

pole position

ett magasin om svensk bilsport #1 - 2023

Historia skrevs i Top Fuel-klassen 2023 Möt Ida Zetterström - dragracingvärldens snabbaste. Nytt rally i Värmland VM-vägarna i sommarskrud under Royal Rally. Next level av juniorracing Premiär för elektriska NXT Gen Cup Porsche och Landslaget i samarbete Unga stjärnor i GT-bilsracing Ett bra resultat trots tuffa tider i samhället Läs generalsekreterare Anna Nordkvist ledare.

Läs även om världsmästaren från 2022 Viktor Gustavsson som nu är världsetta.

SVENSK
BILSPORT

Ett bra resultat trots tuffa tider i samhället

Snön faller.

Två dagar till lämning av denna text.

Vintern är på ingång.

Jag välkomnar den varmt.

Snart ledighet.

Julkappar och nyårsbubbel.

Och

Den betyder även att vi närmar en ny säsong

oss ett nytt Rally Sweden.

Så här, top of mind kan jag bara glädjande konstatera att STCC släppt kalendern för nästa år. Jag ser verkligen fram mot STCC-säsongen 2024 som har en mycket spännande och relevant kalender med elektrifierad racing i både städer och på landets racingbanor. Att STCC landat inför 2024 är en viktig utveckling för hela svensk motorsport och med den presenterade kalendern blir vi i bilsporten tillgängliga för den stora motorsportpubliken, som vi vet finns i Sverige. Ett elmästerskap drivet av ett så starkt varumärke som STCC visar att vi inom bilsporten är med och driver utvecklingen framåt.

Med det sagt så kan utvecklingen av Svensk Bilsport se olika ut. Den är bred, den framtida vägen. Det händer mycket inom forskningen kring renare bränslen och hållbart tävlande.

Även Rally-SM gör lite av en omstart när vi i Svensk Bilsport från nästa år kommer driva SM-serien centralt och det med Jonas Kruse som projektledare. Jonas börjar sin tjänst den 4 december.

Därtill kommer Jonas att få en ny styrgrupp kring sig som stöttar och beslutar kring och om Rally-SM. Det blir ett nytt sätt att arbeta som innefattar utskottsrepresentation, arrangörssidans, team, med flera. Det blir en styrka i beslutsfattande och förankring för utvecklingen av Rally-SM.

Om jag blickar tillbaka mer på året som gått så är det världsläget som blir huvudrubriken. Det är svårt att ta in all nyhetsrapportering och att verkligen förstå vad den innebär. Vad allt det onda som krig, naturkatastrofer och fattigdom gör med de drabbade människorna.

Det vi gör kommer naturligtvis i skuggan av allt det.

Men. Den påverkar även vår i-landsvardag i Sverige där inflationen slagit hårt. Försäljningssiffror minskar. Priser ökar. Fler får se om sina utgifter. Resor, renoveringar och hobbyverksamhet får stå tillbaka. Ändå står vi starkare än någonsin med 13,5 miljoner bättre än budget de tre senaste åren. Det har varit tuffa år med besparingar, olika stöd, men också en lyckad satsning på vår TV-plattform och andra kommersiella delar. Att vi ska använda dessa till att gå framåt nu när det behövs som mest tycker jag är helt rätt för att satsa vidare på utvecklingen av Svensk Bilsport.

Äntligen kanske man klassiskt får utropa. För 2023 var året då utbildningsplattformen kom på plats och de första utbildningarna lades in. Just nu arbetas det för fullt för att fylla på med fler. Visst. Det kommer ta en liten tid innan det mesta är på plats i den, men nu finns den äntligen och digitaliseringsresan som vi inom Svensk Bilsport gör fortsätter. I samma anda håller vi nu på att utvecklar vår licensapp som förutom en del förbättringar även byter namn till SBF-Licensapp.

Under Förbundsmöteshelgen i våras togs beslutet att arbeta vidare med Strategi 2030. Det arbetet har pågått under en tid med både kvalitativa och kvantitativa intervjuer med representanter från bland annat, distrikt, föreningar, utskott och anställda. Svar och analyser av dessa gav den grund som presenterats för vägen framåt under parollen Svensk Bilsport – Folksporten som skapar världsmästaren.

Ansvariga för Strategi 2030 från styrelsen är Tony Ring och Peggy Dicksdotter Hermansson. I november hölls första mötet med en relativt stor och intresserad styrgrupp, en grupp som nu i december ska ses igen för att börja arbetet med att ta ner den första delens resultat och påbörja formandet till en strategi med mål och ansvarsfördelning inom Svensk Bilsport.

Rally Sweden är sedan förra sommaren 2022 helägt av Svensk Bilsport och i vintras genomförde vi det första rallyt i vår egen regi. Inte själva utan med ett enormt stöd i den organisation som funnits och finns kvar i rallyt. Men ändå. Nu i ny central organisation. Facit. Lyckat. Även om det finns mycket att skruva på. Och det vet jag att vi gör. Nu, med knappa två månader kvar pågår arbetet som bäst för att vi ska stå söndag eftermiddag den 18 februari och vara nöjda igen. Bortsett från att Rally Sweden är ett gigantiskt event med mängder av instoppade timmar från både tjänstemän och ideella så är det en produkt och ett varumärke som hela Svensk Bilsport har och kommer få nytta av. Historisk i år för Rally Sweden är att det blir digitala biljetter och är någon av er sugen på att uppleva rallyt på plats så hittar ni dem på, www.rallysweden.com

Nu ser jag fram mot 2024!

*Anna Nordkvist,
Generalsekreterare,
Svensk Bilsport*





UMEÅ 15-18 FEBRUARY 2024

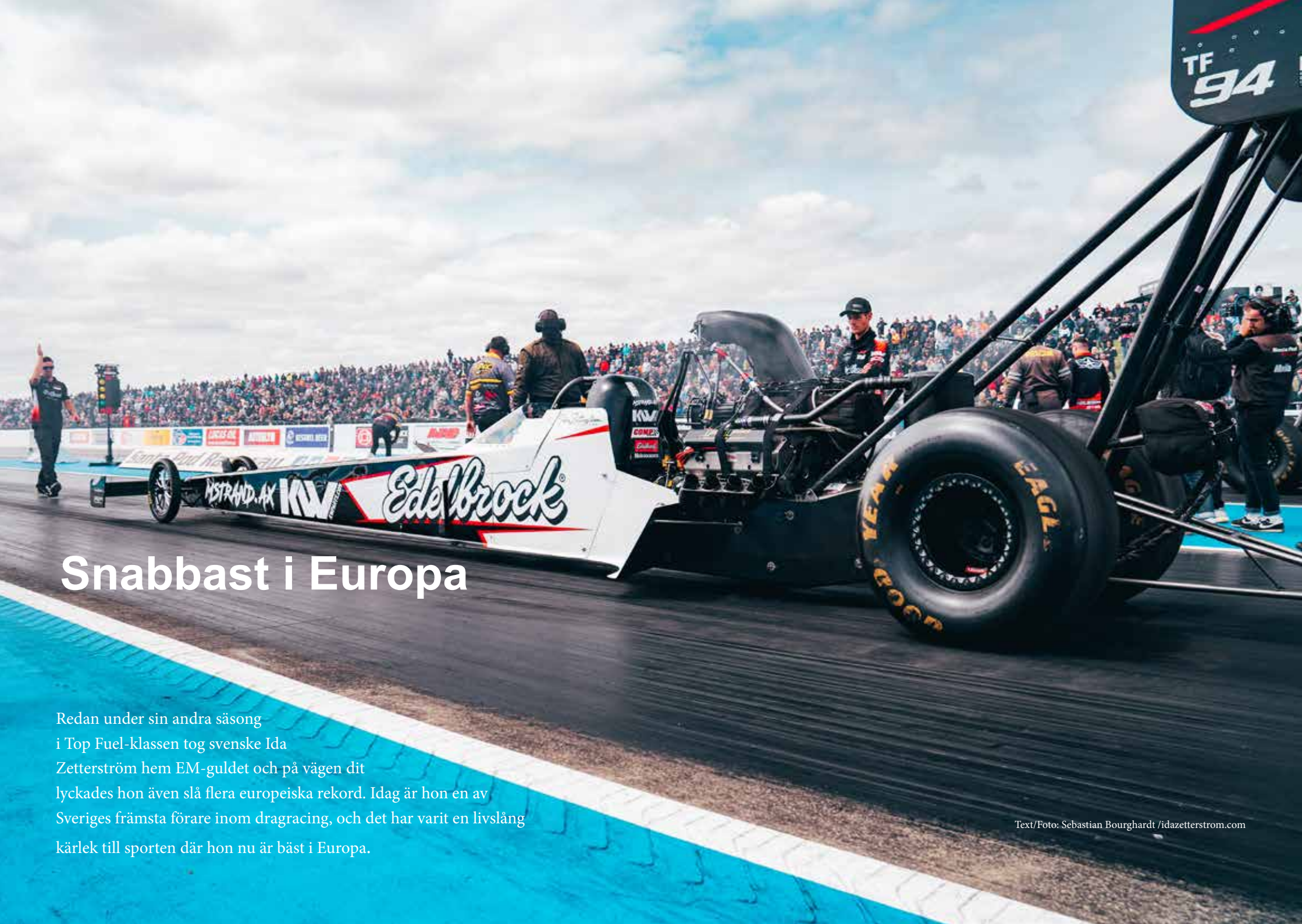
CLOSER TO A MAGICAL WINTER FESTIVAL



Nu samlas åter världens bästa förare och världens snabbaste bilar i Umeå för att göra upp i västerbottensskogarna och på WRC:s mest unika och centrala rallyarena - The Red Barn Arena. Välkommen till en magisk rallyfestival. Köp biljett på rallysweden.com



Festivalpass, medlemskap i Friends of Rally Sweden och årets rallymossa



Snabbast i Europa

Redan under sin andra säsong i Top Fuel-klassen tog svenske Ida Zetterström hem EM-guldet och på vägen dit lyckades hon även slå flera europeiska rekord. Idag är hon en av Sveriges främsta förare inom dragracing, och det har varit en livslång kärlek till sporten där hon nu är bäst i Europa.

Text/Foto: Sebastian Bourghardt /idazetterstrom.com



– Jag är uppväxt på banorna, min pappa har dels kört själv och även jobbat för team, så jag var väl tre veckor när jag var på min första tävling. Jag började köra själv när jag var åtta år, vilket var lägsta åldern för att börja köra. Jag körde några år i Junior Dragster, sen Modified och vidare till Super Comp. Sedan har jag tävlat i motorcykel ganska många år innan jag hamnade i Top Fuel, säger Ida Zetterström.

Även om hon idag gör rundor på strax över 3,5 sekunder och över 500 kilometer per timme i Top Fuel, ser hon tillbaka på en spännande tid på två hjul.

– Motorcykel är väldigt speciellt. Jag brukar alltid säga att dragracing är en väldigt säker sport, och vi har väldigt mycket säkerhetsutrustning. Men det är lite skillnad på motorcykel, där du inte har någon bur omkring dig och du har ganska begränsat med utrustning med i princip bara ett läderställe, stövlar, ryggplatta och hjälm.

– Jag körde i klassen Super Street Bike med 750 hästkrafters turbomatade motorcyklar. Vi kör på gatudäck utan stödhjul, så det är en ganska actionpackad klass med mycket hjullyft. Mitt sista år i klassen 2020 körde vi en runda på 6,88

sekunder och 346 kilometer i timmen. Det var näst snabbaste tiden i Europa, och jag vågar nästan säga att det är mer adrenalinfyllt än att köra Top Fuel.

När möjligheten kom att ta steget tillbaka till bil och Top Fuel fanns det ingen tvekan hos Ida.

– Top Fuel har alltid varit mitt mål, ända sedan jag var åtta år och började köra Junior Dragster. Det mest logiska steget efter Super Comp kanske hade varit att köra Top Alcohol Dragster. Men jag hade inte budget till det då, men fick en möjlighet att köra motorcykel. Jag har alltid tyckt om utmaningar och såg den här klassen väldigt nära eftersom min sambo då tävlade i Super Street Bike, och tyckte att det var en otroligt intressant klass som jag sen spenderade många år i, säger Ida och fortsätter:

– Men jag glömde aldrig drömmen om Top Fuel. När Top Fuel körde ville man alltid gå dit och titta och hålla koll. Den klassen har alltid legat mig varmt om hjärtat och där är jag sett att jag vill ta det stora steget i min karriär. Så när jag fick möjligheten att ta min licens var det ingen fråga om saken.

ERBJUDANDE TILL MEDLEMMAR I SVENSKA BILSPORTFÖRBUNDET!

Alla segrar börjar i garaget. Med våra erfarenheter från samarbeten med världens bästa motorsportteam har vi tagit fram två verktygs-satser som vi kallar Motorsport Edition. I dessa hittar du verktyg av högsta kvalitet, snyggt förvarade i trefärgade skuminsatser. Detta gör det är lätt att hålla ordning, hitta rätt och spara tid i depån.

Motorsport Edition 647 delar

Swedol Art.nr. 3190460

Kampanjpris ex moms för medlemmar i SBF:

29.990:- ~~44.940:-~~

(37.487,50:- inkl moms)

Motorsport Edition 169 delar

Swedol Art.nr. 3190459.

Kampanjpris ex moms för medlemmar i SBF:

7.650:- ~~11.320:-~~

(9.562,50:- inkl moms)



Rabattkod
662022

Mer info:



Rabattkod
662023

Mer info:



Motorsport Edition finns bara att köpa hos Swedol och TOOLS. Med rabattkoderna 662022 för 649 delar och 662023 för 169 delar får medlemmar i SBF ett unikt kampanjpris. Om du handlar på webben, gå till varukorgen och klicka på "Lägg till rabattkod". En order/rabattkod per artikel. Kampanjpriser gäller 2023 12 01 – 2023 12 31.

Official partner

SVENSK
BILSPORT



swedol

TOOLS



Även om Ida provat på andra motorsporter, så har det alltid vart dragracingen som legat henne varmast om hjärtat.

– Det har alltid vart dragracingen som vart den stora grejen för mig. Jag hade en sambo som tävlade i motocross, så jag köpte en cross och körde tillsammans i många år. Men jag tävlade inte i det, utan det var kul som motion. Jag har även provat folkrace, också mest som en kul grej.

I dragracing i allmänhet, och kanske särskilt inom Top Fuel, är hastigheterna extremt höga. Jämfört med andra motorsporter når ingen annan gren närheten av de över 500 kilometerna i timmen som Ida och hennes konkurrenter uppnår på banan. För många är det farten och adrenalinet som driver dem inom dragracingen, men för Ida är det snarare jakten på perfektion som motiverar.

– När jag började köra var det kanske farten som lockade mest. Dragracing är en sport där man jagar perfektion hela tiden. Det går inte att ha en perfekt runda, utan det finns alltid något att förbättra. Det är inte som i motocross eller andra sporter där man kan missa i en kurva och ta igen det i nästa, så funkar det inte i dragracing. Är du efter i starten eller gör minsta lilla

misstag så är det över. Varje gång man ställer sig på linjen så vet jag att jag måste köra så nära perfekt som möjligt för att ha en chans.

Perfektion för Ida är inte enbart att ha snabb reaktionstid och sätta alla moment i körningen på banan, utan minst lika mycket ligger i det som sker utanför bilen.

– Dragracing en så fin sport i att det verkligen handlar om teamarbete. Arbetet som ska göras i depån med en bil av den här kalibern är minst lika viktigt som det jobbet som görs på banan, och det är något som lockar mig mycket. Att det inte är en person som kan göra allt. Utan vill du vara bra på detta behöver du ha ett bra teamwork, och ett driv i att hela tiden jaga perfektion och bättre sätt att jobba för att hitta udden mot konkurrenterna.

– Det är så höga toppar och djupa dalar i den här sporten. Man kan sätta ett europeiskt rekord ena rundan och känna att man är på topp, och nästa runda kan man spinna bort sig och åka ut. Det blir väldigt mentalt att kunna komma tillbaka från det. Där ser man skillnad mellan de som verkligen har ett starkt samarbete, som kan studsa tillbaka utan att få intriger internt och kritisera sig själva för att kunna ställa om.

Förra året gjorde Ida sin första hela säsong i Top Fuel, och redan i den första FIA-tävlingen hon ställde upp i satte hon nytt europeiskt rekord.

– Vi satte vårt första rekord 2022, och gjorde den första tiden i Europa under 3,80 sekunder med tiden 3,78. Det var väldigt stort, för det är något många team försökt med i flera år.

Framgångarna avlöste varandra, och Ida vann även EM-deltävlingen på hemmaplan i Sverige på Tierp Arena under 2022.

– Det var helt klart väldigt stora milstolpar som var svåra att förvänta sig. Men jag fick en bra kontakt med teamet direkt och jag vet hur viktigt det är för att kunna prestera. Så jag hade med mig den känslan in i säsongen 2022. Sen hade vi testat bilen och även om vi inte körde fulla rundor, hade vi väldigt bra siffror som visade på att det inte skulle vara omöjligt att ta Europarekordet. Men jag vet också hur svårt det är att få allt att klaffa och hur sällan det händer, så jag hade inte förväntat mig att vi skulle uppnå det så fort.

– Att vi vann på Tierp var stort, för det var den första EM-tävlingen vi vann. Jag lämnade Tierp med ledningen i EM, och kom till Hock-

enheim i Tyskland och åkte ut tidigt efter problem i första repån. Jag tappade ledningen och kom aldrig ikapp. Det är precis så det kan vara i dragracing, man kan aldrig koppla av och känna att man har en bra ledning. För det kan lika snabbt ändras.

Men 2023 skulle komma att bli ett ännu starkare år för Ida, som inte bara slog två europeiska rekord, utan även tog hem EM-titeln i Top Fuel-klassen.

– Det här året har vart något utöver det vanliga. Det har verkligen vart en riktigt bra säsong för oss, och vi har under året bara förlorat en enda runda. Det i sig är ju väldigt unikt. Vi hade tyvärr två tävlingar som avbröts med regn, men annars har vi vunnit alla tävlingar.

– Vi har satt två nya Europarekord. Jag satte tiden 3,77 sekunder för att bättra på mitt eget rekord, och sen 321mph, motsvarade 517 kilometer i timmen, för att sätta ett nytt Europarekord i hastighet. Vilket också var väldigt stort.



Vad betyder det för dig personligen att kunna sitta här idag som bäst i Europa i den sport du brunnit för hela livet?

– Jag har inte riktigt fått distans till det än, men såklart är det jättestort. För det är ju det här jag har velat göra hela livet, att köra i den här klassen och vara bra på det. Jag är inte intresserad av att bara medverka, utan jag vill verkligen vara bra på det jag gör. Samma sak när jag körde motorcykel och varför jag gav det så många år, att när jag slutade där så skulle folk säga att ”hon kunde köra motorcykel”. Och vi vann serien där 2019. Nu när jag kommit in i Top Fuel har jag samma mentalitet, kanske inte främst för att bevisa för alla andra, utan mer för mig själv att jag klarar av det.

– Jag hade några av mina bästa år i motorcykel, men jag kände då att det inte var min slutstation, utan det var en del på resan mot min dröm. Där är jag nu och även om jag har en EM-titel så känner jag att det är så otroligt mycket kvar som jag vill göra och uppnå.

I år skulle Ida även doppat sina tår inom banracingen, inte som förare utan som reporter. Förutom dragracingen jobbar hon även med kommunikation och media och skulle varit en del av teamet kring sändningarna från STCC. Trots att STCC fick skjuta upp sin säsong på grund av leveransförseningar av deras nya elbilar, fick Ida ändå en första smak av uppdraget.

– Det har vart otroligt roligt, jag har vart med på några event som varit mer PR-event än tävlingar. Det har varit väldigt kul att jobba med STCC. Jag var med Porsche Sprint Challenge när serien startade 2021 som mekaniker och fick väldigt mycket kontakter. Även om jag själv inte har någon drift att köra banracing, så känner jag att det är kul att jobba med och ett roligt steg i min karriär utanför dragracingen.

För tillfället pågår planeringen inför säsongen 2024, där Ida har stora planer för framtiden.

– Jag ser väldigt mycket fram mot nästa år och jag jobbar mot väldigt stora mål och drömmar för 2024, avslutar Ida.

Gelleråsen Arena presenterar

Sugen att testa bankörning?

VI FIXAR DAGEN FÖR DIG, KOMPISGÄNGET ELLER DINA SPONSORER



BLI RACERFÖRARE FÖR EN DAG
RACEPREPPADE VOLVO C30,
FORMULA RENAULT & GOKART
UNIKA KÖRAKTIVITETER

**geller
åsen**
ARENA

Lyckat samarbete gav styrningar i **Porsche**

I ett spännande samarbete mellan Svensk Bilsport, landslaget och Porsche fick flera av Sveriges talangfulla bilsportjuniorer under säsongen ta klivet upp i GT-racing i Porsche Sprint Challenge Scandinavia.

Samarbetet lanserades i samband med tävlingen på Drivecenter Arena i Fällfors, där 16-årige Joel Bergström blev första förare.



– Att köra Porsche öppnar många dörrar inför framtiden. Min dröm är att kunna göra en karriär av att köra bil och detta är ett stort steg på vägen, säger Joel Bergström.

Joel Bergström är en av många svenska kartingförare på frammarsch just nu. Med flera SM-titlar och framstående resultat i bland annat WSK-serierna, EM och VM hade Bergström 2022 en fantastisk säsong där han blev historisk som första Svenska Mästare i elkart. Något han följde upp med att vinna världsfinalet i E20-klassen i Portugal.

Bergström representerade även Sverige i FIA Motorsport Games 2022, där han var på väg mot seger innan han behövde bryta finalen efter en incident.

Precis som många andra kartingförare är Joel, trots sin unga ålder, sedan 2018 baserad i Italien där han tränar och tävlar i karting i jakten på sitt ultimata mål.

– Min dröm är ju såklart att ta sig hela vägen till F1, säger Joel Bergström.

Joel Bergström har i många år vart en del av Svensk Bilsports landslag, där man stöttar de elitsatsande utövarna i bilsportens olika grenar. Som en del av landslaget fick Joel möjligheten att göra inhopp i Porsche Sprint Challenge tidigare i år.

– I landslaget jobbar vi både med våra erfarna förare och med våra juniorer som är på väg upp i karriärstegen och i framtiden ska köra hem medaljer till Sverige, förklarar Pier Steffansson, förbundskapten för Svensk Bilsports landslag.
– Vi har tagit fram ett nytt projekt som vi job-

bat fram tillsammans med Porsche. Vi har skapat en möjlighet för en junior inom landslaget att komma in i bil för första gången. Först ut är Joel Bergström, en mycket duktig kartingförare, som fick prova Porsche Sprint Challenge.

Thomas Johansson, sporting director för Porsche Sprint Challenge Scandinavia, var på plats under Rotax världsfinal i Portimao, Portugal och kunde på nära håll följa Joel Bergström och hans väg till ”VM-titeln”.

– Joel känns helrätt för det här uppdraget. Förutom att han verkar ha de egenskaper som krävs för att ta hand om en sådan här möjlighet på rätt sätt kommer han, med förbundets och Porsches hjälp, också att ha bästa tänkbara stöttning samt goda möjligheter till förberedelser, säger Johansson och tillägger:

– Både vi och Svenska Bilsportförbundet ser en långsiktighet i det här projektet. Kanske kan landslaget ha en permanent plats i mästerskapet, eller ännu hellre, ett team med två förare. Vi får se vad det fortsatta arbetet leder fram till.

Även Martin Wisnander, motorsportansvarig på Porsche Sverige, ser Bergströms start i Fällfors som början på något som har förutsättningar att växa.

– Vi välkomnar samarbetet med Svenska Bilsportförbundet och är självklart glada över att Porsche Sprint Challenge Scandinavia blir plattform för den här satsningen. Vår ambition är och har alltid varit, att erbjuda unga, talangfulla förare en möjlig karriärväg genom våra mästerskap. Vi hoppas att Joel Bergström följs av fler landslagsförare med sikte på en racingkarriär på hög nivå, säger Wisnander.



Landslagets idé bygger mycket på erfarenhetsutbyte, där erfarna och etablerade förare kan dela med sig av sina erfarenheter, tankar och kunskap för att hjälpa juniorerna framåt i sina karriärer. Därför fanns Touringcar-världsmästaren och STCC-legenden Thed Björk med som förarcoach när Joel skulle göra sin racingdebut i Fällfors.

– Jag är glad att få vara med och hjälpa de unga förarna. Jag har mycket erfarenhet att bidra med, säger Thed Björk, som i år tävlat i TCR World Tour tillsammans med svenske teamet Cyan Racing.

– Framför allt handlar det om att stötta Joel och komma med tips som gör att han kan komma in i körningen och anpassa sig till bilen så fort som möjligt. I karting har du inte alls samma massa som rör sig som i en bil. Så det blir viktigt för honom att komma underfund med bilens vikt, berättade Björk.

Inför tävlingen i Fällfors behövde Joel ta sin racinglicens. Han åkte direkt från Danmark, där han kört förtävlingar inför EM, raka vägen till Gelleråsen Arena där han tog sin licens. Sedan bar det tillbaka till Danmark och EM-tävlingarna innan Bergström tillslut kunde ta sig till Fällfors – mindre än en timmes bilresa från hans hemort Piteå.

– Det är inte en möjlighet som alla får, så jag är verkligen stolt och glad att bli utvald. Det är ett stort steg uppåt för mig, säger Joel.

Inför tävlingen fick Joel hjälp av landslaget för att komma så väl förberedd som möjligt.

– Jag var bland annat på Bosön några dagar och körde förbundets racingsimulator för att få en känsla för att köra Porsche, och även en hel del fysisk träning för att få så bra förutsättningar som möjligt.

På Drivecenter Arena väntade dubbeltävling och därmed mycket körtid för Bergström, som i sitt första pass bakom ratten i GT4-bilen gjorde över 230 kilometer i timmen.

– Det gick ganska snabbt att komma in i bilen. Jag har mycket kunskap från kartingen, så jag kände mig hemma i bilen direkt, berättar Joel.

Bergström visade framfötterna direkt och var fyra totalt i sitt första träningspass i Fällfors. Under premiärhelgen blev det tre pallplatser på fyra race i GT4-klassen.

– Jag är inte så van i den här rollen, men är förvånad över hur duktig Joel är, vilken körkänsla han har, hur snabbt han tar till sig instruktioner och hur fort han utvecklats under de här dagarna, sa Thed Björk.

Succédebuten innebar att Joel fick chansen att köra nästkommande deltävling i Falkenberg.

– Det har varit jättekul att få chansen i den här bilen och i Falkenberg planerar jag att fortsätta slipa på detaljerna. Farten kom snabbt, men rutinen lyste igenom. Jag gjorde alldeles för många misstag. De måste jag försöka bli av med, sa Bergström efter premiärhelgen.

Klassiska Västkostloppet resulterade i två nya pallplatser i GT4-klassen, som innebar att Bergström totalt körde hem fem tredjeplatser på sex race i Porsche Sprint Challenge Scandinavia.

– Joel visade verkligen att han är en chaufför av rätt kaliber i bil också. Han tog sig an uppgiften på ett moget sätt steg för steg och växte in i rollen. Inga moments eller chansningar på något sätt. Han byggde speed lugnt och metodiskt, summerar förbundskapten Pier Steffansson Joels två starter i Sprint Challenge.

Efter två fruktsamma framträdanden för Joel Bergström i landslagets Porsche fick William Karlsson från Katrineholm chansen att ta över bilen till tävlingen på Gelleråsen. Landslagsföraren Karlsson kommer närmast från formelbilsracingen, där han under året bland annat tävlat i FIA Eurocup F3 och Formula Regional European.

– Att ge flera förare möjligheten är helt i linje med det ursprungliga upplägget. William har varit med i processen från start och det känns jättekul att nu kunna erbjuda honom möjligheten att köra den här bilen, säger förbundskapten Pier Steffansson, som är mycket nöjd med hur projektet avlöpt hittills.

– Det uppfyller allt vi pratade om innan. Möjligheten att starta i tävlingsbil, kontakten med nya team och människor, utmaningen. Allt har

fungerat helt perfekt. Förberedelser med tester, upplägg, mediepaket och allt annat, säger Steffansson.

William Karlsson aklimatiserade sig också snabbt till Porschen, och vann GT4-klassen i sitt första race på Gelleråsen.

– Jag fick en bra start och kunde köra till mig en lucka tidigt i racet. Det var lite jobbigt när GT3-bilarna skulle om, och även om däcken gick av lite mot slutet och Gustav Krogh närmade sig kändes det som om jag hade kontroll, sa Karlsson och tillade:

– Kul att vara med och utmana och vinna direkt.

Under finalhelgen på Mantorp Park gavs möjligheten att köra landslagets Porsche till Viktor Gustavsson, världsmästare i kartingens högsta klass KZ 2022 och silvermedaljör i samma klass 2023.

– Jag är tacksam över att få chansen att köra Porsche och på det här sättet få in en fot i nästa steg i karriären. Visst kan jag leva gott på kartingen, men jag har gjort allt som går att göra och vunnit alla race man vill vinna, så det ska bli kul att prova på något större och se hur det känns, säger Viktor Gustavsson och fortsätter:

– Det är GT-bilar som är mest intressant och ska jag vara helt ärlig så är Porsche det som är häftigast i många avseenden. Det finns en framtid i Porsche om man lyckas ta den vägen. Så därför är det perfekt att jag får den här chansen nu.

Viktor Gustavsson fortsatte landslagsförarnas svit av pallplatser genom att sluta tvåa i den första racet på Mantorp Park och följa upp det med en tredjeplats i det sista racet.

NJUT AV VÄGARNA I EN HYRBIL FRÅN MABI

Du som är medlem
i SBF får 10–15% rabatt på
MABIs webbpriser.
Använd kampanjkod: **SBF-15**

Boka på mabi.se

MABI
HYRBILAR



Kruse blir projektledare för Rally-SM

Från 2024 kommer Rally-SM drivas i Svensk Bilsports regi och det är Jonas Kruse som blir projektledare.

– Jag brinner för rally. Det vet alla som känner mig. Jag har kört och drivit team och att nu få kliva in och projektleda SM-serien i sporten jag älskar, det kan inte bli bättre, säger Jonas Kruse.

Med säsongen 2023 avslutas kapitlet med promotorer inom rallysportens SM. Nu ställer sig mästerskapet till sporter som Drifting och Rallycross som även de har SM som drivs av Svensk Bilsport. Planen är att driva SM-serien relativt oförändrat under 2024, men idéer finns redan nu för hur Rally-SM ska utvecklas. Mål och strategier ska sättas upp för ett långsiktigt arbete med mästerskapet. Ett arbete som ska vara klart till säsongen 2025.

– Rally-SM står inför en viktig nystart. Att vi får med Jonas i laget på Svensk Bilsports kontor och i rollen som projektledare för Rally-SM känns fantastiskt. Jonas besitter en stor kunskap om sporten, har ett fint varumärke och har med sin erfarenhet en kompetens om många delar kring den komplexitet som finns för att få en mästerskapsserie på plats. Så det känns mycket bra. Därtill kommer Jonas att få en ny styrgrupp kring sig som stöttar och be-

slutar kring och om Rally-SM, ett nytt sätt att arbeta som innefattar utskottsrepresentation, arrangörssidan, team, med flera. Det blir en styrka i beslutsfattande och förankring, säger Anna Nordkvist, Svensk Bilsports generalsekreterare.

För många är Jonas Kruse även ett välkänt ansikte i TV-rutan där han under många år varit SVT:s expertkommentator kring bilsport.

– Rally-SM har en stark potential att växa och med de förare och team som vi har haft i år finns det en bra plattform att bygga vidare på. Jag har väl en del tankar på hur vi ska kunna utveckla mästerskapet framåt och det ska bli mycket intressant att få vara en del av det, säger Jonas Kruse, Svensk Bilsports projektledare för Rally-SM och fortsätter.

– Arbetet kommer vara långsiktigt, göras med öppenhet och tillsammans med utövare, arrangörer, leverantör och med flera som är involverade i Rally-SM. Målet är att utveckla mästerskapet till en av de bästa som finns. Tillsammans kommer vi lyckas, men det kommer krävas hårt arbete och en smula tålamod, avslutar Jonas Kruse.

Jonas Kruse tillträdde sin tjänst den 4 december.

Miss inte Rally-SM live på svenskbilspporttv.se

Satsningen på Svensk Bilsports egen tv-kanal, svenskbilspporttv.se fortsätter under 2024. Förutom sändningar som varit under året på kanalen med bland annat Folkrace, Rallycross, Drifting, Crosskart, Racing och Esport där det sändes från både breddtävlingar och mästerskap kommer 2024 med nyheter.

Från 2024 kommer Rally-SM drivas i Svensk Bilsports regi. Det innebär även en satsning på Rally-SM på kanalen svenskbilspporttv.se som kommer sända live från mästerskaps tävlingar.

Så. Missa inte chansen att se svensk bilsport live.



1 000 000 sparade kronor för medlemmarna



Samarbetet mellan Svensk Bilspport och Söderberg & Partners som utökades i slutet av juli 2023 har redan gynnat förbundets medlemmar som redan till december tillsammans sparat över 1 000 000 kronor genom lägre försäkringspremier.

Tillsammans med Söderberg & Partners och Folksam har Svensk Bilspport under lång tid undersökt kännedomen gällande de försäkringar som finns för aktiva och funktionärer inom Svensk Bilspport. Något som framgått utifrån undersökningarna är att kännedomen kring försäkringarna behövde förbättras.

Initiativet att kontakta varje enskild medlem och erbjuda rådgivning gjordes då för att upplysa om vilka försäkringar som finns via Svenska Bilspportförbundet och därigenom öka kännedomen om vilka möjligheter som finns.

– Här har vi från Söderberg & Partners kunskapat informera om exempelvis om innehållet i försäkringen som ingår via licensen samt om sådana försäkringar som kan tecknas på egen hand så som, exempelvis försäkring för sin tävlingsbil, säger Viktor Ageskär, Försäkringsförmedlare på Söderberg & Partners.

Parallellt med detta så har Söderberg & Partners erbjudit att se över övriga privata försäkringar utifrån medlemmens egna unika situation. Rådgivningen resulterade ofta i ett mer anpassat försäkringsskydd.

– Ett anpassat försäkringsskydd har större chans att betala ut den försäkringsersättning man förväntar sig om det sker en skada och eftersom villkor och omfattningar kan förändras är det ofta bra med en rådgivning tillsammans med en sakkunnig person som rådgör när det kan vara läge att konkurransutsätta sin befintliga försäkring, säger Ageskär.

Svenska Bilspportförbundets medlemmar har med samarbetet även en rabatt och en villkorsgaranti vid byte av försäkringar från andra aktörer.

Något som också blivit en effekt av en anpassad försäkring är att Svenska Bilspportförbundet medlemmar tillsammans sparat över 1 000 000 kr jämfört mot vad de betalade tidigare genom lägre försäkringspremier.

– Söderberg & Partners har tillsammans med Folksam ett flerårigt samarbete med Svensk Bilspport och med det en kunskap om medlemmarna. Att utifrån det som som önskas av rörelsen kunna hjälpa våra medlemmar att vara rådgivande vid händelser för att ge bästa hjälp kring de försäkringar som finns samt att spara pengar är resultatet av ett lyckat samarbete och känns som väldigt positivt och kanske lite extra i tider när de flesta priserna går upp, säger Peter Lindkvist, kommersiell chef på Svensk Bilspport.

Om du som medlem vill komma i kontakt med Söderberg & Partners så gör ni det enklast genom att ringa till 010-682 03 00. Uppge att du är medlem i Svenska Bilspportförbundet.

Alternativt kan du maila till privatforsakningar@soderbergpartners.se Rubricera ditt mail med

”Medlem Svenska Bilspportförbundet”.



Text/Foto: Sebastian Bourghardt /Niklas Falk, Svensk Bilspport

Lyckat Drifting-SM avgjordes i norr

I början av juli avgjordes SM i drifting på Mittsverigebanan med SMK Sundsvall som arrangör. Tävlingen var den första sedan Svensk Bilspport tagit tillbaka promotorskapet för Drifting-SM och gav mersmak inför framtiden.

– Den promotorn som tidigare drev SM-serien avslutade sitt uppdrag förra året och då kände

vi i utskottet att vi ville driva vidare och utveckla mästerskapet, förklarar säger Lars Schödén ordförande i Driftingutskottet.

Beslutet att driva Drifting-SM inom Svensk Bilspport togs kort in på säsongen 2023, vilket gjorde att tiden var knapp för att få ihop ett mästerskap.

– Det var väldigt kort varsel och det var mycket att ta in med att hitta arrangörer, koncept och ett bra upplägg. Det var ganska bråda dagar där ett tag. Det fanns lite tankar kring hur det vart tidigare, men i mångt och mycket gjorde vi en reset från noll.

Årets SM avgjordes med en deltävling som kördes på Mittsverigebanan i juli.

– Jag är väldigt imponerad över SMK Sundsvall och organisationen på Mittsverigebanan. Tävlingen i sig tycker jag var ett riktigt bra arrangemang. De har fått mycket beröm från förarna som körde, säger Schödén.

I SM-klassen PRO blev det en intensiv strid om medaljerna. I en duell på vägen till den slutliga finalen utkämpades maximala två omkörningsdueller, eftersom bedömarna inte kunde skilja Mathias Johansson och Robert Åhäll åt. Mathias Johansson från Vännäs, Svensk Mästare 2021, vann både den specifika duellen och alla efterföljande på sin väg till ett nytt SM-guld.

I RM-klassen Semi-Pro tog Jonas Carsting från Haninge hem segern efter att ha slagit fjolårs-mästaren Felix Molander i finalen.

– Det var en otroligt bra helg på Mittsverigebanan. Jag var rejält taggad och tycker att jag lyckades få till det riktigt bra. Det var värdefullt att få så mycket körning som vi fick. Nu satsar vi vidare, sa Riksmästaren Jonas Carsting efter målgång.

Felix Molander fick med sig dubbla medaljer från Mittsverigebanan, när han utöver RM-silvret även tog hem guld i JSM.

– Vi trodde det var en chansning att köra i Sundsvall, men det visade sig vara helt fel. Vi har blivit otroligt väl bemötta och banan var över förväntan. Vi kommer gärna hit igen. Det här var riktigt bra, sa Felix Molander.

Med årets SM avklarat så blickar Svensk Bilspport och Driftingutskottet fram mot att utveckla Drifting-SM under 2024.

– Vi har siktet inställt på tre deltävlingar under 2024 och få till en serie som förhoppningsvis ger ringar på vattnet till framtiden. I mångt och mycket kommer tävlingarna följa samma upplägg tidigare, berättar Lars Schödén.

Mittsverigebanan återkommer i kalendern som premiärtävling första helgen i juni, deltävling två i augusti är i skrivande stund inte helt klar, medan finalen kommer köras på Tierp Arena den 6-7 september.

– Det ska bli kul att komma tillbaka till Mittsverigebanan, nu har dom kommit igång och insett vad som kanske behöver justeras och förändras. Vi har ambitionen att bjuda in de andra arrangörerna till premiärtävlingen så vi tillsammans kan jobba för att få till en så bra helhet som möjligt.

– Att köra på Tierp Arena ska bli ett stort och fränt steg. Vi ska fortsatt försöka hålla det på en gemytlig nivå och inte ta bort det trevliga i arrangemanget. Vi ser mycket fram mot att komma in på den typen av anläggning som inte haft drifting tidigare, avslutar Lars.

Premiär för EM-tävlingen Royal Rally of Scandinavia

När Rally Sweden flyttade till Umeå inför 2022 trodde många att det långa rallyarvet i Värmland skulle gå i graven. Men ur askan reste sig Royal Rally of Scandinavia, ett svensk EM-rally på sommaren, som bygger vidare på den starka rallytraditionen i Värmland. Årets premiärupplaga var en succéstart för det ny-gamla rallyt, med dubbla svenska och värmländska segrare som grädde på moset.

Med Royal Rally of Scandinavia så ansluter sig nu Sverige till skaran med Italien och Tjeckien, som de enda länderna som har både en VM- och EM-tävling i rally.



– Redan innan VM-rallyt flyttade från Värmland så fanns det en dialog i vårt gäng med klubbar och tävlingsledning om att man borde göra någonting på sommaren. Vi har skojat många gånger om att få göra allt på sommaren och slippa vintern med alla utmaningar kring det. Så idén och tankarna på ett sommar-rally i Värmland har funnits under lång, lång tid, säger Glenn Olsson, tidigare VD för Rally Sweden men nu i samma roll för Royal Rally of Scandinavia.

– När VM-rallyt flyttade norrut så var det nog många som tänkte på vad man kunde hitta på. Många pratade med mig och ställde frågor, men idén började väl klarna när WRC-promotorn gick in i EM och när jag såg att det fanns en kommersiell motpart i en satsning där man framför allt hade en bra tv-produktion. Då kände jag att nu kanske det finns en plattform som gör att ett evenemang skulle kunna fungera även på sommaren, fortsätter Glenn.

Den första upplagan av Royal Rally of Scandi-

navia arrangerades 6-8 juli med Karlstad som centralort. Även om det fanns mycket erfarenhet i både organisation och klubbar från VM-åren, så var tiden knapp när allt skulle realiseras.

– När det kom en konkret fråga från promotorn om en lucka i kalendern så bestämde vi oss väldigt snabbt att vi ville köra. Allt blev ju med raketfart första året eftersom det var väldigt kort om tid att få ihop alla bitar. Men tack vare att vi är ett gäng som har jobbat med de ständiga utmaningarna kring VM i Värmland och flytten till Umeå, så fanns det väldigt stor kunskap och erfarenhet. Utan det hade inte gått att starta ett sådant här evenemang på så kort tid.

Royal Rally of Scandinavia bygger i mångt och mycket vidare på arvet från Rally Sweden, både i organisation, inblandade klubbar, sträckor och även med servicen vid Färjestad Travbana som under många år utgjorde öppningen av VM-tävlingen.

SVENSK
BILSPORT

Lyft
med oss!

Ta din verksamhet till nya
höjder med teleskoplastare
från Merlo.

Hullert
Maskin

MERLO



Ledande leverantör av teleskoplastare

www.hullert.se | 0512-30 16 20 | info@hullert.se

– Vi ville ju så klart slå an på allt det där som har funnits under så lång tid och bygga en historia som knöt ihop det där på ett bra sätt. Jag brukar alltid skämta när jag inleder presentationer att är man fyra grabbar i byn så bildar man dansband, är man två så kör man rally. Den kulturen och traditionen finns kvar här i skogarna där vi kommer från, och det är klart att det finns ett hjärta för Värmland som är viktigt här.

Glenn Olsson tog över jobbet som VD för Rally Sweden efter sin företrädare Bertil Klarin, och efter att ha jobbat med VM-tävlingen i över 10 år valde Olsson att lämna sin post under 2022 för att bland annat starta upp Royal Rally of Scandinavia.

– Det är klart att när man jobbat så länge med något som jag gjorde med Rally Sweden, så finns ju det alltid nära hjärtat. Men någonstans så finns det ändå en skillnad i att jobba med någonting som ligger väldigt nära geografiskt. Jag trivdes jättebra i Umeå och var ju med och gjorde hela utredningen när vi valde Umeå utifrån de parametrar som jag tyckte var viktiga. Men det är klart att det var ett tungt år att flytta allting upp dit, framför allt med alla timmar och dagar borta från familjen.

När organisationen nu summerar den första upplagan av Royal Rally of Scandinavia är det inte bara med lovord från de tävlande, FIA och promotorn. Tävlingsens genomslag återspeglas i såväl tittarsiffror på TV som besökare under de två tävlingsdagarna.

– De har satt ribban oerhört högt för alla ERC-arrangörer i framtiden, sa Iain Campbell, ERC Manager för WRC Promoter till dirtfish.

com. Även FIA gav fina betyg där bland annat säkerhetsrapporten uppnådde 32 av 34 poäng redan i premiärupplagan.

SVT Sport köpte rättigheterna för Royal Rally of Scandinavia för de första tre åren och sände hela fyra timmar live i SVT 1, med många timmar sändning även via SVT Play. Utöver SVT sände även C More och Sportkanalen, som visade samtliga sträckor live med 20 timmar rally under helgen.

– Tittarsiffrorna var riktigt bra så här i sommartider där tittarandelen, dvs andelen som valde att se Royal Rally av alla som tittade på tv vid tidpunkten för våra sändningar, låg på mellan 16 och 17 procent. Räckvidden nådde 482 000 unika tittare som såg tre minuter eller mer av våra fyra tv-sändningar. Powerstagen hade ett snitt på över 100 000, sa SVT Sports projektledare Ulf Nilsson.

Akkumulerade över de 25 sändningarna på svensk tv uppnådde hela 3 468 810 tittare. Därtill följde cirka 20 000 personer rallyt på plats i de värmländska skogarna.

– Vi fick väldigt bra respons från våra supportrar, från teamen och alla som gav oss feedback. Så, vi ser fram emot att göra den här resan ett andra år. Vi har en första version och många saker vi vill förändra och förbättra, framför allt att ha mycket mer tid. Vi har satt press på oss själva att banan ska vara helt klar här i slutet av året. Så resa nummer två, ser jag fram emot, säger Glenn Olsson.



Royal Rally of Scandinavia la mycket vikt vid upplevelsen vid sidan av sträckorna och att skapa en publikfest. Bland annat genom den centralt belägna serviceplatsen på Färjestads travbana, där publiken kunde komma in gratis. Med fria bussar från centrum, och teamen lättillgängliga bara några meter från rampen och eventområdet. Ett eventområde som varje kväll förgylldes med intervjuer av alla förare, livemusik, mat och dryck.

– Det är fantastiskt där. Vi har en enorm parkering, faktiskt gigantiskt stor, vilket innebär att vi får väldigt mycket yta. Men en utmaning är att det inte finns någon infrastruktur. Vi var tvungna att bland annat bygga ut elnätet. Vår öppningsceremoni och vår arena med ramp, scen och alltihop som håller ihop det dag för dag fyllde verkligen platsen med mycket innehåll för publiken, säger Glenn och fortsätter

– Vi vill ha en levande serviceplats med mycket underhållning för publiken. Det vi gjorde med aktiviteter på kvällarna och några artister och annat, var också ett sätt att skapa en naturlig samlingsplats för publiken att komma till på eftermiddagarna efter sträckorna.

Sträckorna som utgjorde EM-tävlingen sträckte sig från Kil i väst, till Storfors i öst och Sunne i norr. Banan bestod av klassiska värmländska rallysträckor som både använts i VM och lokala tävlingar genom åren och de fick mycket beröm av alla inblandade.

– Baserat på feedbacken vi fick från bangruppen och när jag själv åkte ut och insåg hur magiska vägarna var, visste jag att responsen skulle vara fantastisk. Inför tävlingen fick vi extremt bra feedback under den första tv-rekognoseringen från Miikka Anttila och Seb Marshall från FIA och promotorn. De berömda vägarna och sa redan då att dessa var de bästa vägarna i hela EM, till och med bättre än Finland. Så redan där började vi få positiv feedback.

– Många deltagare kommenterade att vägkvaliteten gjorde tävlingen till en bra upplevelse med lite spår andra varvet, vilket gjorde det möjligt att köra hårt utan att oroa sig för stenar eller spår som krävde att man var försiktig med bilen. Det var otroligt roligt att från första året få direkt feedback om att vägarna höll en sådan hög standard, säger Glenn.



Den avslutande sträckan i rallyt är den som tidigare var känd som Vargåsen, men som i Royal Rally of Scandinavia går under namnet Colins. Med det legendariska Colins Crest på slutet utgjorde sträckan powerstage, och slog åter an till det värmländska rallyarvet.

– Det fanns ett intresse både från vår sida och även från promotorns att bygga upp mycket av vår identitet kring Colins Crest. Det är en av världens mest kända rallyarenor, och när vi tar steget ut i internationella rallyvärlden, vill vi att den arenan ska vara med oss. Jag hade alltid drömt om att få göra något nytt på den platsen. Vi har investerat otaliga timmar i den arenan genom åren, och nu fick vi även tänka på att piffa upp den för sommarbruk, utan snö som döljer detaljerna. Arenan är verkligen fantastisk, och själva hoppet och upplevelsen att vara ute i skogsterrängen där är speciell.

Sverige har nu en VM- och en EM-tävling i rally, både under vintern och sommaren. Lägg där till Rallycross-VM i Höljes, och Sverige utmärker sig som ett av de starkaste arrangörsländerna i världen när det kommer till bilsport.

– Det är verkligen en styrka att lyckas med det och det bygger på en lång kultur inom rallysporten i Sverige. Sporten är stark här och jag

tycker att vi har sett positiva tecken på SM-nivå med många nya och större satsande team. Det är en utmärkt signal om att rallysporten lever i Sverige. Det går i vågor och vi har haft stjärnor som har kört internationellt och haft framgångar. Idag är det extremt svårt att lyckas i VM och att ens nå VM är en utmaning. Därför tror jag att det är helt rätt att Sverige måste fokusera på SM och bygga en stark nationell serie som skapar exponering för förarna och är ekonomiskt rimlig. Samtidigt måste vi krydda det med internationella tävlingar i olika former. Där har vi nu både EM och VM på hemmaplan i Sverige, säger Glenn.

I skrivande stund pågår arbetet för fullt med att sätta ihop pusselbitarna för den andra upplagan av Royal Rally of Scandinavia 2024.

– Vi strävar efter en mer harmonisk resa och framför allt att arbeta mer med kvalitetsfrågor. Vi vill även sätta fokus på den kommersiella aspekten, att öka vår närvaro i olika former med kringarrangemang, publik, partners, företagsevent och mycket annat. I år låg vårt fulla fokus på att genomföra tävlingen, men nu har vi möjligheten att rikta uppmärksamheten mot allt runtomkring för att växa och utvecklas, avslutar Glenn Olsson.

Värmländsk fest i Royal Rally of Scandinavia

Royal Rally of Scandinavia blev inte bara en succé som arrangemang, ute på sträckorna gjorde våra svenska förare och kartläsare också succé. När rallyt gick i mål på Colins var det inte bara en, utan två svenska segrare i tävlingen. De var inte bara från Sverige, utan också från Värmland.

Barndomsvännerna Oliver Solberg och Isak Reiersen vann tävlingen totalt.

Oliver Solberg, som förra året var fabriksförare i WRC för Hyundai, tog i år ett steg tillbaka till WRC2 där han under året varit en av dominerarna i klassen. Bland annat med seger i Rally Sweden. Givetvis planerade Solberg även för en start i hemmatävlingen i Värmland, där han kom i familjens egna VW Polo R5. Trots att bilen skiljer sig från den Skoda han kör i VM, visade Solberg och kartläsaren Elliot Edmondson från start att de ville vinna Royal Rally of Scandinavia.

Efter en hård kamp med Hayden Paddon från Nya Zeeland blev Solberg den historiska första vinnaren av BAUHAUS Royal Rally of Scandinavia med 22,5 sekunder.

– Det känns väldigt speciellt. Det betyder mycket att tävla på på dessa vägar nära hemma och att vinna i EM. Det var extra speciellt att ha familjen här och jag kände pressen att leverera. Kampen med Hayden Paddon var intensiv och ibland lite skrämmande med styrningsproblem. Vägarerna var fantastiska, även utan snövallar, säger Oliver Solberg.

10:a totalt i tävlingen blev Kalle Gustafsson och Magnus Nilsson, som gjorde sin internationella debut i Värmland.

I Junior-EM för tvåhjulsdrevna Rally4-bilar kom ett stort gäng svenskar till start. Förutom Mille Johansson och Victor Hansen, som båda körde hela serien, anslöt även Patrik Hallberg och Isak Reiersen från SM. I SM har Hallberg och Reiersen varit giganter och tillsammans vunnit samtliga deltävlingar, vilket för Reiersen slutade med SM-guld före Hallberg.

– Efter en lite tyngre period såg vi att det dök upp en rolig tävling i kalendern i Karlstad i juli, så vi bestämde oss för att jobba mot att försöka vinna den, säger Isak Reiersen.

Tävlingen blev, precis som i SM, en uppgörelse mellan Isak Reiersen och Patrik Hallberg. Mille Johansson och kartläsaren Johan Grönvall var med och utmanade om tredjeplatsen, men slutade femma i tävlingen.

– Vi kör i SM och vet att farten är bra, men man vet inte hur vi står oss mot Europaeliten. Vi gick ut på SS1 och var så sjukt nervösa, men vi kom i mål och var fem sekunder före någon annan. Vi ledde med nästan 30 sekunder när vi körde punktering på lördagen. Jag hade missat ett betongblock i noterna och gick in i svängen för tidigt och så var hela ledningen borta. Vi fick börja om och kunde vinna med 9,5 sekunder, säger Reiersen.

– Det var mycket tårar efter målet på sista sträckan. Transporten tillbaka till Karlstad gick väldigt lätt, säger Isak Reiersen, som tog hem segern i Junior-EM i Royal Rally of Scandinavia.



Barndomsvännerna Isak Reiersen och Oliver Solberg vann tävlingen totalt.



Text: Sebastian Bourghardt. Foto: Redbull Content Pool



Friends of Rally Sweden – en ny supportklubb för alla rallyvänner

Rallyintresset är stort i Sverige och den svenska VM-tävlingen i Umeå är inget undantag när det gäller en hängiven supportergrupp. Till nästa års rally kommer digitalbiljetter att gälla och i samband med den nyheten startar nu Rally Sweden en ny supporterklubb, Friends of Rally Sweden.

– Rallygemenskapen är stor både ute i världen och här hemma i Sverige. Rally Sweden är ett av landets mest publika idrottsevenemang och vi känner att vi vill bjuda tillbaka lite till de svenska rallyfansen, säger Anna Nordkvist, VD för Rally Sweden och fortsätter.

–Därför startar vi nu Friends of Rally Sweden där vi kan ge alla Rally Sweden-fans en större upplevelse och gemenskap och där man som supporter får ett mervärde av att vara ett rallyfan. Det är exempelvis Rally Sweden-mössan och en framtida förtur vid biljettsläpp samt möjlighet att delta i olika arrangemang såväl i samband med Rally Sweden som vid andra tillfällen.

Medlemskapet kostar 300 kronor per år. En summa som man med råge kommer kunna ”få tillbaka” genom unika erbjudanden och Rally Sweden-mössan.

Friends of Rally Sweden är ett mer innehållsrikt festivalpass med inkluderat medlemskap

i den nya supporterklubben Friends of Rally Sweden.

– Tanken är att det ska vara lönsamt både för alla som väljer att vara med i Friends of Rally Sweden och för oss. Rally Sweden får också en personlig kanal till de som är viktigast för oss, vår publik. Och de får möjlighet till större upplevelser, säger Anna Nordkvist.

Här en lista för medlemskapet:

- Rally Sweden-mössan
- Medlemsblad, minst två gånger per år
- Regelbundna nyhetsbrev via e-post
- Förtur vid framtida biljettsläpp
- Möjlighet att förboka platser vid arrangemanget
- Erbjudanden om biljetter och pakettlösningar till bland annat andra WRC-tävlingar
- Möjlighet att köpa unika Friends of Rally Sweden-produkter
- Inbjudan till speciella medlemsaktiviteter och evenemang i samarbete med Rally Swedens samarbetspartners

Festivalpasset med ett inkluderat medlemskap i Friends of Rally Sweden införskaffas på rallysweden.com.

Rally Sweden 2024 avgörs med Umeå som centralort mellan 15-18 februari.



Nu speedar vi upp den gröna omställningen.

Aquila Formula 1000 fostrar framtidens racingstjärnor

Aquila Formula 1000 är en enkel och prisvärd formelbilsklass som år efter år fostrar framtidens racingstjärnor i steget från karting till bil. Många av våra främsta racingjuniorer har tagit vägen genom klassen och det finns även F1-förare med ett förflutet inom det som idag är Aquila.

– Tanken med Aquila är att det ska vara en instegsklass från framför allt kartingen. Men också en klass där man ska få köra mycket. Det handlar mycket om racecraft. Det är den vi vill att förarna ska träna upp. Man ska få använda hjärnan till så mycket som möjligt, så när förarna tar klivet vidare har de hjärnkapacitet kvar och kan ägna sig åt taktik och allt annat, säger Michael Karpers, som är promotor för Aquila Formula 1000.

Bilarna som tävlar i Aquila Formula 1000 är utvecklade och konstruerade av dansken Dan Suenson och bygger på ett enkelt koncept där bilarna till största del består av återvunna Toyota-bilar. Med en minimivikt vid målgång på 510 kilo inklusive förare, och en topphastighet på runt 170 kilometer i timmen är bilarna designade för att vara ett perfekt insteg i formelbilsracingen.

Förare kan börja köra i serien från det året de fyller 14 år, men då bilarna har under 100 hästkrafter kan man få dispens för att börja tävla ett år tidigare.

– Dan Suenson på Aquila Racing Cars drev team i Formel Ford tidigare och konstruerade en väldigt framgångsrik Formel Ford som bland annat F1-föraren Kevin Magnussen körde och vann mästerskapet i. När de gjorde regeländringar tyckte Dan att det konceptet var så bra, så han tog med sig det när han konstruerade Aquila.

– Han tittade på olika drivlinor för att hålla nere kostnaderna och såg till att bilarna hade under 100 hästkrafter. Bilarna är väldigt genomtänkta och jag blir imponerad över alla detaljer han har fått in. De har ganska mycket luftmotstånd och därmed har de inte mer än 170 kilometer i timmen i toppfart, det är medvetet för att hålla ihop startfälten och öka effekten av slipstreaming. Sen har de täckta hjul som gör att vi kan träna ihop med karossbilar till exempel, fortsätter Michael Karpers.

I Aquila Formula 1000 får förarna från 13 års ålder och uppåt, i många fall sin första kontakt med riktiga bilar, växling och racing på stora banor. Erfarenheter som kan vara ovärderliga i deras vidare karriärer. Men serien lägger också mycket vikt vid att skola och utbilda förarna inom alla aspekter kring racingen, för att på riktigt verka som en plantskola för vidare tävlande.



Svenska Bilsportsförbundet och Colabit – med miljön i tanken.

Colabit är stolt miljöpartner till Svenska Bilsportsförbundet. Tillsammans tar vi ett stort steg för en hållbar bilsport och alla som älskar racing. Det långsiktiga samarbetet ger oss möjligheten att dela med oss av vårt engagemang och kunskap om förnybart bränsle som fungerar i vanliga bilar och i existerande infrastruktur, så att omställningen mot en grönare framtid kan ske snabbare.



Scanna QR-koden och läs mer om Colabit.





– Jag anser nästan att det är vår plikt som instegsklass att ha den typen av utbildning. Vi har haft den förmånen att när vi började hade Svenska Bilsportförbundet ett program som vi fick in föreläsare ifrån. Sen har vi haft med Alx Danielsson sedan starten, som är otroligt duktig på att berätta om hur man kör en bil fort. Vi har förare som direkt blivit en halv sekund snabbare bara av att lyssna på honom.

– Vi märker på många när de är nya i serien att de har svårt att uttrycka sig om vad de vill ha ändrat på bilen och hur den känns. Men när vi har jobbat med dem så ser vi hur de börjar komma med relevant feedback kring hur bilen beter sig.

Framöver kommer man också att jobba mycket med att utbilda förarna i hur de kan jobba med sociala medier, partners och hur man driver företaget kring racing.

– Det är otroligt viktiga delar inom racingen. Framför allt företagsdelen, hur man gör och

vad man ska tänka på. Så man inte får påbäckning av Skatteverket för att man formulerat sig fel eller gjort ett avdrag man inte får göra, bara för att man inte har koll på det.

Aquila Formula 1000 är uppdelat i två klasser, junior och senior. Detta för att bibehålla fokuset på att vara en instegsklass för juniorer, där förarna som antingen är över 25 år eller har vissa meriter både i Aquila eller i andra tävlingsklasser får kliva upp i seniorklassen. På så sätt försäkras man sig att juniorklassen är konkurrenskraftig för de yngre och oerfarna förarna. Serien ger också tillbaka till förarna genom prispengar till bland annat bästa poängplockare och junior.

– En ny grej vi infört är att de äldre förarna kan var med och coacha juniorerna. Det har varit otroligt uppskattat av både juniorerna och seniorerna som vart med. Vi har sett juniorerna ta stora kliv framåt samtidigt som de äldre förarna motiverats av att vara med och hjälpa till, berättar Karpers.

De senaste åren har serien vuxit i popularitet och även lockat många utländska förare som attraheras av möjligheten att kliva in i en bil vid en låg ålder. Därtill är det många förare som återvänder till Aquila, för att få körträning för sina huvudsakliga satsningar.

– Vi börjar få riktigt stora startfält nu och som det ser ut nu kan vi kanske få startfält på upp mot 25 bilar till nästa år.

Årets säsong avgjordes över åtta deltävlingar från Sturup i söder till Mittsverigebanan i norr. I juniorklassen var 15 förare med och tog poäng över året där Dante Johansson från Katrineholm vann mästerskapet efter att tagit ledningen redan i premiären. Dantes är bror till landslagsföraren Mille Johansson, som i år kört Junior-EM i rally.

– Det känns väldigt bra att ta hem juniortiteln i denna otroligt jämna klass. Jag är väldigt glad över min säsong. Jag är nöjd över min prestation och över hur säsongen slutade. Genom hela säsongen har jag lärt mig väldigt mycket om racing, vilket jag ser framemot att använda i framtiden, säger Dante Johansson.

Juniorerna har under säsongen stått för starka insatser och ofta tagit både totala pallplatser och även segrar i tävlingarna där juniorer och seniorer tävlar mot varandra på banan, men räknar poäng i olika tabeller.

Viktor Karlsson och Andreas Skatteboe hade en jämn kamp om silvermedaljen i juniorklassen bakom Dante, där Karlsson tog hem andraplatsen. Alexia Danielsson, dotter till Alx Danielsson, tog under året sin första pole position i karriären på väg mot fjärdeplatsen i juniorklassen.

Bland juniorerna har även 13-åriga portugisen Rodrigo Seabra gjort sin debutsäsong i Aquila, där han slutade tvåa i rookie-tabellen.

Bland seniorerna tog Kevin Suenson, son till Dan som tillverkar bilarna, hem titeln för an-

dra året i rad. Han utmanades hårt hela året av Elias Adestam, samma Elias Adestam som blev historisk JSM-vinnare i helelektriska NXT Gen Cup. Adestam var en av flera etablerade förare som nyttjade Aquila för körträning under året.

En annan var landslagsföraren Joel Granfors, som efter två år i England i år satsade på USF Pro 2000 i USA. Granfors körde alla deltävlingar i Aquila utom en och slutade trea bakom Suenson och Adestam.

– Jag började i Aquila 2019. Jag tyckte Aquila var roligare än gokart och det var perfekt att kliva in i den klassen när jag skulle in i bil. 2020 körde jag både Aquila Formula 1000 och Formula Nordic, och vann båda serierna, berättar Joel Granfors.

Granfors belyser också klassens betydelse i att på ett enkelt sätt ta sig in i formelbilsracing när man kommer från kartingen.

– Från kart till bil är ett stort steg. Går man direkt från kart till Formel 4 så kommer man ha mer problem, eftersom grunderna blir dyra att lära sig. Aquila är mycket billigare, du får mycket mer körtid och kan hålla på att nöta varv. Du kan åka på en vanlig trackday med en Aquila, jag körde mycket på Sviestad och lärde mig att växla med H-låda.

Trots att Joel idag kört både Formel 4 och Formel 3 och nu kör betydligt snabbare och mer sofistikerade tävlingsbilar i USA, så tycker han fortfarande att Aquila-bilen ger honom relevant körträning.

– Det är en väldigt enkel bil och det gör att man enkelt kan lära sig ställa in en bil. Att den blir mer överstyrd om man gör den mjukare fram och hårdare bak gör den mer understyrd. Eftersom bilen är så enkel behöver man inte lägga allt fokus på att köra den, utan kan fokusera på andra saker samtidigt. Det är stor fördel att lära sig det när man går vidare sen.



Text/Foto: Sebastian Bourghardt /Niklas Falk, Svensk Bilspport

Att klassen bjuder på extremt jämn racing, där det ibland är sex-sju bilar som slåss om pallplatserna, är också en stor anledning till att Granfors än idag återvänder till Aquila Formula 1000.

– Det är superkul racing, det är därför vi kommer tillbaka. Bilen i sig går inte jättefort och slipstreamingen kan på vissa banor vara värd en sekund. Det gör att det inte går att dra iväg, man måste vara med taktiskt hela racet för att ha en chans på sista varven, fortsätter Granfors.

– När jag körde GB3 i England så var det på 90% av banorna som man kunde göra något de första två-tre varven. Efter det låg man bara i en kö till mål och kunde inte köra om. Men i Aquila är det nästan tvärt om, att det blir lite utdraget i starten och att fältet sedan packas ihop på grund av slipstreamingen. I finalen på Falkenberg var vi kanske åtta bilar som slogs om segern, jag såg inte ens slutet på kön i backspiegeln.

Granfors ser direkta fördelar han fått i sina internationella satsningar av att fortsätta köra Aquila Formula 1000.

– Du håller det taktiska tänket kvar hela tiden, det tror jag inte att jag hade haft om jag slutat efter att jag vann serien 2020. I GB3 hade vi

race med omvänd startordning. Så tog du pole position startade du sist de racen, som 22:a. Under det året var jag den föraren som tjänade mest placeringar av alla i de racen. Det är Aquilas förtjänst tror jag, att man måste vara smart och taktisk i hur man kör om. Det går inte dyka in i första sväng på Spa i Belgien, för då blir du omkördd av 15 bilar på rakan efteråt. Och det är samma sak i Aquila.

Förutom att Joel kört Aquila som träning är det också en familjeangelägenhet. Familjens team har drivit flera bilar i serien, bland annat för Dante Johansson som vann juniorklassen. Joels yngre bror, Linus Granfors, som i år vann Formula Nordic och slutade tvåa i NXT Gen Cup, har också gjort flera starter i Aquila.

– Det har också vart en familjegrej, men det hade det inte vart om vi inte tyckt det var kul att köra. Pappa har också kört litegrann och hoppar gärna in så fort han får möjlighet, han tycker det är skitkul, säger Joel och skrattar.

Fokus för Joel ligger i USA, där han i år kört USF Pro 2000. En av serierna på trappan mot Indycar. Linus Granfors har under året dominerat i Formula Nordic och följde upp det med en dramatisk kamp om guld i NXT Gen Cup och nu står han också inför ett eventuellt kliv

utomlands. Trots detta ser Joel en fortsättning för familjen Granfors i Aquila Formula 1000.

– Jag vill fortsätta så klart. Det är jättebra och kostnadseffektiv träning, så jag kör gärna vidare. Vi har två bilar kvar, så vi får se hur vi gör, säger Joel och påpekar att han också vill vinna seniorklassen.

– Det måste vi försöka med nu när Kevin tog hem titeln igen. Vi försvann ur fighten i år eftersom jag missade en tävling, men nästa år kanske det är min tur, avslutar Joel Granfors.

Joel Granfors är ett av många exempel på förare som fostrats i Aquila Formula 1000 och efter det gått vidare till framgångsrika karriärer. Ett annat exempel på detta är att sex av de 20 förare som återfinns på Sportblandets lista Sveriges största motorsporttalanger 2023 har ett förflutet i Aquila.

Förutom Joel och Linus Granfors samt Elias Adestam, som kört Aquila under 2023, har bland annat landslagsförarna William Karlsson och Mille Johansson tävlat i serien. Även Maja Hallén Fallenius, Milla Sjöstrand och Siri Hökfeldt har passerat genom Aquila senaste åren.

Med Aquilas nära koppling till Danmark ge-

nom Dan Suenson finns där också en tydlig trend, 50% av alla startande i danska Formel 4 kommer från Aquila Formula 1000. Det är också i Danmark där Aquila haft störst genomslag internationellt, bland annat med F1-föraren Kevin Magnussen som tävlade i den förlagda som blev Aquila. Mer aktuell är Frederik Vesti, Meredec-junioren som i år slutade tvåa i FIA F2, serien under Formel 1.

– Det är mina ungar som jag brukar säga. Som exempel hade Joel Granfors någon start i ett reversed grid-race i GB3 där han tar halva fältet på ett varv, då blir jag stolt och nästan fäntigt lycklig. Och där har vi vart med och format och utvecklat dem. Det är otroligt roligt, säger Michael Karpers.

– Jag har inga ambitioner att förarna ska stanna kvar. Jag blir glad när förarna går vidare och provar Formula Nordic exempel, då har vi fyllt vår roll, avslutar Michael Karpers.



Svenska Bilsportförbundets Licensförsäkring

I din licens som du köpt av förbundet ingår en olycksfallsförsäkring.

Du som har köpt en licens är försäkrad när du tränar och tävlar på banor som är godkända av förbundet, den gäller också under färd till/från tävling/träning.

Tänk på att du kan behöva komplettera ditt försäkringsskydd om du tävlar utanför Sverige.

ALLA LICENSIERADE som är anslutna till Svenska Bilsportförbundet har en obligatorisk försäkring i Folksam. Försäkringen täcker blanda annat nödvändiga läkekostnader, tandskadekostnader, sönderklippta kläder i samband med vård och medicinsk invaliditet. Vid utlandsresa så omfattar försäkringen även bland annat merkostnader för kost och logi samt merkostnader för hemresa

FÖRSÄKRINGEN GÄLLER för olycksfallsskador som inträffar när licensierad deltar i träning, tävling och uppvisning på banor som godkänts av förbundet. Försäkringen gäller också vid av tränare beordrad enskild träning inom förening tillhörande Svenska Bilsportförbundet. Den gäller också under direkt färd till och från dessa aktiviteter. Om en aktivitet sker på annan ort än hemorten (även utomlands), gäller försäkringen också under resor och vistelse i samband med denna.

Här kan du läsa mer om Olycksfallsförsäkring som ingår i din licens: www.folksam.se

Du som är funktionär omfattas också av olycksfallsförsäkringen.

Så här anmäler du din olycksfallsskada

Vid olycksfallsskada som leder till att du fått kostnader för vård kan du anmäla direkt till Folksam på telefon 0771-950950 – välj Personskada.

Du kan också anmäla skada på folksam.se – du loggar på dig med Mobilt BankID och fyller i din skadeanmälan.

Svenska Bilsportförbundets försäkringsnummer är K 64970

Förmåner för dig som är medlem

Förbundets försäkringsförmedlare Söderberg & Partners och Folksam har tagit fram två erbjudanden för dig som är medlem i Svenska Bilsportförbundet.

Garage- och Transportförsäkring

• DU KAN FÖRSÄKRA DIN BIL när den står förvarad eller när bilen befinner sig på trailer genom den så kallade Garage- och Transportförsäkringen som är framtagen för medlemmar till Svenska Bilsportförbundet.

Försäkras till marknadsvärde - Du sätter själv ditt försäkringsbelopp och bilen kan vid ersättningsbar skada betala ut upp till det marknadsvärde som den betingar vid skadehändelsen.

Trafikförsäkring till rallybil - kör du rally så måste du enligt svensk lag ha tecknat en trafikförsäkring när bilen är påställd. Det är inget krav att teckna den framtagna via förbundet men för dig som inte har ett alternativ så går den att teckna i samband eller enskilt från garage- och transportförsäkringen.

Här kan du läsa mer om Garage- Transportförsäkringen: www.bilsportforsakringar.se

Ontrackförsäkring på Trackday

• ONTRACKFÖRSÄKRINGEN kan du som framför din bil på track-day teckna för att få ett skydd när vanliga vagnskadeförsäkringar generellt undantar skadehändelsen. Försäkringen tecknas för en dag i taget och kan vara ett bra tillägg för dig som vill erhålla ett skydd på din egna bil.

Här kan du läsa mer om Ontrackförsäkring: www.bilsportforsakringar.se

Har du frågor eller vill teckna en försäkring?

• SVENSKA BILSPORTFÖRBUNDETS försäkringsförmedlare Söderberg & Partners svarar på dina frågor eller funderingar kring hur försäkringar inom Svensk Bilsport gäller. På hemsidan kan du även skicka en offertförfrågan samt hitta mer information.

• Telefon **063-556501**

• E-mail bilsport@soderbergpartners.se

• Hemsida www.bilsportforsakringar.se



Text: Sebastian Bourghardt. Foto: Redbull Content Pool

Nils Andersson: Mästare 2023 i Rallycrossens RX2e

Den helelektriska supportserien till VM i rallycross, RX2e, blev en jämn och helsvensk uppgörelse. Inför finalen i Tyskland gjorde Isak Sjökvist, Mikaela Åhlin-Kottulinsky och Nils Andersson upp om titeln. Efter en jämn final stod det klart att Nils Andersson från Arvika stod som mästare i serien, där samtliga medaljer gick till de svenska förarna.

Till årets säsong lanserade Nils tillsammans med sin teamkollega Mikaela Åhlin-Kottulinsky ett nytt eget team, Team-E.

– Jag ser tillbaka på säsongen som en av de roligare säsongerna jag haft på länge. Det har varit en säsong som har varit väldigt kreativ. Det var helt nytt för både mig och Mikaela att starta ett team, hitta rätt folk och bygga teamet. Hela den delen tycker jag är väldigt roligt och att få ett bra resultat på det gör saken bara bättre, säger Nils Andersson.

Även om Nils inte vann några tävlingar under året stod han som mästare i slutändan och tanken på mästerskapet har genomsyrat hans säsong.

– Det var en ganska jämn säsong hela vägen där det i slutet handlade om den som hade högst lägstanivå. Jag tog inte någon seger, men det behövdes inte för att ha mest poäng i slutändan. Det var något jag gick in i säsongen med, att inte ta några risker och plocka så mycket poäng som möjligt. Mindsetet hela säsongen har varit mästerskapet, och då fick vi offra ibland att inte gå för vinsten i enstaka tävlingar.

FIA RX2e lanserades 2021 som ersättare till den populära Supercar Lites-lassen som supportserie till VM i rallycross. Nils gjorde debut i serien med två starter 2021, och tog en bronsmedalj förra året.

Efter två säsonger med belgiska mästare blev Nils Andersson den första svensken att vinna mästerskapet, när han tog hem årets seger före Isak Sjökvist och Mikaela Åhlin-Kottulinsky.

– Att ha tagit hem mästerskapet betyder mycket för det jag står inför nästa år. Jag har alltid siktat på att ta mig in i rallycrossens kungaklass RX och det är väldigt svårt att ta sig in där både ekonomiskt och sett till antalet platser som finns tillgängliga. Då har jag valt RX2e för att försöka vara den mest attraktiva föraren på marknaden att välja för ett team i högsta klassen, fortsätter Nils.

Även om målet för framtiden är inställt på VM i RX1e-klassen så siktar Nils på ytterligare en säsong i RX2e under 2024.

– Det är tanken och det vi har börjat jobba för. Nu när vi har en titel så kan man ta lite mer risker och gå för segrar på ett annat sätt. Allt-som-

allt blir det inte jättemycket körning under en säsong i RX2e, så vi jobbar på lite planer ihop med Kristoffersson Motorsport att få till något ytterligare med kanske Supercar eller rally.

Till vardags jobbar Nils för det regerande världsmästarteamet i rallycross, Kristoffersson Motorsport och den nu sexfaldige världsmästaren Johan Kristoffersson, något som är till stor hjälp i Anderssons egna tävlande.

– Det är väldigt givande att jobba ihop med Johan. Han är alltid väldigt engagerad och var involverad mycket i all min körning och mina tester. Han finns alltid som ett bollplank och vi kan ringa och prata inställningar mitt i natten nästan. Det är en bra relation och den har absolut varit en av de största delarna i att jag kunnat ta kliv och vinna titlar. Det finns även många saker kring hur man ska tänka kring ett mästerskap där han kunnat bidra med sin rutin, avslutar Nils Andersson.

Designade tester ska göra landslaget bättre

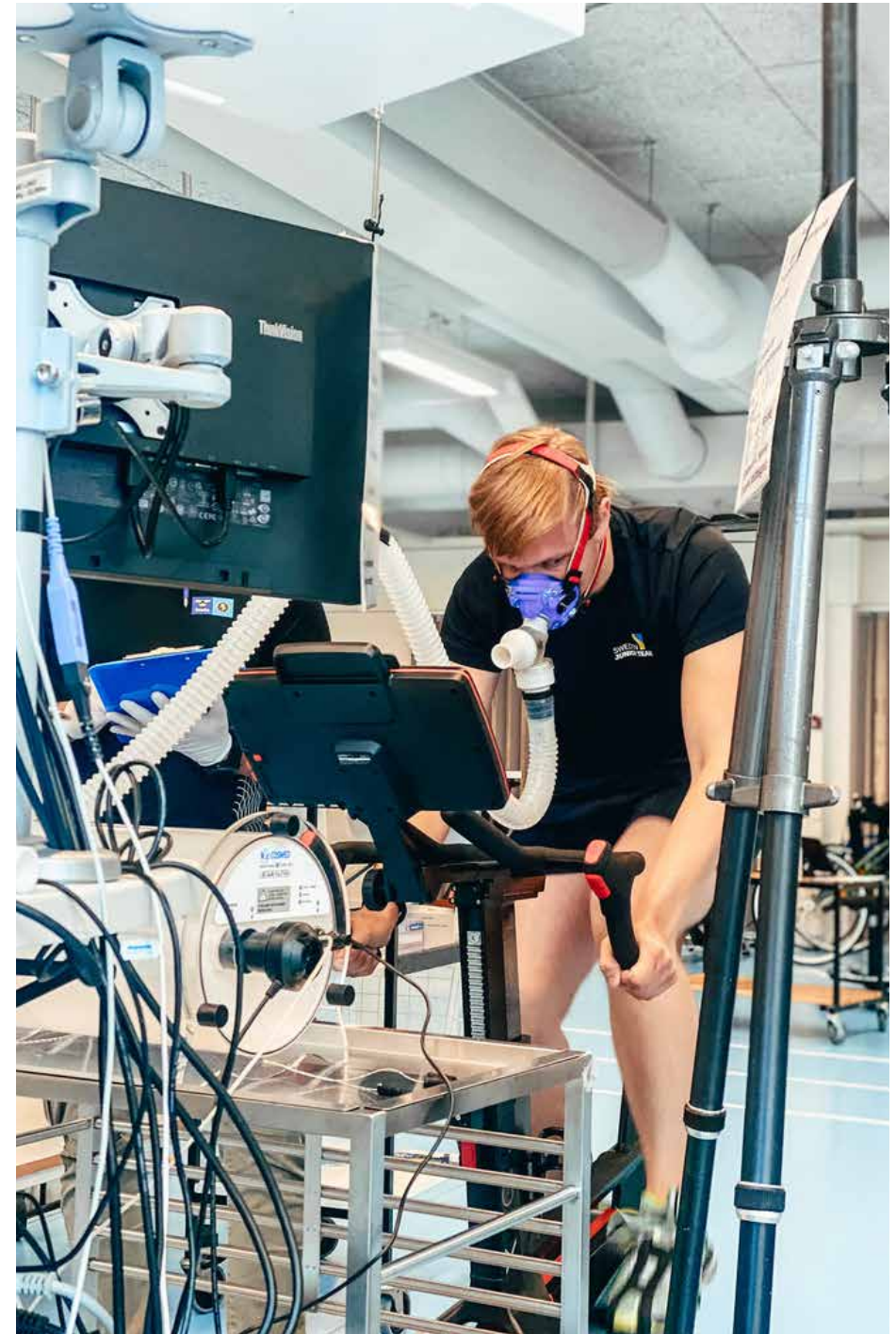
I Idrottshuset på Bosön ligger Riksidrottsförbundets Laboratorium för Prestationsutveckling (RLP). Bosön som är ett av Sveriges största elitidrottscenter ligger beläget på Lidingö utanför Stockholm. Här bedrivs tränings och testverksamhet av ett flertal landslag från hela Sverige. En fördel med detta center är att många idrottsförbund kan samarbeta över gränserna och därmed bedriva utveckling tillsammans inom flera områden kring talang och prestationsutveckling. Bosön hjälper landslagsidrottare med vetenskapligt baserade tester och mätningar samt kompetent rådgivning till privatpersoner, föreningar och företag.

– Vi har under en tid nu arbetat fram ett specialdesignat testbatteri tillsammans med Riksidrottsförbundets idrottsforskare för landslaget. Testet är anpassat för bilsport och syftet är att vi ska få en helhetlig bild av förarnas fysiska och mentala utvecklingsområden, samt för att vi ska bidra till att utveckla idrottsforskningen inom detta område ytterligare. Testet innebär konditionstester, styrketester och kognitions-

tester (mentala tester) som genomförs i Bosöns idrottslabb, där bland annat OS trupper genomför liknande testbatterier, säger Ellinor Aspeqvist Svensk Bilsports Assisterande Förbundskapten

I utvecklingen mot ökad prestation för svensk idrott har RLP utrustats med ett aerob rum med test- och träningsutrustningar för uthållighet, ett styrkerum, ett klimatrums, biomekanikrum och biokemirum. Utöver detta finns det i kontor, samtalsrum, mötesrum och ett behandlingsrum.

– En unik del i testet innebär konditionstester i en klimatkammare, där förarna bland annat utsätts för extrem värme i samband med hög arbetsbelastning. När vi nu utvärderat detta upplägg under de senaste två åren ser vi en tydlig bild av vilka områden förarna behöver förbättras i och det är till stor fördel att vi nu kan följa denna utveckling årsvis och få ett kvitto på att deras träningsupplägg fungerar, avslutar Aspeqvist.





NXT Gen Cup bjöd på elektrifierande racing

Under säsongen avgjordes debutsäsongen av NXT Gen Cup. Serien är världens första helelektriska juniorserie, med målet att hjälpa unga racingtalanger framåt i sin karriär. Serien startades och drivs av bland annat Fredrik Lestrup, tidigare racingförare som på senare år även drivit team med framgång i bland annat STCC.

– Jag insåg att det inte är lätt att komma in i sporten för unga förare, särskilt om de är juniorer. Jag har tävlat runt i hela världen och även drivit team i många år. Och det har varit utmanande att hitta nya unga förare och ekonomi, särskilt när vi tävlade med förbränningsbilar. Vi kände att vi behövde göra något för att bli hållbara, bli mer attraktiva för partners, men framför allt för att främja en återväxt inom svensk racing. Om man tittar i Sverige har vi inte haft en Clio Cup eller JTCC på ett tag. Så,

vi beslutade att starta en juniorserie och göra den elektrisk för att knyta ihop säcken, säger Fredrik Lestrup och fortsätter:

– Det har varit en lång process att forma idén, men från den dagen vi beslutade att genomföra den har det gått extremt snabbt. Jag hade idén redan 2019, och 2020 började vi konceptualiseringen. I början av 2022 började vi bygga testbilen. Det har varit en kort period från idé till att faktiskt genomföra det och vi lanserade serien officiellt i juli 2022.

NXT Gen Cup har under sin premiärsäsong avgjorts över sex tävlingshelger i både Sverige och Tyskland, där två raceheat har körts varje helg. I serien har man tävlat med identiska och eldrivna LRT NXT1-tävlingsbilar, utvecklade och byggda av Lestrup Racing, baserade på gatbilen Mini Cooper SE.

– Vi har byggt alla bilarna själva, vilket är unikt för ett litet svenskt team som både utvecklar, testar och bygger. Att starta ett elektriskt mästerskap med högvoltsdrivlina och hantera laddning har varit ett stort projekt i sig. Vi har också tagit hand om e-safety, utbildat oss själva och förmedlat kunskapen till funktionärer, banor och arrangörer. Vi har lett processen både kostnadsmässigt och kunskapsmässigt. Att ha kontroll över hela caset har varit en framgångsfaktor. Vi är stolta över att ha genomfört vår idé och startat serien med mycket goda resultat.

Serien har ett arrive and drive-koncept. Där förarna i princip kommer med sin hjälm till banan, där Fredrik och hans team ser till att bilarna och allt kring racingen sköts och fungerar.

– Vi vill göra det enkelt för förarna att kliva in i sporten. Traditionellt sett måste man köpa en bil, ha ett släp, meka, ha verktyg och ett tält på banan. Vi vill eliminera dessa hinder och kontrollera kostnaderna genom att hantera allt. Alla har samma förutsättningar när vi sköter bilarna, gör inställningar och tävlar under exakt samma villkor. Ingen kan lägga mer pengar för att förbättra sina chanser. Vi styr allt och har verkligen kunnat skapa lika förutsättningar, fortsätter Fredrik Lestrup.

Förutom racingen på banan är ett av benen inom NXT Gen Cup att skola förarna inför framtiden. Det görs bland annat genom att ha föreläsningar inom sponsring och marknadsföring.

– Vi vill ge förarna förutsättningar att starta sina karriärer. Inte bara hjälpa dem att samla pengar och köra med oss i år, utan också stödja dem i att bygga en ekonomisk grund för sin racingkarriär. Vår ambition är att vara det första steget i deras karriär, att förbereda dem både körmasligt med ingenjörer och körning samt att hjälpa dem med det ekonomiska, säger Fredrik och förklarar.

– Vi vill underlätta för dem att få partners, växa och ta nästa steg efter vårt mästerskap. Det är vårt mål, att förbereda dem på några veckor eller månader. För det som tog mig flera år att lära mig när jag började.

Premiären för NXT Gen Cup kördes under klassiska Västkostloppet i Falkenberg i juli, ett knappt år efter att serien lanserades. Med nästan 20 bilar som skulle stå på startlinjen i premiären var det hårt jobb för att få alla bitar på plats i tid.

– Vi upplevde nog mest stress inför vår första testdag i början av juni. Att få klart bilarna och att det var första gången vi hanterade och laddade så många bilar. Det var extremt stressigt med hårt arbete och långa dagar fram till första testet. Sedan hade vi en månad fram till det första racet och det var nästan lika intensivt med att färdigställa bilar och förbereda första racet med alla dess komponenter, inklusive tält och allt som hörde till första racehelgen med gäster och partners. I efterhand minns man mest det positiva, men det var verkligen inte enkelt.

Motorsport Arena

14:59



i NXT Gen Cup, som har JSM-status har under premiärsäsongen haft 23 deltagare från åtta olika länder, med förare från bland annat USA, England, Danmark, Tyskland och Storbritannien.

– Det är fantastiskt roligt med det stora intresset! Det indikerar en efterfrågan på hållbar och elektrisk racing. Vi har sett en bra spridning internationellt och därför har vi valt att ha all kommunikation på engelska, inklusive kommentering på våra sändningar och liknande, säger Fredrik Lestrup.

Årets säsong fick ett otroligt jämnt och dramatisk avgörande på Mantorp Park i slutet av september, där Linus Granfors och Elias Adestam gjorde upp om den historiska första titeln. Efter att de bland annat vart involverad i en krasch under helgen kunde Elias Adestam ta hem mästerskapet.

– Det var en pärs på slutet. Linus var en värdig motståndare och jag lärde mig mycket genom att tävla mot honom under året. Mina supportrar som var på plats på Mantorp förstod hur påfrestande det var för mig, eftersom jag knappt kunde äta lunch inför finalen. När allt väl var klart och det släppte, kunde man se på mig och min pappa hur mycket den här segern betydde för oss, säger Elias Adestam, svensk juniormästare i NXT Gen Cup.

Som en del av NXT Gen Cups intentioner att verka som en språngbräda får Adestam som vinnare av serien ekonomisk stöttning mot att köra STCC 2024.

– Segern öppnar upp nya möjligheter för mig. Jag har flera andraplatser i tidigare serier, men nu kan jag nu äntligen säga att jag är mästare. Det finns olika vägar att utforska framöver och touring car kan vara en möjlighet även om det inte varit mitt huvudspår tidigare. Vi har dialog med olika STCC-team, men inget är klart ännu. Vi har ett val framför oss och jag drömmer fortfarande om att återvända till en formelbil. Det finns många möjligheter och ingen väg är fel, fortsätter Adestam.

En annan som satsat på NXT Gen Cup i år är landslagsföraren Alex Gustafsson. Alex kommer från crosskartan, där han bland annat haft stora framgångar i RallyX Nordic och FIA Motorsport Games. Till i år bytte Gustafsson grus mot asfalt, och bensin mot el.

– Det var en stor omställning och en helt ny värld för mig som kom från gruset. När jag kom till första testet visste jag inte riktigt vad jag gett mig in på. Man lärde sig mycket på kort tid, redan efter första racet var jag som en helt ny person. Att redan första året i banracing åka till Nürburgring och tävla ihop med DTM hade jag inte kunnat drömma om för ett år sedan.

SKYDDA

PROTECTING PEOPLE

EXPERTER PÅ PERSONLIG SKYDD- UTRUSTNING

Rätt skydd är avgörande för din säkerhet på jobbet. Därför erbjuder vi ett noga utvalt sortiment av personlig skyddsutrustning från ledande varumärken, kombinerat med expertkunskaper och tjänster inom arbetsplatssäkerhet. Oavsett om din arbetsmiljö är en verkstad eller en byggarbetsplats, så hjälper vi dig att öka tryggheten.

Mattias Adielsson
Svensk landslagsförare i rally



SKYDDA ÄR STOLT
HUVUDPARTNER TILL

SVENSK
BILSPORT



**ANVÄND RÄTT
HÖRSELKYDD!**

För att undvika hörselskador behöver du välja hörselskydd med rätt dämpning för arbetsuppgiften, och använda dem under hela arbetsdagen.



**ANVÄND RÄTT
ARBETSKLÄDER!**

Välj arbetskläder efter yrke och arbetsmiljö för din personliga säkerhet och komfort. Tänk utifrån utifrån "lager-på-lager"-principen.



**ANVÄND RÄTT
SKYDDSSKOR!**

Använd skor med rätt skyddsegenskaper för din arbetsmiljö. Lätt vikt är inte det viktigaste - snarare är det din säkerhet som går först.



– Resultaten har vart över förväntan, vi slutar åtta i serien och tar många bra placeringar i racen. Det var mer än jag kunde önskat, säger Alex Gustafsson.

Efter åren i crosskart var det dags för Gustafsson att ta nästa steg i karriären och valet föll då på NXT Gen Cup.

– Vi såg på många möjligheter för att ta nästa steg i min karriär. Jag har haft ett stort intresse för rallycross i många år. Men vi insåg att min körstil kanske passar bättre i racing, så vi provade det. NXT Gen Cup har vart extremt professionellt och det var en extremt häftig inramning med depåtalten och allt runtomkring. Sen har vi utbildats hårt i hur man ska bli professionella och kunna ta nästa steg, fortsätter Alex Gustafsson.

Med den första historiska säsongen av NXT Gen

Cup avklarad blickar Fredrik Lestrup och teamet runt mästerskapet framåt mot 2024 och vidare. – Vi har många kort på bordet, men inget är spikat ännu. Det är fortfarande diskussioner med alla parter. Dessutom är det svårt att förutse vad som händer hemma med STCC och hur det påverkar kalendrar och möjligheter, säger Fredrik Lestrup.

– Vi för dialoger och vi har kontakt med DTM, som är intresserade av ett utökat samarbete. Internationella mästerskap måste på sikt elektrifieras och vår produkt är redan där, så det finns en fördel att ha oss med i arbetet. Vårt mål är att ha flera nationella mästerskap och sedan någon form av europeiskt huvudmästerskap. Vi jobbar på att skapa en kalender och få ihop ett bra paket. Frågan är hur många internationella race vi ska ha och vad vi ska göra i Sverige. Vi har även dialoger med Formula E, bland andra intressenter, avslutar Lestrup.



Sveriges största racingklass

Med ett startfält upp mot 90 bilar är Legends Cup den största breddklassen och serien inom svensk racing. Klassens framgång ligger i det enkla, kostnadseffektiva och roliga konceptet.

Legendsbilarna ser ut som amerikanska bilar från 30- och 40-talet, är i fem åttondelars storlek av en vanlig bil och drivs av en motorcykelmotor.

Gelleråsen Arena, med STCC-ledanden Richard Göransson i spetsen, är promotor för Legends Cup.

– Alla bilar byggs och tillverkas av Legends Cars i USA. Det bygger på ett reglemente som heter INEX. Det står för ”inexpensive racing” och det är utifrån det vi tar alla beslut kring serien. Det är viktigt att det är billigt, så att många ska kunna vara med, förklarar Richard.

Legends Cup har en slogan som lyder: ”Alla kan inte vinna, men alla kan ha roligt”.

– Vi tror att det som ligger bakom vår slogan i kombination med att det ska vara billigt gör att klassen har blivit så pass stor som den är. Det är inte en elitklass, utan alla ska kunna vara med. Sen är det många som är blixtrande snabba i serien och skulle kunna utmana eliten i vilken racingklass som helst.

Med startfält i deltävlingarna med 70, 80 och ibland 90 startande är Legends Cup idag den största breddklassen inom svensk racing.

– Vi har en sådan otrolig bredd. Allt från 15-åringar till 70-åringar. Så det är stor spridning bland dom som kör.

Bredden återspeglas inte bara i antalet förare och deras spridning i ålder, erfarenhet och geografi. Utan också i vilka sammanhang Legends Cup tävlar i.

– Vi har satsat på att vara väldigt breda i var vi tävlar. Så vi försöker köra något race varje år ihop med eliten inom svensk racing, som Porsche eller STCC. Sen kör vi några race i mer klubbbracingbetonade sammanhang som SSK eller liknande serier, fortsätter Richard.

Tävlingsupplägget bygger på träning, kval och två race. Men med så stora startfält innebär det angenäma utmaningar.

– Eftersom vi är så otroligt många som kör, förra året hade vi ett snitt på 65 startande per tävling, så ryms vi inte i ett heat. Utan vi behöver köra A- och B-finaler som förarna får kvala till.

För att hålla kostnaderna låga för deltagarna kör man bland annat på ett enhetsdäck i serien.

– Vi har ett billigt och enkelt däck som kanske inte har så mycket grepp. Men det håller otroligt bra och det går att köra flera säsonger på samma uppsättning om man vill det. Bilarna är väldigt lätta, så det gör slitaget lågt även på bromsar.

Inom Legends Cup finns det dels en totaltitel att kämpa om, men även flera underklasser som förarna tävlar om.

– Vi har flera kategorier inom serien. Som junior, rookie där man inte får ha kört mer än

tre race i Legends tidigare, gold och master för de som är över 50 år. Idag har vi även två olika motorer, en luftkyld och en vattenkyld, så där har vi också en egen poängberäkning.

Som i all typ av breddidrott är det inte enbart själva utövandet av sporten som står i centrum, utan även det sociala vid sidan. Så även i Legends.

– Det som är signifikativt för serien är gemenskapen och stämningen bland de som tävlar. Alla hjälps åt. Kör någon sönder kastar sig en hel drös under bilen och börjar meka. Legends är som racingens folkrace. Det är folkligt, brett och billigt.

Förutom de låga kostnaderna tror även Richard Göransson att bilarnas egenskaper är en stor del i klassens popularitet.

– Bilarna är väldigt livliga. De är bakhjulsdrivna med stel bakaxel och dåliga däck. Så de är roliga och utmanande att köra. Det blir lite sladd och ger ofta väldigt bra racing.

Även om bilarna i förhållande till andra serier inte går lika fort eller är lika avancerade, så är det många som kommer från andra serier som uppskattar att köra Legends.

– Det är många som kommer från exempelvis trackdays och som kört väldigt snabba gatbilar på bana. De tycker att det är jätteroligt att få tävla mot så många andra. Själva tävlingsmomentet och att det är så många på banan. Att stå på startlinjen med 35 andra är rätt häftigt.



Välj rätt lott!

Folkspel är föreningslivets eget lotteribolag. En ideell organisation som sedan starten 1991 genererat ett överskott på över 17,5 miljarder kronor. Pengar som oavkortat gått till Sveriges klubbar, föreningar och organisationer.

Bara det senaste året har vi på ideella Folkspel gett 294 miljoner från försäljningen av bland annat bingoletter och Sverigelotter, där Svenska Bilsportförbundet fick ta del av 365 267 kronor. Det är därför Folkspel finns.

Vi gör som eldsjälarna där ute – **vi ger allt!**



En av utmaningarna är att hålla serien och klassen på en bra nivå, som både lockar nya förare, men även de med mer erfarenhet.

– Det viktigaste är att hålla de tekniska reglerna på en nivå så ingen sticker ut och kan hitta på egna grejer. Därmed håller man ner kostnaderna och det blir upp till förarna att leverera. Bredden är det stora i klassen och vi satsar mycket på att fånga upp de som kommer från folkrace, rally, motocross, enduro. Vi har haft förare som kommer från båtracing till och med. Vi ser klassen mer som en språngbräda in i racingen.

En annan utmaning framåt är svårigheterna att växa ännu mer, då klassen idag mer än väl fyller upp sina startfält.

– Just nu är det en lagom nivå. Blir vi ännu fler finns det problem. Något race har vi varit upp mot 90 startande, och i år var vi över 80 bilar något tillfälle. Då är det utmaningar i att få till logistiken på banorna. Vi har ibland behövt köra C-finaler och då tar det mycket tid för arrangörerna och andra klasser. För vi vill ju att det ska vara många klasser som kör under samma arrangemang.

Richard Göransson ser avslutningsvis ljus på framtiden för Legends som breddklass i Sverige.

– För vår del handlar det om att skapa en intressant kalender varje år. Vi har kört samma upplägg i många år och kollar på att justera det lite till framtiden. Sen gäller det att hitta och få in fler nya förare. I år hade vi nästa 20 nya förare i serien till exempel, avslutar Richard.

Att klassen är en publikfriare i racingvärlden med sina nedkrypta bilar och racetäta heat visar intresset men den får även lovord från Svensk Bilsport.

– Legends Cars är ett mycket bra insteg till att köra racing. Klassen har tagit ett seriöst grepp om kostnader och har bra koll på sådant som tekniska regler, vilket är viktigt för sportslig rättvisa och klassens trovärdighet. Det återspeglar sig i antalet aktiva och intresserade. Just nu är det en av de största enskilda klasserna inom Svensk Bilsport och framtiden ser ljus ut. Det är bara att fortsätta på inslagen linje, säger Svensk Bilsports sportgrenskoordinator för Racing, Magnus Krokström.

REPA INTE LACKEN



L.BRADOR®

Gör som Isabell Rustad och arbeta repfritt i våra stretchbyxor utan metalldetaljer. Vår NO-SCRATCH serie är framtagen tillsammans med fordonstekniker för att skydda lacken - Så du kan jobba nära lacken utan att oroa dig för att repa.

NO-SCRATCH



Hitta närmsta återförsäljare på
www.lbrador.com

Världsbäst i Karting

2022 blev Viktor Gustavsson från Görslöv i Skåne världsmästare i kartingens kungaklass KZ. 18-år gammal blev han den näst yngste världsmästaren i historien efter en viss Max Verstappen. VM-guldet följdes upp av ett silver 2023 och enligt FIA:s officiella ranking är Viktor Gustavsson just nu rankad som etta i världen. Men resan mot toppen har både varit lång och tuff.



– Pappa har tävlat hela sitt liv i princip, så jag är väl uppväxt på banorna. Jag var runt sex veckor när jag var på min första tävling. När jag var fem år fick jag min första kart och började köra runt på parkeringar. Sen gick det bara utför från det, säger Viktor Gustavsson skämtsamt.

Viktors farfar körde bland annat rally på sin tid, och även hans kusiner har trillat in i motorsporten nu.

– Hela familjen har alltid varit involverad i motorsporten. Jag vet inte om det smittat av sig, eller om vi alla bara är galna.

Ofta provar barn på många idrotter innan man fastnar för det man vill hålla på med. Men för Viktor var valet självklart redan från början.

– Jag spelade fotboll i en termin när jag var 6 år, men insåg ganska fort att det inte var för mig. Jag har alltid haft fokus på kartingen och en dröm att bli bäst inom racing. Jag har egentligen aldrig gjort något annat och har jag gjort det är det för att bli bättre på karting.

Från parkeringsplatserna började Viktor sin tävlingskarriär i Cadetti när han var sju år. Därifrån gick det sedan snabbt till att han började sin internationella satsning inom karting.

– När jag var runt 10 år så började jag inse att jag ville satsa 110% på kartingen och vi började köra utomlands i Italien för att kunna bli bäst. Från att jag var 11 år har jag nästan bara tävlat utomlands och gör fortfarande. Det är samma tävlingar och samma människor nu som då.

Kartingen är unik i att man kan börja elitsatsa vid en så ung ålder jämfört med andra idrotter. Men utmaningen i att ta ett så stort steg vid en

tidig ålder är inget Viktor direkt reflekterat över.

– Jag skulle kunna sitta här och säga att det var svårt, men man var så ung så man hoppade i körde och hade kul. Såklart är det tuffare konkurrens. I Sverige var jag alltid med i toppen och kämpade om att vinna, men när man kom utomlands blev man nersatt på jorden ganska fort. Där fick man vara glad att ta sig till final snarare än att slåss om segern, berättar Viktor.

– Hela vägen fram till 2020 när jag började ta stora segrar och göra mig ett namn, så visste man alltid att man kunde men det var svårt att bevisa. När man är ung och naiv tror man att man kan vinna utomlands också, men så lätt är det inte. Men det var nog bästa tiden hittills i min karriär när jag ser tillbaka på det.

Från det att han var 11 år har Viktor spenderat största delen av sin tid i Italien med att köra karting. Detta har kombinerats med studier hela vägen från mellanstadiet till tidigare i år när han tog studenten.

– Lärare och mentorer har förstått situationen och varit okej med det. Mellan- och högstadiet är kanske inte så seriöst, man kan missa mycket men ändå hinna med om man fokuserar. Hela gymnasiet har jag gjort på distans. Jag började gymnasiet samtidigt som jag skrev mitt första proffskontrakt och började jobba i fabriken. Så det blev mycket nätter, tidiga morgnar och flygplatser som man fick plugga på. Det var inte lätt, men har man ett mål är man beredd att jobba hårt för det också.

Förutom att klara skolan har Viktor och hans familj fått ge upp mycket av det som betraktas som ett vanligt familjeliv för att han skulle kunna leva sin dröm.





– Det var jag, pappa och en Mercedes Sprinter som åkte runt i Italien. Han fick köra och jag låg bak och sov för att komma till skolan och sedan flyg tillbaka några dagar senare. Det är klart man har missat mycket av det vanliga ungdomslivet, som nu när jag tog studenten var jag på banan och körde. Men även om jag missat mycket har jag kommit hit jag har kommit, så man ska inte klaga.

– Det är mest synd om mamma som suttit hemma själv mycket.

Från det att Viktor var 16 år och slutade nionde klass har han bott på heltid i Italien.

– Det låter rätt sjukt när man säger det. Men när jag slutade nian och kom in på gymnasiet så sa jag till min pappa och mekaniker, som var från Italien, att hitta en lägenhet i Italien. Så jag flyttade hit när jag var 16 år helt själv. Pappa var med på tävlingarna, men annars var jag själv. Jag jobbade i fabriken och försökte hitta kontrakt.

Pratar du italienska?

– Om jag måste så kan jag. Det kanske inte alltid är korrekt, men jag kan bli förstådd och förstå det mesta. Jag har aldrig pluggat det, men när man bor här och alltid är med italienare så plockar man upp en del, säger Viktor.

Viktors hela karriär har i mångt och mycket sett ut som det gör för dom flesta som satsar på kartingen, där man tävlar i de Italienska WSK-serierna kombinerat med EM och VM.

– Det är där man måste vara om man vill möta dom bästa och bygga upp ett namn för sig själv. Kör man i WSK, som inte har samma status som EM och VM, så möter

man ändå dom bästa i världen. Kan man vinna i WSK kan man också vinna VM.

Den första stora internationella segern kom 2017, när Viktor vann WSK Final Cup i OKJ.

– Jag minns att det började regna till finalen och ingen hade kört på blött innan. Jag kvalade 57:a och kom upp så jag startade 13:e i finalen. På något sätt lyckades jag vinna med rätt stor marginal. Det var den första stora internationella vinsten, så den glömmet man inte.

Resan genom klasserna gick fort för Viktor, som 2017 satt i en OKJ. 2018 tog han klivet upp till OK och redan 2019 blev det växlad kart i KZ2.

– Jag har alltid gått snabbt upp genom klasserna. Framför allt för att jag blev fullväxt ganska fort. I de lägre klasserna vill man vara så liten som möjligt, så jag hade inte direkt något val. Det har aldrig funnits tid till att ta ett andra år i en klass, utan jag har behövt hoppa in och bevisa direkt och sen hoppa vidare. Det tog inte många år innan jag körde KZ och om jag vill har jag många år kvar i att köra KZ också.

2020 fick Viktor sitt stora internationella genombrott när han blev Europamästare i KZ2.

– Det var såklart speciellt. 2019, första året i KZ2, körde vi i ett litet svenskt team och det funkade inte alls. Så jag var nästan villig att lägga ner inför 2020. Men jag hade en kompis som jobbade för Lennox och jag gjorde ett test som gick bra. Från det vann jag första EM-tävlingen och sen hela titeln. Det gick kanske lite väl fort och jag förstod nog inte vikten i det, tills man började kolla vilka som också vunnit det, berättar Viktor.

Med EM-titeln i hamn skiftade målet snabbt till att försöka vinna VM.

– Jag blir aldrig nöjd, inte ens när jag vann VM var jag nöjd. EM var som ett steg på vägen mot att bli världsmästare. I den här världen går det så snabbt och efter två veckor är det ingen som kommer ihåg vad man gjort. Utan man måste hela tiden göra nya resultat för att bevisa sig.

2021 hölls VM på Viktor's absoluta hemmaplan i Kristianstad. För svensk del blev det ett fantastiskt VM där Noah Milell vann Sveriges första VM-titel sedan Peter Rydell 1988. Viktor, som gjorde sitt första VM i KZ, slutade som fyra.

– Ska jag vara helt ärlig var jag arg efter den tävlingen. Tidigare i min karriär har jag känt att det inte är värt något om man inte vinner. Visst jag blev fyra, men jag körde inte bra. Vi hade lite problem i heaten och det var mycket annat som inte gick bra. Det är klart att det var häftigt att köra hemma och göra ett okej resultat. Det var bra att lära sig, men där och då var jag väldigt missnöjd.

Ett år senare arrangerades VM på klassisk racingmark i Le Mans i Frankrike. Återigen skulle det bli en svensk uppgörelse där Viktor denna gång blev världsmästare, med fjolårsmästaren Noah Milell på silverplats.

18 år gammal blev Viktor den näst yngsta världsmästaren någonsin i den högsta klassen, bakom den nu trefaldige F1-världsmästaren Max Verstappen som vann när han var 16 år.

– Det var väldigt speciellt, helt klart. Jag skulle nästan beskriva det som en lättnad. För att bli bäst måste man hela tiden bli bättre, för alla andra utvecklas också. Att ha det självförtroendet att alltid kunna ta med sig att jag har vart bäst i världen. Det året var speciellt också eftersom jag gjorde det i ett nytt team. Jag och min teamkompis byggde upp teamet från noll i princip. De hade haft några tuffa år och inte vunnit VM

på fem år. Så mentalt var det ett extremt jobbigt år och att kunna få tillbaka för allt jobb med att vinna det största priset var skönt. Och att få bevisa att jag kan!

Vad betydde det för din familj, med tanke på hur här ni kämpat sedan du var barn?

– Pappa var nog gladare än vad jag var. När man som jag är mitt i det är det svårt att förstå vikten av det. För familjen och alla som vart med från start och gått igenom allting är det extremt stort, även om det för mig kanske är svårt att relatera till det.

– Det har vart en lång resa för familjen från att vi åkte runt med Sprintern i Italien, med alla helger de har lagt på detta och att aldrig kunna åka på semester. Utan bara vara på olika banor i allt från noll till 40 grader. Att äntligen få göra ett resultat för dem känns extremt bra såklart.

I slutet av förra året fick Viktor Gustavsson, tillsammans med bland annat världsmästaren i rallycross, Johan Kristoffersson, gå på FIA:s stora prisgala. Där han fick ta emot VM-guldet av självaste Max Verstappen.

– Det var riktigt häftigt. Det var första gången jag insåg vad jag vunnit. Max Verstappen vann också VM för samma team som mig, så det var häftigt att få ta emot priset av en legend som han ändå är.

Att bli världsmästare innebär också att man blir en offentlig person på ett helt annat sätt.

– Telefonen ringer mycket. Man blir helt plötsligt viktig och många vill ha tag på en. Det är väl något man får uppskatta så länge det varar, man vet aldrig när det händer igen. Folk pratar kanske med en på ett annat sätt, men jag är exakt samma person som jag var innan den där finalen på Le Mans. Det är en konstig känsla när man står i centrum och alla vill ha en del av en. Och jag tror fortfarande inte jag vant mig vid det.

One car to rule them all.

PORSCHE 911 GT3 RS. SPORTMADE.



PORSCHE

Bränsleförbrukning blandad körning 13,4 l/100 km (WLTP), CO₂-utsläpp 305 g/km (WLTP).
Bilen på bilden kan vara extrautrustad.



VM-titeln innebar också att det kom en hel del erbjudanden och förslag om att ta klivet in i bil och börja köra racing, men Viktor valde att stanna kvar i kartingen för 2023.

– Jag vet inte hur många förslag jag har fått. Men tyvärr handlar det inte lika mycket om talang som det gör i karting, utan det är väldigt mycket politik, kontrakt och pengar. Det är klart att det var många förslag, men man ska klara av det också. Jag har väl insett nu när jag är lite äldre att den delen nästan är viktigare än att kunna köra bil fort. Det är nästan den enklaste biten.

Årets VM avgjordes på Wackersdorf i Tyskland. Viktor startade finalen från ruta 12, och bara några varv efter starten var han uppe på medaljplats. Gustavsson körde in nästa tre sekunder på italienaren Paolo Ippolito, och slutade på silverplats. Endast 0,476 sekunder bakom VM-guldet.

– Det var en mäktig final. Jag blev tvåa, men det kanske inte visar hela bilden. Det var en hektisk final och en av få finaler som jag faktiskt är

nöjd med. Jag körde bäst, men gjorde misstag under helgen som kostade väldigt mycket. Jag körde in nästan tre sekunder på 19 varv och efteråt kände jag att om det hade vart två varv till hade jag tagit det. Men det är lätt att säga i efterhand. Det var nära på slutet, säger Viktor.

Viktor har under året också kört EM, där han fick bryta den första tävlingen med följde upp det med en seger och en fjärdeplats totalt.

Sett till den officiella rankingen från FIA efter VM i Tyskland, så rankas Viktor i skrivande stund som den bästa föraren i världen.

– Helt ärligt så tror jag inte att jag var på samma nivå förra året när jag vann VM som jag är på nu. Den nya rankingen visar att jag är rankad etta i högsta klassen i världen. Mina prestationer, speciellt andra halvan av säsongen, har vart bäst och jag har varit etta, etta och tvåa. Det saknas bara pyttelite till för att göra det till en perfekt säsong.

Viktor, som också är en del av Svensk Bilsports landslag, fick under Grande Finale på Mantorp Park i slutet av september prova på att köra GT-racing när han av landslaget och Porsche fick möjligheten att ställa upp i Porsche Sprint Challenge.

– Det var roligt, men annorlunda. Jag har aldrig kört en GT-bil innan det. Jag lärde mig mycket, och fort. Jag tycker jag gjorde det bra och att få smaka på hur det är att köra GT. Det är jag väldigt glad och tacksam för att jag fick chansen av landslaget och Porsche.

Bilsportåret 2024 ligger nära framför oss, och Viktor Gustavsson siktar på att bygga vidare på den starka avslutningen han haft på årets säsong. Men han blickar även mot andra discipliner.

– Det blir ganska likt som i år. Jag tror att förra året var ett läroår, och nu har vi börjat göra resultat som vi kan bygga vidare på och få ihop ett riktigt bra år 2024. Men också göra några inlägg i bilar, för att 2025 göra en hel säsong i bil, avslutar Viktor.



ERBJUDANDE!

BILSPORT RALLY&RACING

4 nr 356:-



+ 4 nr
av BilSport
på köpet



FÖRDELAR MED ATT PRENUMERERA:

- ✓ 4 nummer av BilSport på köpet
- ✓ 20 % rabatt på besiktning hos Opus Bilprovning
- ✓ Entrérabatt på mässor och event
- ✓ Du får tidningen direkt hem i brevlådan

Beställ på
rallyracing.se/sbf
... eller skanna QR-koden

