

sportvagnen och vi

**STOCKHOLMS
SPORTVAGNSKLUBB**

juli 76

GOODRICH WEST COAST FESTIVAL

Årets upplaga av Väst kustloppet 10-11 juli blev verkligen en folkfest av stora mått, som säkert tilltalade de 12.000 åskådarna. Vår största tävlings-satsning i år tillsammans med Falkenbergs MK bjöd på många för bil-racing nya idéer och glädjande nog fungerade alla arrangemang förvånans-värt väl. Den enorma förhandsreklamen i tidningar och genom arrangemang på varuhus etc. i Falkenbergsområdet gjorde att knappast någon som då be-fann sig på västkusten kunde undgå budskapet att det var racing och fes-tival på Falkenbergsbanan 10-11 juli.

Vår målsättning var alltså att dels bjuda på bra bilracing men också att bjuda show och underhållning av annat slag så att även exempelvis "motor-sportdårnarnas" fruar och barn skulle tycka att det var roligt att vara på racingtävling. Tävlingsheaten blandades därför med bl a marscherande musikorkester, cykeltävling på Rex-cyklar med kända förare på spexhumör, flyguppvisning med dubbeldeckare, Super Star förarparad då varje förare satt på taket på sin bil under ett varv ledda av den fantastiska Flyklå-

pa Grand Prix-bilen "Il Tempo Gigan-te" osv. Man kände sig nästan för-flyttad till kontinenten när man gick bland stånden på marknadsgatan och på ena sidan hade depån med febrilt ar-betande mekaniker och vrålände moto-rer och på den andra sidan huvudläk-taren med massor av folk och ett vrål-ände popband.

Det bjöds också på verkligt bra ra-cing med spännande tätstrider nästan i samtliga heat. Conny Ljungfeldts fantastiska start i F3-heatet går till historien liksom Ulf Granbergs dito misslyckade i Puss o Kram, då han stod på pole-position och inte hade någon växel i. Det kördes tufft, spe-ciellt i Volvo-cupen, R5-cupen och Puss o Kram, vilket säkert var i pub-likens smak, men som kanske var lite utanför reglerna ibland. Det resul-terade också i avkörningar och i ett par uteslutningar för ojust körning. Efter loppet samlades Puss o Kram-förarna och kom överens om att man hädanefter skulle ta det lite lugna-re för att inte säkerheten på banan ska äventyras.

Många uttalade sig efter tävlingen och menade att det är så här man måste göra racingtävlingar för att få tillbaka storpubliken. De enda kritiska rösterna fanns bland några F3-förare som tyckte att det var för mycket show och för lite racing. De menade att 15 varv F3-tävling var löjligt lite. Deras idealtävlingar är väl av typen Mantorps F3-EM med 60 varv inför publik. Om man anser att det är "god racing" att bjuda publiken på så är det nog snart bara deras egna mekaniker kvar som åskådare!

MASSMEDIAS RAPPORTERING FRÅN VÄSTKUSTLOPPET

Som sagt så kördes det tufft i överkant, speciellt i Puss o Kram Cupen. Detta resulterade tyvärr i en ordentlig avkörning av Knut Johansen som hamnade med sidan av bilen mot betongmuren. Räddningspersonalen fick föredömligt snabbt ut den avsvimnade Knut ur bilen och han kvicknade snart till i ambulansen. Hans enda skada var en lätt hjärnskakning.

Denna avkörning och en annan incident i finalheatet då Reine Wisell, Ulf Granberg och Ulf Karlsson krockade ihop, lyckades vissa massmedia förstora upp till två hemska svåra olyckor som enligt deras mening borde ställa hela Puss o Kram Cupens fortsättning i fråga.

Man kan inte bli annat än heligt förbannad på dessa journalisters hyenliknande aptit på olyckor under bil-tävlingar. Både Expressen och Aftonbladet skrev endast om dessa incidenter och nämnde inte ett ord i övrigt om tävlingen, som dock var Sveriges största i år efter F1-VM. TV var inte mycket bättre med den helt dominerande delen av sändningstiden om olyckan. Dessutom förekom som vanligt en mängd sakfel, - i TV sades det att Med Sec Team räddat Knut Johansen ur bilen, trots att Med Sec inte alls var inblandat då vi alltid använder oss av effektiva Charter Ambulans, - i Aftonbladet visades en bild där två sjuksköterskor hjälper Knut in i ambulansen, men enligt bildtexten är det Knuts fru Annica som gråtande hjälper till!

Det verkliga bottenrekordet noterades dock GT som både på löpsedlar och förstasida hade stor bild på bilen och Annica Johansen, plus texten: "Hjälp - lever min man?". På mittuppslaget kan man läsa i jättestil: "Hon skriker av fasa" och texten börjar: "Tävlingsföraren ligger medvetslös på marken intill vraket av sin bil - och hans fru skriker ut sin förtvivlan." - Hur kan man bara på detta sätt spekulera i en människas naturliga oro? - Osmakligt! - Man kunde nästan läsa mellan raderna hur besviken journalisten var att det inte blev några värre personskador så att han kunde ha fått ännu smaskigare rubriker. Resten av artikeln var inte bättre, där det bl a under rubriken "I lågor" stod att Ulf Karlssons bil stod kvar brinnande på banan. Sanningen är att det ångade från kylaren och brandpersonalen inte ens öppnade motorhuven. - Det är så att man helt tappat förtroende för massmedia som korrekta nyhetsförmedlare!

Dessbättre fanns det även tidningar som gav en mer nyanserad skildring av både tävlingarna och olyckan. Exempelvis Kvällsposten, som visserligen hade ett mittuppslag om olyckan men som också tagit reda på bakgrunden genom att intervjua Uffe Larsson, vars manövrer i dammloppet utanför banan var orsaken till sammanstötningen. Man hade också ett fylligt och sakligt reportage från tävlingsheaten och en helsida om den festliga ramen kring tävlingen med orkestrar, flyguppvisning m.m. Heder åt sådana journalister och åt redaktionsledningen. Heder också åt Agne Sparrenhed för hans sakliga reportage och Picko Trobergs avdramatiserande uttalande i radions sportnytt.

Nej, det tidningsfrosseri i olyckor som vissa tidningar ägnar sig åt gagnar ingen utom att det cyniskt nog kommer att dra ännu mer publik de återstående tävlingarna. Det drar dock inte sportintresserade utan hyenorna som vill se olyckor, och dessa publikhyenor liksom journalistdito klarar vi oss helst utan!

Olle Odsell



SSK's TÄVLINGSVERKSAMHET VID EN NY SKILJEVÄG

Under de fem år som SSK-serien har körts ungefär i sin nuvarande form, har vi glädjande nog fått ett allt större antal tävlande år från år. SSK:s ledning har givetvis varit glada över denna utveckling, men det har så småningom vällat en del problem med fler anmälda än banlicensen tillåter i vissa klasser. Det mest akuta problemet med F 1300 under 1975, har i år lösts genom uppdelning i Formel Ford och Formel Vee, men nu har fler klasser drabbats av "överbefolkning".

När vi nästa år får ett nytt reglemente vill vi samtidigt försöka vidta åtgärder för att lösa detta problem. Årets erfarenheter hittills har också visat att vi inte kan köra alla klasser samtidigt, utan vi bör dela upp vår tävlingsverksamhet i två kategorier, - en elitserieringserie med "kommersiella" klasser, och en del med klasser för entusiasterna enligt SSK:s traditionella mönster, dvs en återgång till lättare tävlingformer, ungefär som för några år sedan.

Elitserien skulle kunna ha klasser som F3, Standard och en racingklass med reglemente enligt nuvarande klass C,

plus givetvis Puss o Kram Super Star Cup. SSK-seriens tävlingar skulle då gå i huvudsak med låg marknadsföring eller kanske helt publikfria.

Man skulle komma ifrån den stress och "kommersialism" som stora publik-tävlingar innebär. Då skulle vi kunna behålla den gamla SSK-entusiastandan som många säger sig sakna i de senaste årens tävlingar. På detta sätt skulle vi alltså kunna koncentrera våra marknadsföringsresurser på stortävlingarna och ändå behålla "breddracingen" för entusiasterna på ett mindre allvarligt plan.

Givetvis kan detta innebära att det kan bli svårare att skaffa sponsorer både till SSK-klasserna och till enskilda förare. För dem som kör "i kön" i SSK-seriens klasser kan dock knappast sponsorpengar spela någon avgörande roll. Den som vill satsa mer på racing bör istället köra i Elitserien.

Hör av dig vad du tycker om detta till någon i styrelsen! Det är nu du har möjlighet att påverka besluten om detta, - att komma och klaga efter första tävlingen 1977 är för sent!

Manöverprov i Strängnäs 16 maj

Första deltävlingen i det tänkta klubbmästerskapet för sportvagnar samlade ett skrämmande litet antal deltagare trots utmärkt värväder. Det var synd att inte fler kom för Nils-Olof Johnson hade gjort en mycket kul och lagom svår manöverbana på en stor asfaltplan vackert belägen alldeles intill Mälaren.

De församlade hade i alla fall mycket roligt och när de båda körningarna gjorts visade det sig att den enda närvarande "riktiga" sportbilen segtrat, vilket väl var att vänta med tanke på de övriga bilarnas relativa klumpighet i dessa typer av manövrer. Stefan Bergendahl ska dock ha en eloge för gott rattarbete i sin stora Camaro.

Resultat manöverprov 16 maj:

1. Olle Odsell, Triumph TR3	3,44 min
2. Stefan Bergendahl, Camaro	4,45 min
3. Erling Carlsson, Mercedes	4,56 min
4. Björn Jerneborg	5,17 min
5. Nils-Olof Johnson	5,34 min
6. Per Schoultz	6,11 min

Halvtid i SSK-serien

Vårens 4 SSK-tävlingar har nu genomförts. Rent siffermässigt ser de ut så här:

	Anmälda	Kom	Tävlande
Mantorp	238	190	148
Anderstorp	185	157	140
Falkenberg	227	193	158
Kinneulle	309	261	261

Bortfall i %	Anm/kom	Kom/täv	Tot
Mantorp	20	22	38
Anderstorp	15	11	24
Falkenberg	15	18	30
Kinneulle	15	8	23

Man kan se från de 3 första tävlingarna att oberoende av antalet anmälningar är det ca 150 som tävlarde. Förklara det den som kan. Bortfallet mellan anmälda och de som kom låg i Mantorp på 20%. De övriga på 15%. Alla kommer ihåg att vi började sända tillbaka anmälningar som kom för sent. Vi har här förbättrat bortfallet med 5%. Det är ju en procentsiffra (15%) som fortfarande är för hög. Den borde ligga på ca 8-10%. De flesta bilarna gick sönder i Mantorp (22%) och bäst höll de i Kinneulle (8%). Orsaker finns väl till Mantorps höga siffra; 1) första tävlingen, 2) lång bana. Kinneulle; 1) man har fått ordning på bilarna, 2) regnet gjorde att det inte blev så stort slitage på bilen. Falkenberg licker dock bra nära Mantorp procentmässigt trots att det var tredje tävlingen!?

Största tävlingen var Kinneulle och detta utan någon större påverkan av SM-statusen! Det var mycket få förare som enbart körde för SM. 13 std A, 5 i 2-liter Racing, 17 i F3, 1 i 1150-lassen! Summa summarum för de som inte tycker om SM-inblandningen: endast 6 stycken sena SM-bilar! Det kan inte vara något att bråka om. "Våra" F 3-grabbar hade säkert inte något emot att köra tillsammans med "F 3-eliten". För övrigt är ju F 3-

bilar en del av vår klass F 1600. Se det så här: Det blev ett ovanligt stort F 1600 heat på Kinnekulle och Std A är så nära Goodrich Cup det går att få det.

En annan reflektion till de 6 rena SM-bilarna är att SSK-serien till 99,9% är Svensk Racing!!

Den populäraste klassen förarmässigt är Matchbox med 170 anmälningar på 4 tävlingar. Men det har tävlat likan många i Matchbox och Duckhams, eller 111 st. Det är tydligen lättare att få ordning på bilen i Duckhams. En nackdel till för Matchbox, trots att den är populärast är att Duckhams är den jämnaste klassen. 77 förare inom 1 minut mot 63 för Matchbox.

Bästa klass bortfallsmässigt är Vulko Cup med endast 26 st totalt. Jämför med Trend Trofén - 62 st!

Om alla bilar kommot och tävlat, då hade 273 förare till startat. 90 st trillade bort i Mantorp, 68 i Falkenberg, 71 i Kinneulle medan 44 kasta den in handduken i Anderstorp. Förstå att man önskar lite högre kvalitet på bilarna.

Sedan tidigare är vet vi att just Kinneulle i juni samlar ovanligt många anmälningar. Anterstorp har inte en chans om man mäter populäraste bana. Här har man alltid fått märkbart lägre antal anmälningar. Likadant vet vi att anmälningsmässigt har vi nu nått toppen. Hösttävlingarna har en minskande anmälningsfrekvens. Räcker pengarna bara till våren och försommaren??

De flesta funktionärerna hade vi i Falkenberg och den längsta tävlingen i Kinneulle - 4,5 timmar. Den tävlingen glömmar man inte, för den sitter i näsan fortfarande.

Bella

Ställningen i Puss o Kram Super. Star Cup efter 6 deltävlingar

1 Ulf Granberg	70 poäng
2 Bo Emanuelsson	58 poäng
3 Björn Steenberg	52 poäng
4 Mr Seabeach	36 poäng
Reine Wisell	36 poäng
6 Leif Engström	34 poäng
Bo Ridström	34 poäng
8 Rune Tobiasson	32 poäng
9 Boo Brasta	27 poäng
10 Ulf Karlsson	26 poäng

Ställning i SSK-serien efter fyra körda deltävlingar

Klass: D - Matchbox Cup	Poäng
1 Sveneric Olsson, Volvo 142	33 + 7 = 40
2 Bengt Odelfors, F Escort	29 + 11 = 40
3 Kaj Dahlbacka, Volvo	26 + 8 = 34
4 Håkan Sandin, Volvo	23 + 4 = 27
5 Greger Peterson, Mini	22 + 6 = 28
6 Roger Wibom, Cooper	20 = 20
7 Lars Nordahl, R. Sprite	12 + 9 = 21
8 John H Olesen, MGB	10
9 Hasse Z Berglund, Alfa Romeo	9 = 9
10 Peter Eklund, Volvo 142	8 + 3 = 11

Formel 1600

1 Stefan Johansson, GRD	31
2 Jan Ridell, GRD BMW	28
3 Thomas Gunnarsson, Merlyn	23
4 Nils-Ake Carlborg, Brabham	18
5 C-G Linnaeus, Brabham	16
6 Thorbjörn Carlsson, Brabham	9
7 Dragutin Ovcar, Brabham	8
8 Bonde Hallenmark, Brabham	7
Jan Melin, Brabham	7
10 Egert Haglund,	6

Klass S I - Duckhams Trofé

1 Mats Akesson, Lotus Europa	39
2 Bo Hermansson, Volvo 142	21
3 Leif Lindström, Fiat Abarth	18
4 Bo Wiedesheim, Comf. Volvo	17
5 Erling Carlsson, Lotus Eur.	16
6 Lars Bodin, Lotus Elan	15
Bengt Pettersson, Volvo 142	15
8 Ingvar Uthby, Volvo 142	14
9 Alf Andersson, Lotus Europa	12
10 Björn Thune, Volvo	11

Formel Ford - Vulko Cup

1 Bo Martinsson, Royale FF	44
2 Antoni Chlapowski, Lotus 61	26
3 Pär Olsson, Titan FF	25
Kjeld E Larsen, Merlyn Mk20A	25
5 Toni Lundin, Lotus 61 Mk	18
6 Erik Noaksson, Merlyn Mk 1	14
7 Kjell Wallin, Redex FF	13
8 Hasse Rutgersson, Merlyn	11
Krister Nilsson, Merlyn/Ti	11
10 Lennart Fahrman, Merlyn	9

KLASS S II - GOODRICH CUP

1 Bo Malm	Volvo	40
2 Jan Björnerhag	Volvo 142	37
3 J E Johansson	Escort 1000	31
4 Dieter Schoultz	Alfa Romeo	16
5 Hans Lihv	Volvo PV	14
6 Jörgen Nyström	Ford	12

7 Berndt Thelin	Fiat Abarth	11
8 Bengt Allansson	Volvo Amazon	9
9 Kenneth Ahlberg	Volvo	8
10 Kenth Brandt	Volvo 142	7

KLASS C - TRENDTROFÉN

1 Björn Persson	Volvo A	31
2 Jürg Bächli	Opel Ascona	22
3 Björn Agren	Saab Special	17
Charlie Bäckstr.	Josefin	17
5 Sune Ohlsson	Porsche	12
Björn Scheuer	Volvo P 1800	12
7 Stig Zackrisson	Saab V4	11
8 Janne Svensson	Royale	10
9 Thomas Stenlund	Trend Volvo	9
Tommy Hösli	Volvo	9
Bertil Engström	Volvo Amazon	9

KLASS FORMEL VEE - SPOLA KRÖKEN CUP

1 Calle Jonsson	Kaimann	20
2 Tonny Svensson	Kaimann	18
3 Calle Lundberg	Hansen	13
4 Rolf Bergh	Hansen Mk IV	11
5 Owe Falck	Hansen	10
6 Ari Timonen	Veemax	9
Leif Hellberg	RSM	9
Hans Lindfors	Hansen Mk VII	9
9 Dan Molin	Hansen Mk VI	8
Erik Karlsson	Veemax	8
Lars Persson	RPD	8
Gert Severinsson	Hansen Mk IV	8

Ställningen i Renault 5 TS Cup efter sex deltävlingar

1 Bengt Winkvist	90 poäng
2 Jaak Rikand	59 poäng
3 Björn Sundfeldt	44 poäng
4 Björn Forst	43 poäng
5 Heine Friis	34 poäng
6 Gert-Elis Elisson	32 poäng
7 Rolf Svensson	27 poäng
8 Paul B Hansen	24 poäng
9 L E Nielsen	23 poäng
10 Jan Mathiason	21 poäng

Ställningen i Mini Lady Cup efter tre deltävlingar

1 Birgitta Uppling	60 poäng
2 Karin Lundberg	40 poäng
3 Annica Johansen	33 poäng
4 Dorry Wunderlich	28 poäng
5 Anita Lidén	27 poäng
6 Anita Aslund	22 poäng
7 Ylva Burnette	12 poäng
8 Lilian Lundwall	9 poäng
9 Lena Winblad	4 poäng
Ann Martinsson	4 poäng

SPORT VAGNS TRÄFF

KINNEKULLE RING

5-6 JUNI
1976



Blads Trim Service

Klubbens stora sportvagnsträff i pingst samlade ca 60 deltagande sportbilar plus minst lika många åskådare och följevilar. Meningen med träffen var att samla folk från hela Norden med intresse för sportbilar och den målsättningen uppfylldes till fullo. Det kom deltagare från Sverige, Finland, Danmark och en hel bunt glada norrmän i Morgan, Triumphs, halsduk och keps. Det fantastiska med dessa typer av träffar mellan bilfolk är den sköna blandningen av folk och bilar. Man samlas och umgås kring det gemensamma bilintresset utan hänsyn till yrken eller samhällsställning. Här fanns adel, präster, borgare och bönder representerade i allt från Lamborghini och MB 300 SL till A H Sprite och MGB.

Trots diverse besvärjelser och soldanser var inte vädergudarna speciellt nådiga och under lördagen fick de flesta sufletter sitta på. Programmet blev också lite improviserat eftersom de omfattande ombyggnadsarbetena på banan inte blivit helt klara så det fortfarande fanns grävmaskiner som lastade grus på banan när träningskörningen skulle börja. Som tur var fanns det gott om kaffe och bullar i den varma och rymliga cafeterian så det gick ingen större nöd på oss. De flesta såg fram emot kvällens festligheter på Brännebrona Vårdshus där det bjöds på rikligt med god mat och musik. Där förrättades även prisutdelning i concours d'elegance som hade bedömts av en trepersonerjury under eftermiddagen. Överlägsen segrare i klassen "bästa renovering" blev

Sigvard Pettersson med sin otroligt fina MB 300 SL Coupé och han fick i pris en Kinnekulletallrik skänkt av skaraborgaren Leif Jonsson, tillika delägare i Vårdshuset. Ett extrapris i denna klass gick till Gunar Berling, Lotus 7. I klassen "originellaste bil" var det ingen tvekan om att priset skulle gå till Roger Engstrands hembygge Delta GT/X. Säg vad man vill om utseendet men så mycket originella-re bil än den lär det knappast finnas i Sverige.

Svårast för juryn visade sig klassen "elegantaste bil" vara men till slut föll valet på Jan Erik Heikefelts Corvette Cab som dessutom var i ett fantastiskt fint originalskick. Här fanns dock fler bilar med i diskussionen och ett extrapris delades ut till Bengt Sandbergs Maserati 3500 GT. Alla dessa pristagare fick ett par dunkar Castrol olja som vår välvilliga sponsor Castrol AB skänkt.



Söndagsförmiddagen bjöd äntligen på riktigt sportvagnsväder så att sportvagnsrallyt som Skaraborgs Sportvagnsklubb ordnade kunde köras på torra och natursköna vägar kring berget Kinnekulle. Det fanns många kluriga frågor och uppgifter längs den 3,5 mil långa banan och en uppskattad kaffe-paus gjordes vid Håkan Knutssons bil-muséum.

På söndagseftermiddagen kördes bantävlingen och tyvärr började det åter stänka ifrån allt mörkare moln. Det bjöds dock på spännande och hårda fighter om placeringarna, men alla höll sig på banan utan häftiga av-åtkningar.

När alla sedan vände kylaren hemåt i regnvädet varkade de flesta nöjda med helgen och det fanns ett klart önskemål om ett liknande arrangemang även nästa år. Detta var SSK:s första arrangemang av denna typ på många år, och visst lärde vi oss en del som ska förbättras till nästa gång. Vi tror, - till skillnad från MGCC i Malmö, som mer eller mindre bojkottade denna träff av rädsla för konkurrens med Svenskt Sportvagnsmeeting i Anders-torp -, att det finns utrymme för fler än ett arrangemang av denna typ per år. Det finns uppåt 2000 st sportvagnar i Sverige, och om man etablerar traditionella träffar såsom Kinnekulle i pingst och Svenskt Sportvagnsmeeting i juli, så kommer deltagarantalet säkert att öka när träffarna blir mer kända. Vi ser fram emot en ny sportvagnsträff på Kinnekulle pingsten 1977!



Resultat bantävling Kinnekulle Ring 6 juni 1976

Klass C + V

1. Bengt Andersson	Porsche 914
2. Conny Frankenberg	A H Sprite
3. Jörgen Isaksson	Lotus Europa
4. Sonny Arbinge	Alfa Romeo 1600
5. Tur Tofftin	Renault 17 TS
6. Morten Larsen	Morgan +4

Klass B

1. Alf Andersson	Lotus Europa
2. Nils-O Johnson	MGA 1600
3. Roland Ekman	Lotus Elan
4. Willny Bradley	Lotus Europa
5. Per Haegenmark	Marcos 1800
6. Jan Philis	Triumph GT 6
7. Anders Rotvikier	Mini Marcos GT

Klass A

1. Ulf Lydholm	A H 3000
2. Conny Johansson	Lotus Europa
3. Roger Engstrand	Delta GT/X

Resultat sportvagnsrally 6 juni

1. Per-Olof Heiwall	A H 3000	26 p
Atle Johnsen	Triumph TR2 "	
3. Bengt Salmonsson	MG TD	24 p

P.S. Vi riktar ett speciellt tack till Blads Trim Service i Söderhamn och Castrol AB för deras värdefulla sponsorstöd till träffen i år!

Över 600 medlemmar i SSK!

Vi har i år haft en rekordartad ökning av medlemsantalet och klubben har aldrig haft så många medlemmar tidigare. Ökningen består främst av aktiva förare i SSK-serien och orsaken till detta är att man tjänar in medlemsavgiften på två tävlingar p g a den lägre startavgiften för medlemmar. Detta är en medveten politik från SSK:s sida då vi tycker att de som kör ofta på våra tävlingar också bör vara medlemmar så att de får all information och kan vara med och påverka utvecklingen av tävlingsverksamheten. I detta sammanhang vill vi åter påpeka att det inte finns något hinder att vara med i flera motorklubbar samtidigt. Man får dock bara ha förarlicens för en klubb.

Även antalet "sportvagnsentusiaster" har börjat öka igen och det tyder på att vår verksamhet på detta område gett resultat. Vi ska under hösten ta upp kontakter med Motorhistoriska Riksförbundet för att försöka få möjlighet att försäkra "samlarsportbilar" billigt.

Genom årets medlemsökning har vi ytterligare markerat vår ställning som riksomfattande klubb. Vi har medlemmar över hela Sverige (och en del i Norge) så klubbnamnet är knappast relevant. Diskussioner om namnbyte fördes redan för några år sedan, men av traditionsskäl blir det knappast någon ändring. Numera är vi ju också mest kända under initialerna SSK som blivit ett välkänt begrepp i racingvärlden.

SCHEEL bilstolar köper Du hos Sten och Kent Frohde, Värtavägen 27, 115 29 Stockholm, tel 08/63 29 45. SSK:s medlemmar erhåller 20% rabatt på samtliga stolmodeller. SCHEEL bilstolar är godkända av AB Svensk Bilprovning.

Redaktör för tidningen:



Hur blir man medlem?

Genom att ringa eller skicka in namn och adress till klubben kontor (adress och telefon enligt nedan). Medlemsavgiften är 100 kr, plus 10 kr för eventuella familjemedlemmar. Som medlem får du bl a:

- + gratis inträde på SSK-seriens tävlingar
- + rabatt hos ledande biltillbehörsaffärer, såsom Trend AB, Leufvöns Racing Service, Ronwill m fl
- + Goodrich däck och Duckhams olja till rabatterat pris
- + SSK-arens exklusiva bibel (dvs medlemsmatrikeln)
- + klubbträffar och utflykter
- + gratis inträde på motorsportutställningen "Sportvagnen o Vi"
- + en massa annat kul (t ex denna tidning)

Välkommen i gänget!

Sommarhälsningar!

Vi på SSK:s kontor tycker det skulle vara trevligt om vi fick lite semesterhälsningar i form av vykort från våra medlemmar. Vi tänkte göra en anslagstavla där vi sätter upp alla roliga kort och andra hälsningar.

Bibbi Robin Yvonne Jill och alla andra som jobbar på SSK:s kontor

ÅTERSTÄENDE TÄVLINGAR

Tre tävlingar inför publik återstår att köra i år. Eftersom det smugit in sig ett par fel på andrasidan i tillägsreglerna upprepar vi här både tävlingsdatum och sista anmälningsdag.

Bana	Sista anm dag	Tävl.dag
Kinneulle	2 aug	29 aug
Karlskoga	23 aug	12 sept
Knutstorp	20 sept	10 okt



Adress Surbrunnsgatan 5, 114 21 Stockholm
Tel. 08/30 87 90 Postgiro 11 87 52 - 5
Bank SSB-Banken Bank 166 - 8763