



HÄNDELSESNAS CENTRUM. Bilens utveckling sker mestadels hemma i villagaraget. Rickards kompisar brukar hjälpa till i den mån de kan.

Rickard Ward från Smålandstenar är en sann tävlingsmänniska. Med små medel har han under flera år kört olika klasser inom SSK-serien.

AV FREDRIK LUND (TEXT), SAMER AL KHALILI, BILSPORTS ARKIV (FOTO)

Allt börjar med en ung, men icke desto mindre motorintresserad, grabb.

Rickard Ward följde med föräldrarna och storebror Mikael runt om i Sverige.

Anledningen var fyra hjul och en gräsklipparmotor: gokart.

Vid tidpunkten var det endast Mikael som tävlade. Unge Rickard kunde bara titta på och lära sig.

Men — med eller utan föräldrarnas vetskap — malde de motorintresserade kugghjulen i Rickards huvud.

Motorsport var helt klart sporten som gällde. Det var väl inte bara brorsan som skulle få ha roligt, eller?

— När Rickard var tio år hade vi plötsligt två gokarts i familjen, minns pappa Wolrath.

När Mikael slutade hade Rickards motorsportkarriär bara börjat.

Han fortsatte envist att pressa sin gokart till det yttersta runtom på olika banor.

— Innan vi visste ordet av var grabben med i Nordiska- och Europa-mästerskapet, berättar Wolrath stolt.

Både han, mamma Sonja och storebror Mikael har alltid stöttat Rickard.

— Det gäller att ha bra stöd från både familj och vänner, tillägger Rickard. Utan dem hade jag aldrig kunnat hålla på med det här.

När staten kallade honom till den obligatoriska militärtjänstgöringen slutade han med gokarten.

Gatbil blev racebil

Någon tanke att varva ner fanns inte. I stället investerade han i en helt vanlig Volvo 242.

Rickard visste precis vad han ville göra med den.

— Många satsar på en fräck gatbil, säger Rickard. Jag ville helst av allt köra racing så då fick man ju prioritera.

Ungefär här bryter många annars karriären bara för att kunna fara fram i en snygg gatbil.

Så icke Ward. Han ville åka fort, riktigt fort.

— Viställd i ordning bilen fram till 1994 för dåvarande SSK Yokohama Cup, berättar han.

Trots omställningen från gokart till bil anser Rickard att han kunnat dra mycket nytta av gokartperiodens dagar.

Särskilt vanan att snabbt lära sig nya banor, spårval och att inte tveka i olika situationer.

Efter några säsonger kände Rickard att det var dags att gå vidare. Visst var Yokohama Cup roligt och spännande.

Ändå gjorde sig drömmen om att köra i SSK-seriens tyngsta klass Etab Data Cup irriterande påmind.

Efter några säsonger valde han därför att sluta och börja bygga om Volvon för att få åka i Etab Data Cup.

— Det krävdes en hel del jobb, erkänner Rickard. Ändå sparade vi pengar på att fortsätta utveckla samma bil än att köpa en ny.

För oavsett vad folk tror så är ►

Rickard Wards väg till Etab HÅRD RACING

READY TO FLY. Men först ska bilen lättas. Rickard vill byta ut samtliga plastskärmar mot ännu tunnare varianter. Han räknar då med att få ner bilens vikt med ytterligare tio kilo.



SNABBA RACERS. Fredrik Nilssons BMW 318, snabbast i Etab, körde Gelleråsen på strax över minuten.

Det här är SSK-serien

● SSK står för Stockholms Sportvagnsklubb. Klubben bildades redan 1955. Den aktiva racingen körde igång först 1970.

● I dag består SSK-serien av sju

olika klasser. Huvudklasserna är Fyndbörsen Cup, Kamaza Tools Cup och Etab Data Cup. Därefter kommer Renault 5 Junior, Supercart, Formel Ford 1600 och Volvo Original.

Så här så här snabb är en Etab Data-bil jämfört med STCC:

Bana:	Gelleråsen, Karlskoga	Gelleråsen, Karlskoga
Bil:	BMW 318 (Etab Data Cup)	Nissan Primera (STCC)
Förare:	Fredrik Nilsson	Tommy Rustad
Bästa varvtid:	1.11	1.06

● I Etab Data är bilens vikt kontra hästkrafter främsta regeln. Maximalt 2,5 liters motorvolym och en tjänstevikt på 1.000 kg är perfekt. Överskrider den ena parametern bestämmelserna blir det straff tillägg för den andra.

● Alla klasser förutom Fyndbörsen Cup och Renault 5 Junior tillåter motorbyten mellan olika modeller. Bara motorvolymen och bilens vikt matchar varandra.

● Alla sju klasser genomför åtta race per säsong. Varje säsong ut-

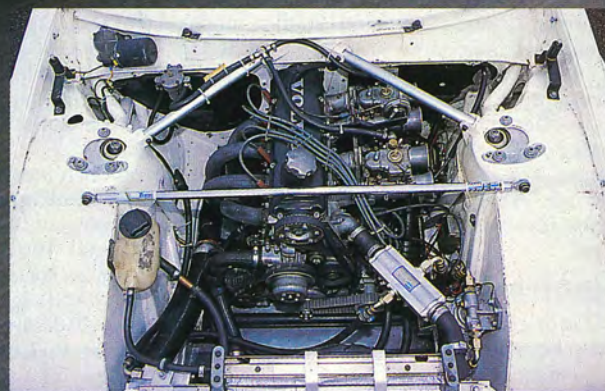


DÅLIGT FÖRSPRÅNG. Tommy Rustads STCC-Nissan är bara marginellt snabbare än en Etab Data-bil.

NG MOT TUNN BUDGET



RADIKALT. En rakställd B23-motor med torrsump. Än så länge råder förgasare, men insprutnings-system är på gång. Runt 217 kusar når ner till drivhjulen. Hela motorn är dessutom tillbakaflyttad sju centimeter, allt för viktfordelningens skull.



ses en SSK-mästare.

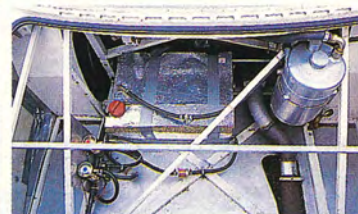
● Fyndbörsen Cup och Renault 5 Junior tillåter endast förbättrad väghållning, viktnedskning och lättare trim av bilens originalmotor. Allt för att hålla kostnaderna nere.
● Nybörjare måste först och främst gå en förarkurs. I år har en sådan kurs kostat 1.200 kronor. Därefter måste en förarlicens lösas till en kostnad av 300 kronor. Obs! Detta är årets priser och de kan mycket väl ändras till nästa säsong.



OMKLÄDD. Wards Volvo fick ett helt annat utseende när den debuterade i Etab Data Cup.



PAUS. Var och en i familjen Ward har en viktig funktion i teamet. Även vänner och bekanta bidrar med ovärderlig hjälp.



OMORGANISERING. Bak hittar vi en 30-liters bränsletank. Rymmer den mer än så måste det vara en säkerhetstank. Till höger ser vi oljetanken.



BARSKRAPAT. Væxellådan på bilden är endast tillfällig. Inom kort kommer en Sellholm-låda vara på plats.

Rickard Ward

MAJESTÄTISKT. Vingen är inte bara mäktig, utan även funktionell. I framtiden ska det bli luftkanaler under bilen för att öka downforcen. Just nu är underredet helt slätt eftersom hjulaxlar och racesystem ligger helt inkapslat.



PLANERING. Det är hemma i köket som allt planeras. Rickard bor inte längre hos föräldrarna, men utan dem skulle det inte vara möjligt att tävla. Pappa Wolrath och mamma Sonja finns hela tiden vid Rickards sida. På bilden saknas storebror Mikael, även han en viktig del i teamet.

► vare sig Rickard eller någon i familjen Ward miljonärer.

De knegar på vanliga jobb som vilka medel-Svenssons som helst.

— Det är nog viktigt att ha ordning på sin ekonomi redan innan man kör igång, tror mamma Sonja. Vi har satsat på en billig bil och försöker tänka på alla utgifter.

Håller kostnaden nere

Därför gör familjeteamet Ward så mycket som möjligt själva.

Pappa Wolrath och storebror Mikael sköter bilens service samt fungerar som mekaniker. Till sin hjälp har de även Rickards kompis Lars Andersson.

Mamma Sonja håller koll på teamets ekonomiska redovisning.

— Dessutom lagar både min sambo Madde och Mikaels fru Annelie god mat till hela teamet

under tävlingarna, intygar Rickard. Sådant ska ju också fungera.

Även kompisarna brukar bidra med vad de kan. Någon fixar belysning och andra skaffar fram verktyg eller delar.

Det kan till och med vara en så enkel, men ändå viktig, sak som att putsa rent vindrutan under racet.

Familjeteamet Wards budget bärs delvis upp av sponsorer.

— Det är grymt viktigt att kunna marknadsföra både sig själv och teamet, intygar Rickard. Utöver kontanta bidrag får vi även delar till bilen.

Huvuddelen av teamets kostnad får dock fortfarande plockas ur egen ficka.

Det skulle dröja till säsongen 1999 innan Rickard stod på startlinjen för Etab Data-racet med sin Volvo.

Då hade bilen modifierats en

hel del från Yokohama-tiden. Bland annat hade den försetts med ett rörramschassi.

För Rickard har det trots utebliven seger varit väl värt väntan.

— Det är en enorm känsla att ratta den här bilen, uppger han. G-krafterna i svängarna är härliga och bilen piskar på fint från 5.000 rpm och uppåt.

God sammanhållning

Av den gamla hederliga gathjulen återstår i dag egentligen bara taket och dörrarna.

Valet att förvandla den vanliga Volvon till en riktig racer ångrar han inte.

— Det är en mycket bra sammanhållning i SSK-serien, försäkrar Rickard. Visst är det konkurrens ute på banan, men ingen är sen att hjälpa någon annan.

Festkvällar efter race är mer regel än undantag och till viss del håller man kontakten även vid sidan om tävlingsbanorna.

— Hemligheter är sällsynta, intygar Rickard. Det går att få bra tips, råd och hjälp.

Grundstommarna är god ekonomisk planering och ett bra stöd från nära och kära.

För stunden väntar Rickard på en ny växellåda.

— **Blir en Sellholm-låda, avslöjar han. Den gamla M45-lådan ska jag sälja av.**

Det är inte bara Volvon som vidareutvecklas under vinterhalvåret.

Även Rickard försöker hinna med att vässa sina egna förmågor. Därför spelar han lite innebandy och ishockey.

— Hjälper mig att bättra på koncentrationsförmågan, intygar han. Det är viktigt att kunna behålla skärpan ett helt lopp igenom.

Rickards väg mot Etab Data Cup är knappast unik. Många av dagens stora STCC-stjärnor har gått samma väg som han.

Allt som krävs är lite jäklar-anamma, god planering samt envishet.

I alla fall i SSK-serien. □

Snabba fakta

- **Bil:** Volvo 242 RWR.
- **Motor:** B23, vevaxel ändrad slaglängd till 2,5 liter. Toppen är trimmad av Köhler Racing, ihopskruvad av Mikael Ward.
- **Effekt:** 217 hk på bakhjulen.
- **Transmission:** M45 sf-dogring. M47 Sellholm-låda på G.
- **Kaross:** Endast taket och dörrarna fortfarande i plåt, allt annat i glasfiber. Inom kort kommer även dörrarna bytas ut mot glasfiberdito.
- **Lack:** Vit.
- **Fjädring:** Material till fjäderben, ihopsvetsat och monterat själv. Fram: Bilstein-dämpare. Bak: Justerbara Proflex. Allt material från Sellholm Tuning.
- **Bromsar:** Fram: Alcon bromsok, Alcon bromsskivor 330 mm. Bak: Volvo 240 standard.
- **Klubb:** Gislaveds MK.
- **Sponsorer:** EAB, Göhlins, Gislaveds Hyrkart, Rörbolaget, Silvergärde Fraktbud, Anderstors Lackerings-service, Turnab, Knattes Production, Klasa Möbler, Melins Metall, Ytab Åviken, Unocal 76, Nordbanken, SKAB, Västbo Brandservice.
- **Tack till:** Alla sponsorer, Sellholm Tuning, samt alla andra som har hjälpt mig.
- **Övrigt:** M45-lådan till salu. Intresserade ringer: 070 - 557 15 66.

Ward tipsar

● Börja med att åka till en SSK-tävling och bilda dig en egen uppfattning.

Prata med de olika teamen. Hemligheter är sällsynta och det brukar kunna gå att få bra tips och råd.

Se över din ekonomi. Det gäller att kunna ha ordning på den redan innan.

Utän stöd från familj och vänner blir det mycket tufft.

Både Fyndbörsern Cup och Renault 5-Cup är bra och förhållandevis billiga plattformar att bygga sin karriär på.

Börja med en billig bil och köp saker allteftersom ekonomin tillåter. Köp inte allt på en gång.

Marknadsför både dig själv och teamet för sponsorer. Detta är livsviktigt för ett fungerande team.

Håll alla kostnader nere. Gör så mycket som möjligt själv.

Envishet är mycket viktigt.



VIKTIGA. I racing är kompisarnas stöd precis lika viktigt som familjens. Om de hänger med på tävlingarna är det inte mer än rätt att Rickard hänger med på fredagskvällarna?