

Officiellt Program

Kärcher BPR Endurance
GT race & nationella klasser

Scandinavian Raceway, Anderstorp
1-2 juli 1995

Pris **20:-**





RACING

15 åskådare på Anderstorp

Årets största racinghändelse! I alla fall i Sverige, där BPR-serien för GT-bilar gjorde sin entré med buller och bång på Mantorp. Fint väder och nästan 15000 (!) betalande åskådare och ett rejält startfält med Ferrari, McLaren, Porsche, Jaguar, Venturi och Chevrolet.

Lägg till det att ett stort intresse för sju svenska förare även om ingen denna gång hade med tästiden att göra. Anders Olsson i Ferrari bröt efter några varv.

Vann gjorde fransmännen Michel Ferté och Olivier Thevenin i en Ferrari F40 men på samma varv 46 sekunder efter kom John Nielsen och Thomas Becher med McLaren F1 GTR. Dessa följdes av ytterligare en McLaren F1 som kördes av Lindsay Owen-Jones och Pierre H. Raphael. Dramatiken var stor i slutet på loppet och det var inte förrän på sista timmen som loppet avgjordes.

Möjligheterna till svenskeger grusades tyvärr redan efter några varv när Anders Olsson stötte ihop med blivande segaren Michel Ferté. Konsekvensen för Anders blev karosseriskador och en skadad framvagn som gjorde att han och medföraren Luciano Della Noca fick kasta in handelen.

Redan på träningen var det tydligt att racet skulle bli en uppgörelse mellan Ferrari och McLaren.

Träningsnabbast var blivande vinnarna Ferté/Thevenin följda av Ferrarier/Mancini/Mont/Ayres, McLarendum/Owen/Jones och Olsson/Della Noca i Ferrari. Koit Vertee och Omul Wirdehm delade en av Konradstallets Porsche och hade en total åttonde tid. Andra svenska förare var Mats Lindén i Porsche, Carl Rosenblad i Corvette, Matte Roggenin och Karl Mäkinen i Ferrari 348.

För Vertee och Wirdehm blev det bekymmer när Vertee övervagnade och "sköt" motorn. Men till start kom paret och Anders Olsson blev kvar efter Le Mans försedd med den äldre typen av växellåda som visat sig mest tillförlitlig. Enda drökt till problem för Anders var att turbon stundtals drog oregelbundet vilket innebar att effekten kom omedelbart utan segdragning.

Inledningen på loppet blev dramatiskt. Tåten togs av Ferté före Mancini, Olsson, Owen-



Fransmännen Michel Ferté och Olivier Thevenin i en Ferrari F40 segrade i BPR-loppet.

ma varv som segrarna Ferrarin. Andraplatsen gav dock Nielsen/Becher förtärligt ledning i serien inför de avslutande två timmarna i Asien.

Bästa svenskekipage blev Wirdehm/Vertee som körde in på en total nionde plats efter stora problem med växellådan. I GT1-klassen kom duon fyra.

Summa summarum succor för GT-racet, idel lovord från förare och BPR-seriens ansvariga och förhoppningar om race även nästa år. Någon VM-status låg det dock inte bli för serien. Det är man inom serien för övrigt inte speciellt intresserad av. De flesta tycks överens om att serien fungerar bra som den är nu.

Resultat

1) Michel Ferté/Olivier Thevenin, Frankrike, Ferrari F40 LM, 4.01.03.284, 2) John Nielsen/Thomas Becher, McLaren F1 GTR, Danmark, Tyskland, 4.01.48.185, 3) Lindsay Owen-Jones/Pierre Raphael, Storbritannien/Frankrike, d.o. 4.44, 4) Franz Konrad/Marco Spinnelli/Toni Seiler, Österrike, Italien/Schweiz, Porsche 911 GT2, 142, 5) Lillian Bryner/Euan Calderan, Schweiz/Schweiz, d.o. 142, 6) F. de Leissac/Charles Margueron/Philippe Charrois, Frankrike/Schweiz, Porsche 911 Turbo, 140, 7) Paul Balle/John Nielsen/Thomas Becher, USA/Tyskland/Storbritannien, d.o. 140, 8) Giancarlo Casazza/Christophe Gaudier/Raffaello Sengul, Italien/Italien, d.o. 139, 9) Koit Vertee/Omul Wirdehm, Sverige/d.o. Porsche 911 Turbo, 139, 10) Peter Härdman/Richard Dale, Storbritannien/Sw, Jaguar X220, 134.

Danmarks John Nielsen slutade tvåa i en McLaren tillsammans med tysken Thomas Becher.



Brasilianern Maurizio Sala har gått i depå med en sönderslagen kaross på sin och Raymond Bellims McLaren F1 GTR. Mekanicerna var valhända och depåstoppet tog väldigt lång tid...

Farlig incident



Funktionärer som lever farligt.

• I inledningsskedet av tävlingen fick franska Promostallets Venturi ett pågivet motorhaveri mitt framför bandepån och skulle oja på banan i en kurva mot fyrkanen. Händelsen blev mycket tillspädd och länge när pacer-car inte påkallades. I stället valde tävlingsledningen att ha funktionärer ut på banan som flaggade och hjälpte ut bekämpningsmedel mot ojespillat. Detta alltförmedan bilar närmade sig i full fart. Utan tvekan riskerade funktionärerna livet och en olycka hade givetvis blivit förförande. Nu hade man tur och det hela avlöpte lyckligt. Enda konsekvensen var att John Nielsen och en av Guff McLarenbilarna körde om en långsammare Porsche på fullgång. Men vad gjordet det...

Text:
Michael Hoffstedt
Foto:
Kalle Riggare



Två svenska team kom i mål...

• Förutom Wirdehm/Vertee tog sig ytterligare en svensk bil i mål. Det var teamet Simpson Engineering där Matte Roggenin och Karl Mäkinen körde tillsammans med veteranen Robin Smith. Trion körde i mål 17 varv efter täten med en Ferrari 348. Bilen blev med detta totalt tolfte i mål av de tretton som fullföljde och sex i GT3-klassen.

Carl Rosenblad med sin Corvette fick bryta redan efter sex varv efter problem med gasreglaget. Rosenblad blev stående vid sidan av banan, gjorde ett tappert försök att reparera. Han höll så när på att lyckas men fick slutligen ge upp och bryta. Bryta fick också Mats Lindén göra efter 78 varv. Mats hade en sats i en av tyska Seikelstallets Porsche. Den lilla gröna Porschen kördes i GT4-klassen för bilarna med något modigare trimningsgrad.

Det är märkligt att alla dessa tankar för en svunnen tid. Förbundet fick på moppen för att det inget gjorde, förarna hävdade att just deras klass var den bästa. Arrangörerna gräddde om problem med kostnader och hävdade att höjda startavgifter var absolut nödvändigt för att det hela skulle gå ihop. Pressen var oduglig och skrev såväl en aldrig. Och "angesten" ska man bara inte nämna.

Känns tongångarna igen? En ideell förening som lever på medlemmarnas entusiasm får alltså svårligt att överleva och medlemmar som ställer upp och arbetar gratis med det allt mer avancerade motorsportevenemangen blir alltså svårare. Varför? Jo, det kostar idag mycket pengar att utlösa ideellt arbete genom dyrare bensin, dyrare bostäder, dyrare försäkringar m.m. vilket totalt sett gör att en vanlig fanal inte har råd att sätta sin värdefulla fritid till en klubb. Visst finns det fortfarande många som gör detta, men jag vet från många års klubbarbete att det blir allt mindre så. Klubbarna har dessutom all samarbete med banägare, som ofta är bolag med anställda som har ett lönsamhetskrav på sig från aktieägarna, vilket ytterligare försvårar klubbens arbete då man från medlemmarnas sida sällan eller aldrig konfronterats med den verkliga verkligheten som råder i affärsvärlden. Ett kommunikationsproblem?

Det absolut viktigaste som hänt bland de aktiva var att man lade ner SAFR. Här frånsade man sig möjligheten att via en stark förening kunna hävda sin rätt gentemot förbund och arrangörer. Idag rider anarki och den som gagnar högst vinner i alla fall tillfälligt. Tänk om här bästa förare och skräk i SAFR fortare än fortast!

Vad beträffar klasser och vad som bör finnas kvar och vad som bör försvinna eller ersättas med nytt ska jag inte gå in på här. Detta har debatterats så länge att det snart inte känns meningsfullt att fortsätta. Klart är att även här måste till ett nytt tänkande och att snegla på vad som händer internationellt är nödvändigt för att alltid hålla dörren öppen för ett utbyte med den övriga världen. Detta gäller självklart inte klubb och sportvagns racing som är bra och fungerar utmärkt. Underlaget från ovan och den verkliga positiva överraskningen i svensk motorsport är Porsche Cup, som med stora och bra startfält bjuder sin publik på racing av adästat märke. Så vill jag till förarna säga beträffande press och medias sätt att bevaka vår sport följande.

Ni måste själva informera genom releaser, presskonferenser, telefonsamtal till lokalidningarna där ni ber om eftervärde. Övarett om ni brukt, krauscher eller vunnit. På så sätt skapar ni en plattform för journalisterna på tidningen att göra en bevakning av dig och ditt tävlande, samtidigt som du hjälper sporten totalt. Det här gör knappast inte alla. Som uträkner hör alltför att det är för dyrt till att jag inte hinna. Det enda jag kan säga är - att som man bäddar får man ligga!

Nytkänande är mitt recept för alla inblandade. Varför inte kortare tävlingar. Inte lid för den som tävlar, men ett mindre antal klasser som kör en intensiv tävling för publiken. Två dagars tävlande från morgon till kväll är för bra för en vanlig konsument och värdar sig bara till de verkliga entusiasterna. Anpassa tävlingsarna till media genom att prata med TV-producenter om ett tvättigt upplägg.

Micke Gustavsson (i h) gratuleras av sin förre stallchef i Formel 3, Christer Johansson.

Olycka för Ferrari Club Italia

Båda Ferrari Club Italias bilar försvann på Anderstorp. Anders Olsson krockade med segern Ferté efter bara några varv, krockte ett stag och förstörde karossen. Han deppade tillsammans med stallkamraten Luciano Della Noca (i v). Den andra Ferrari-bilen stannade i sandfållan efter depå- och startsträkan, Carl Rosenblad med sin Corvette följde. Mandini mässkyts med att passera John Nielsen.

Tromarks krönika



Hatten av för Nya Anderstorp Racing Club och det nyttänkande klubben stod för en djärv satsning på ett lopp för den internationella BPR-serien, det vill säga sportvagnsklassen som många känner igen från Le Mans. Trots att vi egentligen inte har någon tradition av den typen av tävlingar i Sverige, kom hela 15 000 åskådare till mössan i Anderstorp för att njuta av McLaren, Ferrari F40, Jaguar XJ 220, Callaway Corvette och massor med Porsche.

Programmet var upplagt på ett vettigt sätt med en inledning före lunch av Porsche Cup, som öppnade med en mycket bra race, och så klockan 12.00 gick starten för 4-timmarsloppet. Klockan 16.00 var det hela över och avslutade med en prisutdelning där publiken på hela läktaren framför bandepån sått kvar (alla stod upp under nationalsången för segrarekipaget) och hyllade förarna.

Det var inte utan att man fick en klump i halsen när man såg detta och personligen trodde jag inte att jag var i Sverige när plögligt Ferrari-flaggor vaggade för vinden på läktaren.

Svenska bilsporrörbundet VD Gunnar Elmgren trodde att vi nu kommit till en vändpunkt i svensk motorsport genom denna tävling.

Jag har ingen hatt, som min högt värderade kollega Svenneric Eriksson, men låtsas att jag tar av mig en för Nya Anderstorp Racing Club, som stod för nyttänkande bara genom att hela tävlingsledningen var kadda i svarta snygga byxor, läskt grön kavaj, vit skjorta och slips.

Det här var den välbehövliga injektionen i behovet för att orka gå vidare. Men vi löser in.

Vår problem med att bara ta hit det "gottaste" från den internationella kirkusen.

I dessa tider är det många som ställer frågan, vad det är för få svensk racing. Svaret är självklart svårt att finna. Jag har varit med i debatten länge nu och inga bra lösningar har uppenbarast sig, vare sig från förbund, arrangörer eller utövare.

Jag har precis flyttat från min villa till en förtyrd gård på landet och man hittar då en massa "bra att ha grejor", som man självklart sparar för kommande tider. Bland alla bräte jag sorterade hittade jag gamla illustrerade Motorsport och Bilsporr från 1980-talet där vännen och kollega Bengt Strömberg ventilerade samma problem som vi gör idag. Faktiskt skulle man utan att någon kunna kopiera hans artiklar och trycka dem utan att någon skulle märka att dom var skrivna för 30 år sedan.

Det är märkligt att alla dessa tankar för en svunnen tid. Förbundet fick på moppen för att det inget gjorde, förarna hävdade att just deras klass var den bästa. Arrangörerna gräddde om problem med kostnader och hävdade att höjda startavgifter var absolut nödvändigt för att det hela skulle gå ihop. Pressen var oduglig och skrev såväl en aldrig. Och "angesten" ska man bara inte nämna.

Känns tongångarna igen? En ideell förening som lever på medlemmarnas entusiasm får alltså svårligt att överleva och medlemmar som ställer upp och arbetar gratis med det allt mer avancerade motorsportevenemangen blir alltså svårare. Varför? Jo, det kostar idag mycket pengar att utlösa ideellt arbete genom dyrare bensin, dyrare bostäder, dyrare försäkringar m.m. vilket totalt sett gör att en vanlig fanal inte har råd att sätta sin värdefulla fritid till en klubb. Visst finns det fortfarande många som gör detta, men jag vet från många års klubbarbete att det blir allt mindre så. Klubbarna har dessutom all samarbete med banägare, som ofta är bolag med anställda som har ett lönsamhetskrav på sig från aktieägarna, vilket ytterligare försvårar klubbens arbete då man från medlemmarnas sida sällan eller aldrig konfronterats med den verkliga verkligheten som råder i affärsvärlden. Ett kommunikationsproblem?

Det absolut viktigaste som hänt bland de aktiva var att man lade ner SAFR. Här frånsade man sig möjligheten att via en stark förening kunna hävda sin rätt gentemot förbund och arrangörer. Idag rider anarki och den som gagnar högst vinner i alla fall tillfälligt. Tänk om här bästa förare och skräk i SAFR fortare än fortast!

Vad beträffar klasser och vad som bör finnas kvar och vad som bör försvinna eller ersättas med nytt ska jag inte gå in på här. Detta har debatterats så länge att det snart inte känns meningsfullt att fortsätta. Klart är att även här måste till ett nytt tänkande och att snegla på vad som händer internationellt är nödvändigt för att alltid hålla dörren öppen för ett utbyte med den övriga världen. Detta gäller självklart inte klubb och sportvagns racing som är bra och fungerar utmärkt. Underlaget från ovan och den verkliga positiva överraskningen i svensk motorsport är Porsche Cup, som med stora och bra startfält bjuder sin publik på racing av adästat märke. Så vill jag till förarna säga beträffande press och medias sätt att bevaka vår sport följande.

Ni måste själva informera genom releaser, presskonferenser, telefonsamtal till lokalidningarna där ni ber om eftervärde. Övarett om ni brukt, krauscher eller vunnit. På så sätt skapar ni en plattform för journalisterna på tidningen att göra en bevakning av dig och ditt tävlande, samtidigt som du hjälper sporten totalt. Det här gör knappast inte alla. Som uträkner hör alltför att det är för dyrt till att jag inte hinna. Det enda jag kan säga är - att som man bäddar får man ligga!

Nytkänande är mitt recept för alla inblandade. Varför inte kortare tävlingar. Inte lid för den som tävlar, men ett mindre antal klasser som kör en intensiv tävling för publiken. Två dagars tävlande från morgon till kväll är för bra för en vanlig konsument och värdar sig bara till de verkliga entusiasterna. Anpassa tävlingsarna till media genom att prata med TV-producenter om ett tvättigt upplägg.

Micke Gustavsson (i h) gratuleras av sin förre stallchef i Formel 3, Christer Johansson.

JAN TROMARK

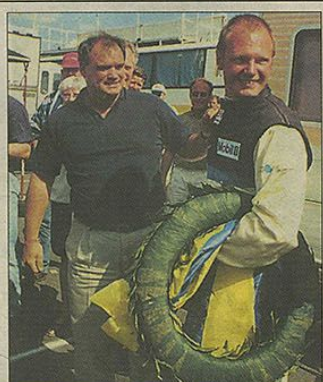
Micke vann i Porsche Cup

Porsche Cup

I Porsche Cup har Omul Wirdehm blivit besegrad av Mats Lindén tidigare i år. På Anderstorp var det Micke Gustavsson tur att sitta fram och slå Wirdehm, i dennes fjolårsbil. Det var inte mindre 23 förare som körde Porsche Cup i söndagens lördag till det stora GT-racet. Det var länge sedan att Micke Gustavsson var så snabb som han är idag. Han slog ett nytt rekord för Porsche Cup på Anderstorp.

Men det var Micke Gustavsson som vann. Det var länge sedan att Micke Gustavsson var så snabb som han är idag. Han slog ett nytt rekord för Porsche Cup på Anderstorp.

En var Mikael Gustavsson som klev till när starten gick och tog täten före Wirdehm, Mats Lindén och Henrik Roos. Racet blev tufft även om Gustavsson höll täten ända i mål. I inledningen av racet hade kvartetten Lindén, Wallinder, Wirdehm och Roos en fin fight. Efterhand skärade Lindén alltmer sin andraplats



Micke Gustavsson (i h) gratuleras av sin förre stallchef i Formel 3, Christer Johansson.

Äntligen, Engström!

Bill Berggren utesluten

Camaro Cup, Anderstorp

Camaro Cup var en av supportklasserna när GT Världscupen kördes på Anderstorp. Här blev det äntligen en seger för Tomas Engström – den första för säsongen. Därmed tog han ledningen i cupen när sju deltävlingar körts.

En av favoriterna, Hasse Pulls, blev petad av banan redan i en av de första kurvorna. Han kom tillbaka, men hann inte arbeta upp sig genom fältet längre än till sjunde plats innan loppet var slut. Den som petade av Pulls var Bill Berggren. Bill hade startat som 14:e man och körde som en raket genom fältet till fjärde plats redan på det första varvet. I en kurva bromsade han för sent och klippte till Pulls bakifrån. Pulls protesterade (en ovanlig åtgärd i Camaro-

gänget) och Bill blev diskad.

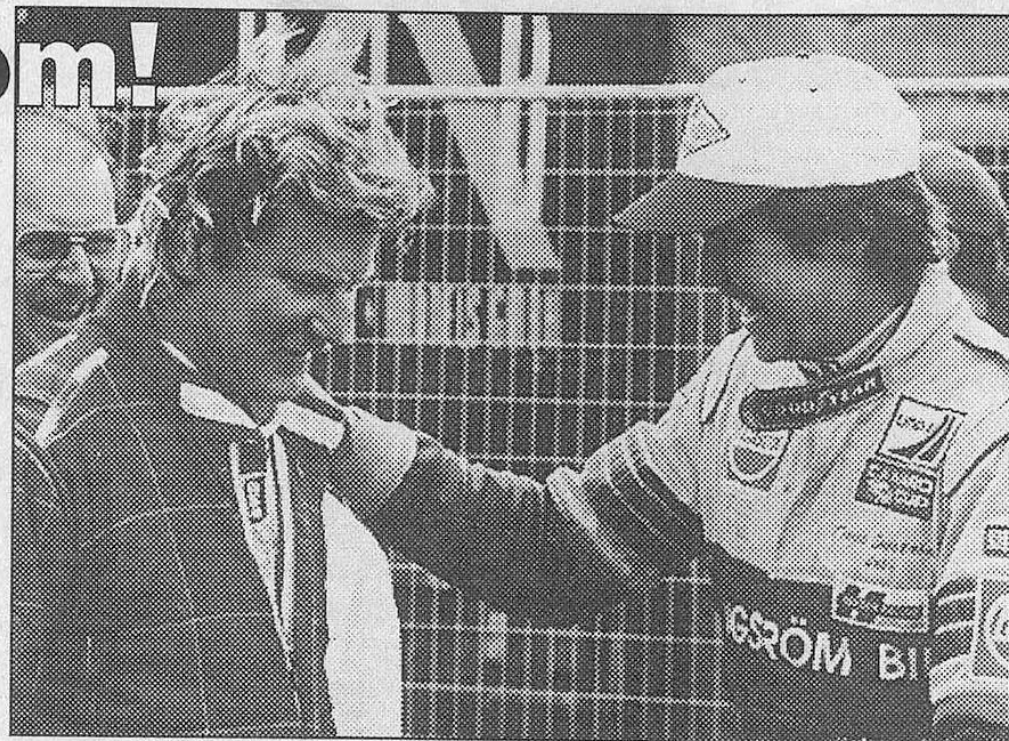
Tränings snabbast i det 16 man stora startfältet var Kjell-Åke Gustavsson före Thomas Engström och Felix Dubrawski.

När starten gick var Kjell-Åke Johansson snabbast iväg, tätt följd av Engström och Bill Berggren. Direkt i första kurva blev det en hård fight mellan ledande Johansson och Engström.

Bakom dessa blev en liten lucka till nästa grupp, där Dubrawski ledde före Göran Boström och Kaj Hilding.

Otur på startvarvet hade Laila Riis Pedersen som fick en tryckare i slutet av flygrakan. Oturen fortsatte för henne. Hon drabbades av kopplingshaveri mot slutet och var tvungen att bryta på det näst sista varvet.

Det var tätt i toppen och Engström pressade Johans-



Segraren Thomas Engström (t h) tröstar Kjell-Åke Johansson för andraplatsen.

Foto: KALLE RIGGARE

son alltmer. Till slut kunde inte Johansson hålla tätt bakåt utan fick släppa förbi Engström. Det var inte förrän på det sista varvet som fjolårets cupvinnare lyckades ta sig förbi.

Engström höll knappt ställningen i mål. Det skiljde bara sex tiondelar till Johansson!

LG

Camaro Cup, deltävling 7 av 12, Anderstorp, 1/7

Camaro Cup (8 varv): 1) Thomas Engström, SMK Hedemora, 1.19.129, 2) Kjell-Åke Johansson, KAK, 15.19.717, 3) Felix Dubrawski, Team Westom, 15.31.120, 4) Göran Boström, SSK, 15.32.656, 5) Kaj Hilding, Nya Anderstorps RC, 15.35.431, 6) Hasse Pulls, SSK, 1.38.002.

Poängställningen: 1) Tomas Engström 104, 2) Alfred Riis-Pedersen 95, 3) Kjell Åke Johansson 94, 4) Greger Kronegård 89, 5) Göran Boström 86, 6) Bill Berggren 85

Höjdarhelg i Anderstorp

■ SSK-seriens fjärde del-tävling den 1 juli blev en riktig höjdar. Platsen var Scandinavian Raceway och huvudklassen under helgen var den omtalade del-tävlingen för GT-bilar, eller BPR-serien som den allmänt kallas.

På lördagen kördes Castrol Cup och Yokohama Cup samt ett formelheat med F4, F3 och Formel Opel Lotus.

Även om det stundtals regnade gjorde Castrol- och Yokohama Cup bästa tänkbara reklam för sig med välfyllda startfält och täta race. Eller vad sägs om 18 bilar i Castrol och 24 bilar i Yokohama?

Nästa deltävling i SSK-serien körs på "hemmabanen" Kinnekulle Ring den 30 juli.

Stureson värst i Formel-blandning

■ Sevärt var också det formelvagnsheat med hela trettiotalet bilar. Varför? Jo, man slog samman F3, F4 och Formel Opel Lotus. Ett lyckat drag visade det sig även om bilarna givetvis har olika prestanda.

Någon klassindelning var det inte fråga om utan först i mål blev segrare totalt.

Segern gick till **Johan Stureson** i en F3 Dallara före **Martin Lindum** också han i en F3. Dagens prestation svarade utan tvekan löftet **Jimmy Bohlin** som från en blygsam startposition efter tekniska problem körde upp sig till en tredjeplats i mål.



TUNG NAMN. Peggen Andersson öste i bly i sin BMW M3:a och vann Castrol Cup på Anderstorp. Här skuggad av Nordenström.

■ Regerande Castrol Cupmästaren **Torgbjörn Nordenström** blev denna gång spöad av **Peggen Andersson**. Han hade en välpreparerad BMW M3 med sig tyngd enligt de regler som gäller SSK-serien.

Segerstriden kom att stå mellan Nordenström och Peggen. Nordenström kom iväg lite sent i starten där Peggen tog ledningen. Men sedan kom Nordenström med besked. Nu räckte det inte ända fram och Peggen skall vara tacksam att inte Nordenström fick ett par varv till på sig...

Georg Bakajev kör fort med sin BMW just nu. Han kom iväg som tvåa i heatet men något i framvagnen brast och så var den dagen förstörd.



PÅ PALL. Tvåan Torgbjörn Nordenström, segrande Peggen Andersson och trean Mikael Dahlgren.

Hot Anglia

■ Säsongsdebuterade gjorde SSK-veteranen **Leif Frykås** med sin extremt ombyggda och välkända Ford Anglia.

Bilen går ruggigt fort och håller den till mål har den vinnarkapacitet på knixiga banor. Denna gång höll det inte och Frykås fick värme-problem med sin Volvomotor. Men en ny större maskin håller på att prepareras. . .

Norrmannen **Svein Kristiansen**, också han i en Anglia, brakade av banan. Synd på Kristiansen vars Anglia kan gå ruskigt fort.



JR. Mikael Dahlgren i "gammel-mercen" slog farsan Anders på Scandinavian Raceway.

Son slog far i Dahlgren-klanen

■ **Anders och Mikael Dahlgren** kör också fort med sina Mercor. Denna gång räckte det inte till seger men Mikael Dahlgren tog i alla fall tredjeplatsen före pappa Anders.

Hårt i Yokohama

■ Yokohama Cup bjöd på bred-racing i Anderstorp. När starten gick i blöten chockades alla av en – röd Amazon. Det var **Roger Börjesson** från Uddevalla som efter att ha tagit pole position gick loss och tog ledningen före de två suveränerna i klassen, **Bengt Nilsson** och **Ronnie Hermansson**. Börjesson verkade trivas i det blöta och körde så det stod härliga till. Men bakifrån närmade sig Ronnie Hermansson med sin BMW. Först passerade han Nilssons Opel och pressade sedan Börjesson. Till slut fick Börjesson släppa förbi Hermanssons BMW men Amazon-föraren kunde hålla andraplatsen i mål efter Hermansson. Nilsson för sin del höll sin tredjeplats och hade ett par sekunder till godo på fyran **Bo Johansson**, också han i Opel. Bra heat!

RESULTAT

CASTROL CUP

1. Per G. Andersson, Falkenbergs Mk, BMW M3
2. Torgbjörn Nordenström, NARC, Opel Manta
3. Mikael Dahlgren, Ulricehamns Mk, Mercedes
4. Anders Dahlgren, Ulricehamns Mk, Mercedes
5. Roger Ekman, MK Vättle, Opel

SAMMANLAGT EFTER FYRA DELTÄVLINGAR:

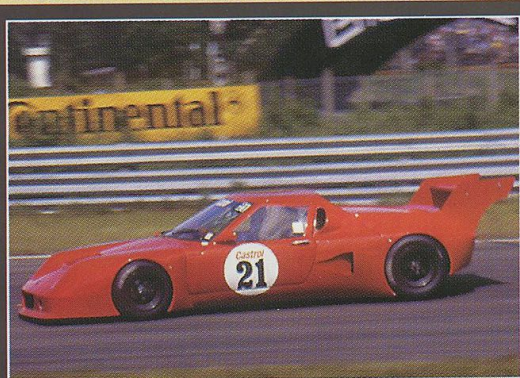
1. Anders Dahlgren 52 p
2. Torgbjörn Nordenström 47 p
3. Mikael Dahlgren 45 p

YOKOHAMA CUP

1. Ronnie Hermansson, SSK, BMW
2. Roger Börjesson, BMK Uddevalla, Volvo Amazon
3. Bengt Nilsson, SSK, Opel
4. Bo Johansson, NARC, Opel
5. Jan Walter, Örebro, Mazda

SAMMANLAGT EFTER FYRA DELTÄVLINGAR:

1. Ronnie Hermansson 82 p
2. Bengt Nilsson 77 p
3. Bo Johansson, 70 p



KUL. Zielinskys Lotus Europa är en bil att lägga märke till.

Motorstrul för Zielinsky

■ Villy Zielinsky körde andra tävlingen med sin mycket välbyggda Lotus Europa. Jobbade med ny motor ända till natten före race och hann inte få till nödvändig speed på bilen. Zielinsky hade något bestämt i blicken när han lämnade Anderstorp för att preparera ny motor. . .

Det ryktas för övrigt att en ny Castrol CUP-bil är på gång i Värmdö. Det är Leif Andersson som bygger en Toyota Celica, givetvis preparerad med Volvomotor. När får vi se den?

"Peggen" slog Nordenström i Castrol Cup

Castrol Cup, Anderstorp

Det var hela 18 bilar på plats i SSK:s muskelklass Castrol Cup.

Denna gång fick suveränen i klassen Torbjörn Nordenström konkurrens av ingen mindre än "Peggen" Andersson. Denne hade iordningsställt en Klass 2-BMW M3 enligt SSK:s normer och vann före just Nordenström efter en hård fight.

På träningen var "Peggen" med sin nya bil bara några tiondelar efter Nordenström. Inom samma sekund var också Georg Bakajev med sin BMW M3 med Volvo-motor.

En intressant bil var Willy Zilinskys egenhändigt byggda Lotus Europa, som han nu tävlade med för andra gången. Zilinsky har inte hunnit sortera ut bilen, utan fick nöja sig med en åttonde träningstid.

Tävlingsdags tog "Peggen" Andersson hand om ledningen

före Bakajev, samt Mikael Dahlgren och Nordenström. Den senare kom alltså iväg dåligt i starten, men jobbade sig upp sakta men säkert.

Mot slutet av heatet blev det en riktig fight mellan Nordenström och Andersson. Hade Nordenström fått ett par varv till hade säkert Andersson fått finna sig i en andraplats. Nu blev det Andersson som tog segern, endast sex tiondelar före Nordenström.

Tredje- och fjärdeplatserna togs sedan av Mikael Dahlgren med pappa Anders på knappt två sekunders avstånd. Bakajev för sin del körde så intensivt att han slet ut sina däck i förtid. Detta gjorde att han fick utgå efter fem varv med sin snabba BMW.

Yokohama Cup

I Yokohama Cup var det som vanligt massor med bilar och

tätt i toppen. Denna gång fick Bengt Nilsson och Ronnie Hermansson konkurrens av ett klassiskt ekipage, nämligen Roger Börjessons Ferrariröda Volvo Amazon. Börje tog pole position med Nilsson och Hermansson hundradelar bakom sig.

Racet blev riktigt spännande, i synnerhet som banan var blöt av regn när starten gick. Börjesson höll undan ett bra tag i täten men jagades av Nilsson och Hermansson.

På det andra varvet passerade Hermansson Nilsson med sin BMW. Sedan var det dags för Börjesson att uppvaktas av Hermansson och till slut kunde Börjesson inte hålla emot längre.

Hermansson och Börjesson hade dock en bra fight in i mål i det blöta föret. I mål skiljde dock nästan två sekunder. Bengt Nilsson körde in sin Opel på en säker tredjeplats.

Fin kamp var det också mel-

lan Bo Johansson och Jan Walter i Opel respektive Mazda. De båda gick in på en fjärde respektive femte plats.

MICHAEL HOFFSTEDT

Resultat

SSK-serien, Anderstorp, 1/7

Castrol Cup (8 varv): 1) Per-G Andersson, Falkenbergs MK, BMW M3, 14.16,533, 2) T Nordenström, Nya Anderstorp RC, Opel Manta, 16.15,116, 3) Mikael Dahlgren, Ulricehamns MK, Mercedes 190, 14.18,579, 4) Anders Dahlgren, d:o, d:o, 16.20,307, 5) Roger Ekman, MK Vättle, Opel Manta, 16.32,096, 6) Jonas Lundberg, SSK, Mercedes 190, 16.36.568.

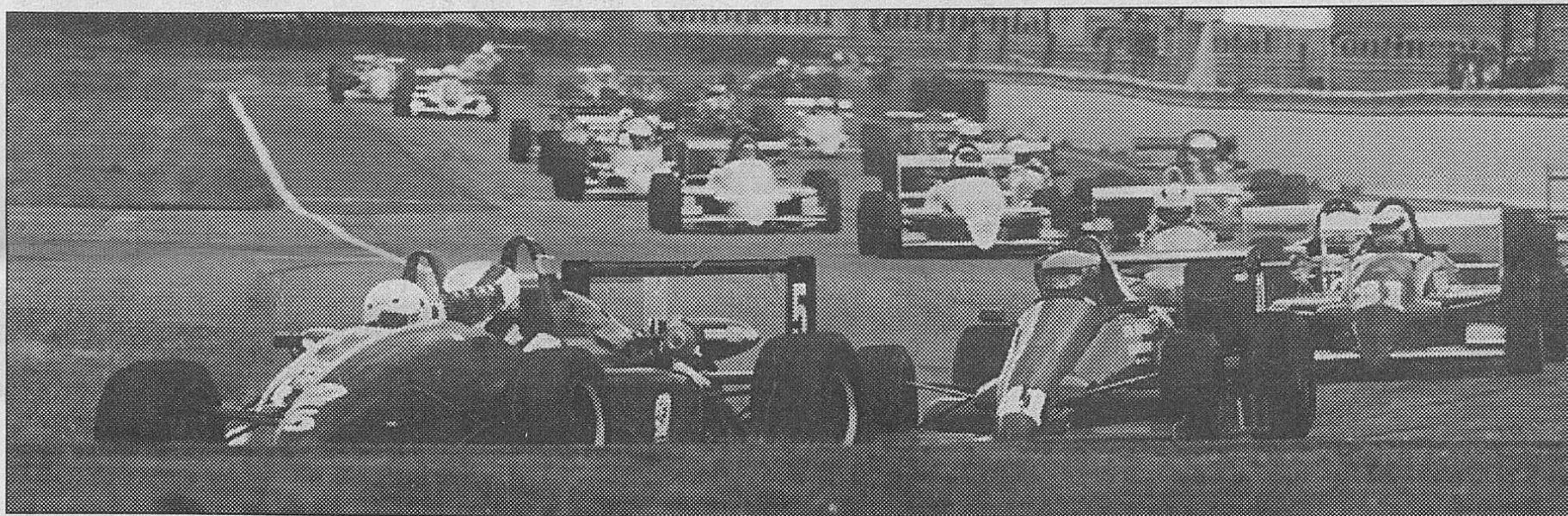
Snabbaste varv: Roger Ekman 1.45.203 (127.733 km/tim).

Yokohama (8 varv): 1) Ronnie Hermansson, SSK, BMW 318, 16.06,197, 2) Roger Börjesson, BMK Uddevalla, Volvo Amazon, 16.07,967, 3) Bengt Nilsson, SSK, Opel, 16.14,216, 4) Bo Johansson, Nya Anderstorp RC, Opel Ascona, 16.16,650, 5) Jan Walter, Örebro RC, Mazda RX-7, 16.17,783, 6) Per Hansson, SSK, Opel Kadett, 16.29,119.

Snabbaste varv: Ronnie Hermansson 1.56,237 (124.659 km/tim).

SSK-serien

Sturesson toppade stort startfält



Så ska ett formelbilsfält se ut. Formel 3, Formel 4 och Formel Ford 1600/2000 cc i salig blandning. Många fighter blev det. Norges Ole Martin Lindum har tagit täten, men det var Johan Sturesson (skymd) som vann

Foto: KALLE RIGGARE

SSK Formula, Anderstorp

Även SSK bjöd på supportklasser när den internationella GT-serien körde på Anderstorp.

Ett mastodontfält med över 30 bilar samlades i Swedish Super Kupp, SSK:s sammanlagda klass för formelbilar med vingar. Det måste vara något av ett rekord och sällan har väl ett så stort startfält setts i svensk formelracing.

Det var totalsegern som gällde och ingen klassindelning gjordes. Starten blev rörig med

tjuvstart. Detta tackade löftet Jimmy Bohlin för. Han hade problem att komma ut till start. Problemen för Bohlin löstes dock till omstarten där han fick arbeta upp sig bakifrån med sin Ralt F3.

I topp lade sig snabbe Ole Martin Lindum med sin nygamla Formel 3-Reynard före Johan Stureson i en Dallara och Ulf Johansson i sin beprövade Formel 4:a.

Lindum var ute efter revansch för startmissarna i NM-premiären på Rudskogen. Det tog dock inte mer än något varv

innan unge Stureson hade passerat honom. Sedan hade Stureson inte några problem att ta hem segern före just Lindum.

Bakifrån arbetade Jimmy Bohlin frenetiskt med sin uppkörning och passerade bil efter bil. Till slut lyckades han klippa rutinerade Ulf Johansson och köra in på en tredjeplats före Johansson.

Även om loppet inte bjöd på någon större fight i toppen, visade det att det finns unga löften som kan föra svensk tradition inom formelracing framåt.

Bland Formel Opel-ekipagen

var Karl Lindfors snabbast

med en total sjätteplats följt av norrmannen Kvía. En relativt sett nykomling var elitryttaren Peter Eriksson som börjar bli varm i kläderna och körde in på en total tolfte plats.

MH/LG

SSK Formula, Anderstorp, 1/7

Formula (11 varv): 1) Johan Stureson, Hyllinge MS, Dallara, 17.10,630, 2) Ole Martin Lindum, Norge, Reynard 923, 17.15,136, 3) Jimmy Bohlin, Karlskoga MF, Ralt RT 34, 17.46,001, 4) Ulf Johansson, Taxinge MK, Reynard 893, 17.47,572, 5) Claes Rothstein, Halmstads AK, Ralt RT 35, 17.58,151, 6) Karl Lindfors, SSK, Opel Lotus, 18.05,146.







