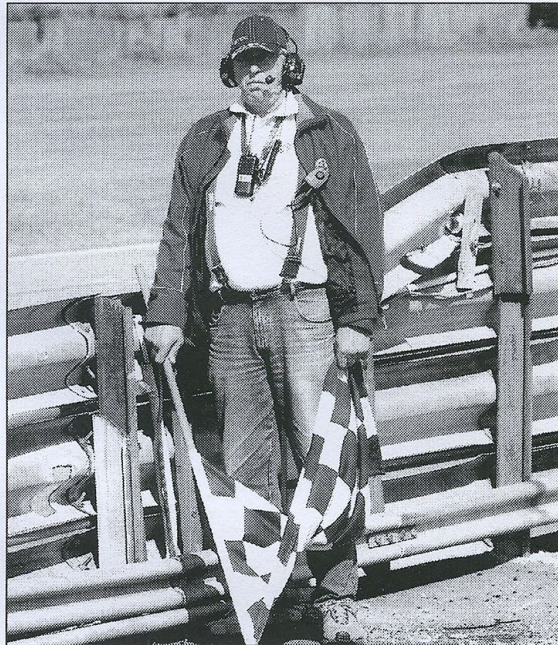
Mantorp Park var ett av utflyktsmålen och där fick Olle Bång blodad tand för banracing. Först som åskådare, och då hade väl han inte någon tanke på att han senare skulle vara en av funktionärerna i banracing.

Det var Lars-Berne Andersson i Trehörna som en dag kom med frågan till Olle Bång: "Ska du inte vara med och hjälpa till i SSK-serien?"

I dag ångrar Olle verkligen inte att han tackade ja till erbjudandet. I närmare 20 år har han haft uppdrag i olika roller inom Stockholms Sportvagnsklubb som har Kinnekulle ring utanför Götene som hemmabana.

Olle har lagt ner ett oräkneligt antal ideella arbetstimmar som funktionär inom racingsporten.

När sista tävlingen som Olle



I den här rollen har Olle Bång setts under många år på olika racingbanor runt om i Sverige.



Olle Bång ger förare instruktioner inför en tävling.

Bång var med på i Falkenberg tidigare i år, var det många som kom fram och tackade honom för allt han gjort inom sporten.

- Jag meddelade styrelsen och ordföranden Mikael Ericsson från Sunhult redan i våras att det här var min sista säsong.

Men sista tävlingen har han säkerligen inte sett. Motorsporten finns i blodet och det händer emellanåt att han ställer upp och ger en hjälpsam hand till andra bilägare. Tidigare i veckan ryckte han ut och skiftade hjul när en vän ringde och meddelade att han fått punktering.

- Jag skulle ju ändå in till Tranås, säger Olle.

Under vårt timslånga samtal om bilar, motorsport och andra utsvävningar om livet plockar Olle fram fotografier. På ett familjekort pekar han ut sysko-

nen, flera av dem med samma engagemang för motorsport.

- Yngste brodern Birger Palm tävlar fortfarande i rally, säger Olle.

Sporten har utvecklats sedan Olle satt bakom ratten som framgångsrik förare. Vi pratar säkerhet och förbättring av material innan vi ställer den avslutande frågan:

Vad kör du för bil i dag?

- En Mitsubishi som vi ägt i 2,5 år. En bil som vi trivs bra med, säger Olle och visar ett foto på den första bilen en Volkswagen 1956 årsmodell.

Noterbart är att vi tidigare runt köksbordet pratat andra typer av fordon. Innan pensioneringen var Olle yrkesförare vid Boxholms Skogstransport i 28 år där han transporterade timmer.

Jan Justegård