

sportvagnen och vi

**STOCKHOLMS
SPORTVAGNSKLUBB**

nov 77

SSK-MÄSTARE 1977

blev Jan Elleman-Jakobsen genom att köra ihop 63 poäng totalt med sin Volvo 142. Det var alltså fler poäng än någon annan i någon SSK-klass lyckades få ihop, men avgörandet föll inte förrän i finaltävlingen på Anderstorp den 1 oktober. Tre man hade chansen att ta hem titeln och ställningen före den sjunde och sista tävlingen var Jan Elleman-Jakobsen 58p, Hans Edvinsson (FVee) 55p och Nils-Arne Johansson (FF) 49p.

Finalen, som för övrigt kördes i ett miserabelt väder, blev en dramatisk historia. Jan Elleman-Jakobsens bil gick inget vidare i blötan och det blev inte bättre än en sjätteplats i mål, vilket gav 5 poäng. Då trodde man att Hans Edvinsson i det efterföljande heatet ganska säkert skulle klara minst en andraplats och därmed erövra titeln. Men Hans (eller var det bilen) trivdes inte alls på det hala underlaget och förmådde bara köra in på en femteplats. Det gav 6 poäng och därmed gick titeln till Jan, eftersom Nils-Arne Johansson var chanslös med sina 49 poäng.



I alla klasser utom Castrol Cup var det ovisst inför finaltävlingen vilka som skulle ta hem totalsegern i respektive klass. Speciellt hårt var det i de båda standardklasserna. I Goodrich Cup skiljde det tre poäng mellan Bill Taube och Bo Wiedesheim. Bill säkrade totalsegern genom att göra en mycket snygg körning och vinna finalen med sin Hundkoja före alla Volvo med Bosse i spetsen.

(fortsättning på sida 5)

FUNDERINGAR INFÖR 1978

Vi har gjort en jämförelse av varvtider och totaltider i de båda standardklasserna Goodrich Cup och Comfort Cup under 1977. Det visar sig att tiderna nästan är helt lika för de båda klasserna, även nedåt 10:e - 15:e plats. Man kan skönja att Comfort-bilarna är lite snabbare på långa banor medan varviderna på korta banor är precis lika. Egentligen borde alltså bilarna gå i samma klass.

Detta blir ännu tydligare om vi lägger till utvecklingen på kamaxelområdet. Här vill man i SM Standard gå ifrån beteckningen standardkam och i stället bara för in lyfthöjden som bestämmande för trimningstillägg. Detta är kanske bara en anpassning till verkligheten idag och det är troligt att vi i SSK-reglementet måste följa efter. Då blir utjämnningen mellan de båda standardklasserna i det närmaste total.

Kanske skulle vi slå ihop de båda klasserna till en stor klass. Det skulle ge roliga tävlingar med A- och B-final, utslagnings-tävlingar osv. Kanske skulle det tända publiken ungefär som i rallycross. För förarna skulle det inte innebära några större ändringar vad det gäller träningstid eller tävlingstillfällena. Vad sägs om det?

Övriga tankegångar är att klass 4 försvinner ur SSK-serien och blir en ren SM-klass. De förare som kör berörs ju inte på annat sätt än att de inte får pris i SSK-serien. Vi kan då ta in klass 5 istället till fullo.

Mer funderingar kring reglementet är:

1. Var och hur ska wankelmotorer komma med i klasserna? Vi räknar på det för närvarande och hoppas kunna få med dem till nästa år.
2. Vad är eller menas med mittmotor i dagens läge då allt fler tillverkare bygger ihop motor och växellåda på tvären? Kan man lösa den problematiken med att helt enkelt ta bort mittmotor-tillägget?

2.

3. Reglementsmissigt börjar kanske beteckningen överliggande kamaxel bli förlegad. Vissa hävdar att det som egentligen ger effekt är att ventilerna står i viss vinkel till varandra. Det säljs numera styrningar till BMC-toppar som ställer ventilerna i 5° vinkel i förhållande till varandra, vilket ger effekt. Kanske skulle man då belasta motorer med ventiler som inte står i rad med tillägg istället för att gå efter om kammen är överliggande eller inte. Å andra sidan finns det de som hävdar att en överliggande kam medger högre varvtal och därmed högre effekt, p g a mindre fram- och återgående massor. Så det är kanske inte så självklart, - och sen är frågan om vi kan gå in och göra en sådan ändring i ett fastställt reglemente, - även om det kanske skulle vara motiverat.

På funktionärssidans kan man fundera över den enorma belastningen på besiktningen. Vad göra? Kan man inte börja med att ändra grundsynen på dagens besiktning och kalla det för kontroll istället. Om man accepterar det skulle kontrollen kunna utföras enligt dessa idéer:

- a) kontroll av alla gällande i förväg bestämda saker
 - b) besiktiga noggrant en klass, övriga endast säkerhetsdetaljer
 - c) besiktiga i förväg utvalda, övriga endast säkerhetsdetaljer.
- Målet med detta är att få ner besiktningstiden från upp till 6 timmar till 3.

För Stockholms Sportvagnsklubb finns det idéer om medlemsavgiften.

Man frågar sig om det är idé att vara med i SSK om man inte kör tävlingsbil. Man får ju vara funktionär vare sig man är medlem eller ej. Ersättning får man också. Förarna behöver bara köra 4 gånger så har dom medlemsavgiften betald. Detta är ett läge som är orättvis och dessutom återhållande faktor på SSK:s övriga medlemmar.

För att råda bot på detta kommer vi kanske för 1979 att föreslå ett differentierat medlemskap. Racingmedlem 200 kr (gäller för reducerad startavgift), övriga medlemmar 50 kr och familjemedlem 25 kr. Man uppnår syftet att det börjar bli idé att vara med i SSK även om man inte kör tävlingsbil.

För de som kör blir det ingen skillnad om vi samtidigt höjer SSK-rabatten på startavgiften till 50 kr. Sedan får man bort problemet att det idag finns familjemedlemmar som tävlar och idag får reducerad avgift med 25 kr per tävling för en medlemsavgift på 10 kr! Familjeavgiften är ju avsedd för intresserade fruar, sambos, hemmamän, barn osv.

Bella



Medlemsavgiften för 1978

börjar det snart bli dags att betala. Hittills i alla år har vi bestämt medlemsavgiftens storlek på årsmötet i början av samma år. Det ställer ju dock till problem för de som redan betalt, om avgiften ändras. På årsmötet i februari ska vi ändra på detta så att vi redan då fastställer avgiften för 1979.

I år får vi dock dras med det gamla systemet och styrelsen kommer att föreslå att medlemsavgiften 1978 blir

SSK RACING AB

blev till slut namnet på vårt aktiebolag, efter många invecklade turer. SSK Racing AB var det första förslaget på namn som vi fastnade för, men så småningom beslöt vi oss för att istället döpa bolaget till Aktiv Motorsport AB. När vår ansökan om att få registrera det namnet äntligen behandlats färdig av byråkratin, visade det sig dock att det fanns ett aktiebolag som hette Trafikskolan Aktiv AB, och man ansåg att det namnet var så likartat så att vi måste få det företags tillåtelse för att få kalla oss Aktiv Motorsport AB. - Varpå vi frågade Trafikskolan Aktiv och de sa nej! Så vi fick istället ta fram det gamla förslaget igen och då blev det alltså SSK Racing AB.

oförändrad 100 kr, men att familjemedlemsavgiften höjs till 25 kr. Detta görs mot bakgrund av att 10 kr idag knappt räcker till tryckning av medlemskortet och att kortet i alla fall bl a berättigar till inträde och depåbiljett på ett tiotal tävlingar till halva priset (värde ca 100 - 200 kr). För att undvika krångel i efterhand ber vi därför alla att betala 25 kr i familjemedlemsavgift trots att det formella beslutet om detta fattas först i februari. (Skulle förslaget bli nedröstat lovar vi att betala tillbaka!)

3.

EKONOMI - DET ÄR SVÅRT DET

Den senaste månaden har det börjat snackas ganska mycket om klubbens och kanske främst vårt aktiebolags ekonomi, och några har klagat på dålig information och frågat sig hur det egentligen står till. I samband med klubbmötet i oktober och SARF-mötet samma månad presenterade vi också en kostnadsberäkning för tävlingarna 1978. Den pekade på att startavgiften borde vara uppåt 350 kr för att erhålla full kostnadstäckning, - vilket givetvis resulterade i ett ramaskri från förarleden. På SARF-mötet försökte vi i möjligaste mån rätta ut alla frågetecken och förklara orsakerna till varför det är så dyrt att arrangera tävlingar idag, och för de som inte var med på SARF-mötet kommer här en liknande regogörelse.

Först till aktiebolagets ekonomi, och om den kan det sägas att den för närvarande inte är så bra. Kritiken för dålig information om detta är delvis berättigad, men orsaken är att vi själva inte fått helt klart för oss hur läget är förrän nu på höstkanten. Detta beror på att vi inom klubben och bolaget varken har haft tillräcklig kunskap eller ork för att under tävlings säsongen ligga i takt med bokföring och ekonomisk redovisning. Under sensommaren började vi därför anlita en revisor och en bokföringsbyrå för att få ordentlig ordning på pappren, och när vi nu fått full överblick över läget visar det sig att vårt tävlingsdrivande aktiebolag gått med en ordentlig förlust i år. De huvudsakliga orsakerna är att vi investerat över en halv miljon kronor i ombyggnaden av Kinnekulle Ring, vilket skulle ha betalats av kalkylerade publikintäkter, som dock uteblev. Ombyggnaden på Kinnekulle blev alltså dyrare än beräknat, bl a på grund av den stränga vintern, och samtidigt har det till tävlingarna kommit mindre publik än vad vi beräknat och budgeterat för. Detta har alltså resulterat i likviditetsproblem, dvs ebb i kassan, och det har bl a medfört att vi ännu inte kunnat betala ut prispengar för den senare delen av tävlings säsongen.

Investeringen i Kinnekulle Ring är dock något som vi tror på, och som kommer att ge avkastning under kommande år i form av ökande publik och minskade arrendeavgifter. Det är dock frågan om

framtida inkomster, som tyvärr inte löser våra likviditetsproblem idag.

Om man skärskådar den rena tävlingsverksamheten så har inte den heller varit någon vidare affär. I våras såg ju allting så ljusst ut. Vi skulle gå mot ett fantastiskt racingår med nya starka tävlingsklasser, bra sponsorer, samarbete med SBF, samarbete mellan banorna, - idel glada minner. Sedan hade vi också förra årets ökande publikintresse, ökande massmediabackning och ökande antal aktiva förare i färskt minne när vi gjorde upp planer och budgetar för 1977 års säsong.

Hur blev det då? Ja, helt klart är att vi gjorde det gamla vanliga felet att bara dra ut de uppåtgående kurvorna i tron att trenden skulle hålla sig. Men sanningen blev istället att vi 1977 trots fler tävlingar än 1976 fick mindre publik och färre antal startande (1347 mot 1637). Det kom 154 förare i snitt per tävling mot 188 per tävling 1976. Det lägre antalet var delvis avsiktligt för att uppnå bättre tävlingsvillkor för förarna, men det lägre antalet i kombination med att vi i vår optimism faktiskt sänkte startavgifterna i år från 175 till 150 kr, gav givetvis avsevärt minskade intäkter per tävling.

Samtidigt som intäkterna har minskat har förstas kostnaderna för genomförandet av tävlingarna ökat, bl a på grund av inflationen, men också på grund av att vi gett våra tappra funktionärer bättre betalt. Vi får ju till stor del lita på att våra funktionärer ställer upp på uppåt 10-11 tävlingar per år, och ska de göra det måste vi i alla fall försöka ge dem mat och lite bensinpenningar. Totalt har vi ersatt 758 st SSK-funktionärer under året, men sedan har vi dessutom fått hjälp av folk från de lokala klubbarna på Anderstorp, Knutstorp och Karlskoga. Totalt så har bara funktionärsersättningarna kostat 83.300 kr i år!

Till funktionärer har då ändå inte räknats in bärgning, ambulans och brandberedskap, vilket har kostat ca 94.000 kr, - utan medräkning av extra ambulanser, brandbilar och bärgningsbilar vid stortävlingar.

Blommor, kransar och bucklor har vi köpt till förarens och kranskullors glädje för ca 45.000 kr, och för att få tillstånd att överhuvud taget köra har SBF tagit 51.000 kr.

Man kan fortsätta att räkna upp kostnader nästan i det oändliga, - vakter och polis, banhyror, tryckning av biljetter, passerkort, program och affischer, annonsering och pressmatning, städning och latrintömning, högtalarhyra osv. En inte oväsentlig post är ca 25.000 kr per tävling som behövs för att täcka kostnader för löner, hyror, telefon, porto osv på vårt kontor. Vi insåg ju redan för länge sedan att det är omöjligt att arrangera tio tävlingar per år, att skaffa sponsorer osv på ideell basis. Detta speciellt som vi administrerar verksamheten på Kinnekulle Ring och i viss mån även på Karlskoga. På övriga banor (utom Falkenberg) finns ju numera också heltidsanställd personal för skötsel och administration.

När man summerar alla kostnader hamnar man så småningom på kostnader på uppåt 100.000 kr för en SSK-tävling och på mellan 150-200.000 för en Super Startävling. Mot detta skall ställas publikintäkter, startavgifter, sponsorbidrag och diverse småinkomster från programförsäljning o dylikt. För att det hela då skulle ha gått ihop i år skulle det behövs ca 2.500 åskådare på en SSK-tävling och ca 4.000 åskådare på en Super Startävling. De siffrorna har vi ofta inte ens kommit i närheten av, och resultatet har också mycket riktigt blivit en ansenlig förlust som gott och väl förbrukar förra årets vinst!

Det är i detta sammanhang speciellt tråkigt att konstatera att det nästan är omöjligt att få en ren SSK-tävling att gå ihop, medan utsikterna är bättre för de större evenemangen. Det skulle alltså löna sig för oss att som exempelvis Hyllinge, bara köra ett par stortävlingar per år och strunta i "smätävlingarna". Det skulle dock vara som att gräva vår egen grav och återväxten bland förarna skulle snart vara lika dålig som innan vi startade SSK-serien. Nej, vi anser att SSK har ett ansvar att köra tävlingar på lite "lägre nivå" för de som vill opp och de som kör bara för att det är roligt, men det innebär att de stora tävlingarna måste subventioneras de mindre.

Det är dock tråkigt att vi alla år fått bära detta ansvar för "entusiasterna" själva, - ofta utan stöd från ens SBF.

Men trots årets smäll ger vi inte upp, utan vi är igång för fullt med planeringen för 1978 års tävlings säsong. Vi ska dock inte göra samma tabbe som förra året vid budgeteringen av tävlingsverksamheten, - och det är i detta sammanhang som en höjning av startavgiften kommit på tal. Vi har gjort budgetar för de planerade tävlingarna och då beräknat våra inkomster på grundval av årets publiksiffra och på hittills tecknade sponsorkontrakt. När vi då summerar utgifter och inkomster kommer vi fram till att startavgifterna borde ligga uppåt 350 kr för att det hela ska gå ihop. Vi vill dock understryka att det givetvis är vår målsättning att få ned avgiften genom besparingar, genom att skaffa fler sponsorer osv. Det kan också nämnas att om det kommer 1.000 extra åskådare på en tävling motsvarar det en möjlig sänkning av startavgiften med ca 200 kr. En höjning är dock ofrånkomlig, men vi hoppas att det ska kunna sluta på en avgift av 175-200 kr. Man bör också ha i minnet att vi haft en avgift på ca 125 kr sedan 1970, och inflationen borde väl åtminstone ha fördubblat den vid det här laget.

Vi jobbar alltså vidare på att sänka våra kostnader och öka vår intäkt till nästa år. Just nu ser det ganska ljusst ut på sponsorsidan, så vi är övertygade att vi klarar det!

(fortsättning från sida 1)

I Comfort Cup skiljde det bara en poäng mellan Jörgen Johanneson (Volvo 142) och Åke Gunnarsson (Opel Manta). Åke körde till sig andra träningsstid, två tiondelar före Jörgen, men då Åke i sin iver under träningen körde om under gulflagg blev han ställd sist i startfältet. Därmed försvann hans chanser att ta hem totalsegern, men han körde ändå upp sig från 24:e startposition till 4:e plats i mål. Jörgen tog både tävlingssegern och totalsegern men Åke får nog ändå utnämnas till moralisk mästare i klassen.

SLUTSTÄLLNING SSK-SERIEN (7 tävlingar)

Goodrich Cup

1	Bill Taube, BLMC	53
2	Bo Wiedesheim, Volvo	48
3	Bengt Pettersson, Volvo	39
4	Thomas Lindström, Volvo	33
5	Christer Johansson, Toyota	31
6	Bosse Malm, Volvo	23
	Tonny Svensson, Volvo	23
8	Hans Andersson, Volvo	22
9	Henrik Walli, BMC	19
10	Kurt Olsson, Volvo	17
11	Gösta Pettersson, Saab	11
	Jan Hammer, Volvo	11
13	Rolf Malm, Volvo	10
14	Mats Magnusson, Volvo	9
15	Bo Edvinsson, Volvo	8
16	Bertil Rohlén, Volvo	6
	Lennart Thurn, BLMC	6
	Sven-Olof Sandberg, Volvo	6
19	Klaus Wunderlich, BMW	5
20	Hans Axemyr, Volvo	4
	Molle Robertsson, Volvo	4
22	Bengt Arvidsson, BMW	2
23	Hasse Skarp, Opel	1
	Kent Gustavsson, Volvo	1

Comfort Cup

1	Jörgen Johannesson, Volvo	50
2	Åke Gunnarsson, Opel	45
3	Kurt Olsson, Volvo	42
4	Jan Mattsson, Opel	40
5	Ingvar Uthby, Volvo	39
6	Bo Edvinsson, Volvo	27
7	Bill Elvborn, Volvo	20
8	Bengt Pettersson, Volvo	19
9	Erling Carlsson, Lotus	15
10	John-Erik Öberg, Opel	13
	Åke Andersson, BMW	9
	Mats Magnusson, Volvo	9
13	Björn Thune, Volvo	8
14	Olof Karlsson, Volvo	7
	Thomas Lindström, Volvo	7
16	Bosse Malm, Volvo	6
17	Hans Andersson, Volvo	5
	Slim Borgudd, Volvo	5
	Anders Sjöberg, Volvo	5
20	Leif Lindström, Fiat XL/9	4
	Bill Taube, BLMC	4
22	Alf Andersson, Lotus	3
	Lars Bodin, Lotus	3
	Kent Gustavsson, Volvo	3
	Bo Wiedesheim, Volvo	3
26	Bo Strandell, Porsche	1

Castrol Cup

1	Jan Elleman-Jakobsen, Volvo	63
2	Bengt Ohrberg, BMC Spec	57
3	Per Sturesson, Simca	39
4	Håkan Sandin, Volvo Amazon	38
5	Greger Petersson, BLMC	25
6	Morgan Pettersson, BLMC	23
7	Jan Björnerhag, Volvo	18
8	Peter Eklund, Volvo	15
	Peter Fransén, Ford	15
10	Tommy Höslé, Volvo 544	13
11	Torbjörn Högberg, Volvo	12
12	Hans-G Olsson, BLMC	11
	Kent Heijel, Ford	11
14	Mats Gustavsson, Volvo	10
15	Nalle Zanders, Alfa	7
	Christer Johansson, Opel	7
17	Hasse Z Berglund, Alfa	5
	Peter Hertzberg, BLMC	5
	Åke Gunnarsson, Opel	5
20	Kenneth Nolén, Volvo	4
21	Thomas Olsson, Volvo	3
	Bengt Rönmark, BLMC	3
23	Gunnar Persson, Ford	2
24	Sylve Nilsson, Volvo	1

EDB Cup

1	Jan Lundgårdh, Porsche	43
2	Leif Nilsson, Ford	37
3	Bo Emanuelsson, BMW	30
4	Lars-E Pettersson, Volvo	26
5	Bengt Odelfors, Escort	25
	Hans Wallberg, Ford	25
7	Thomas Stenlund, Ford	19
8	Stig Zackrisson, Saab	16
9	Janne Svensson, Escort	14
10	Jarl Wermelin, Opel	12
11	Ingemar Aahs, Opel	11
12	Mats Johansson, BMW	10
	Gert Pettersson, Opel	10
14	Bernt Löf, Volvo	9
15	Jan Elleman-Jakobsen, Volvo	8
16	Charlie Bäckstrand, Lotus	6
17	Inge Nilsson, BMW	5
	Torbjörn Högberg, Volvo	5
	Sune Ohlsson, Porsche	5
21	Ingvar Jardenius, Ford	4
22	Morgan Carlsson, Ford	3
	Bo Warмениus, Renault	3
	Håkan Strandner, Ford	3
25	Bo Ohrberg, BMC	2
	Michael Strauss, Vauxhall	2
	Kent Heijel, Ford	2
	Björn Persson, Volvo	2
29	Leif Frykås, Ford	1



Formel Ford Wang Pokalen

1	Nils-Arne Johansson	55
2	Bo Martinsson	47
3	Stanley Dickens	39
4	Kjeld E Larsen	36
5	Kenneth Jönsson	26
6	Lennart Sundahl	24
7	Lasse Lidén	21
8	Christer Andersson	18
9	Per Gustafsson	17
10	Bo Warмениus	16
	Roland Flood	16
12	Finn Milling	14
13	Nettan Lindgren	9
14	Ingvar Bergh	7
	Hasse Järefäll	7
16	Leander Pfeiler	5
17	Lennart Fahrman	4
	Hasse Rutgeresson	4
	Leo Andersson	4
20	Erik Noaksson	3
	Lars Erik Lundin	3
22	Jesper Willumsen	2
	Tomas Kaiser	2
24	Carl- Axel Andersson	1
	Klaus Pedersen	1

Formel Vee

1	Hans Edvinsson	61
2	Leif Hellberg	53
3	Erik Karlsson	51
4	Lars Persson	48
5	Hans Hillebrink	45
6	Calle Lundberg	36
7	Tony Elgh	17
8	Gunnar Cegrelius	14
9	Lars-Erik Granath	11
	Gert Severinsson	11
12	Kurt Nilsson	6
13	Birger Dyrstad	5
14	Rolf Ervik	4
	Christer Nyholm	4
16	Edvard Haug	3
	Arne Jörgensen	3
	Karl Molin	3
	Ingvar Nilsson	3
	Lars-Göran Sjöberg	3
	Henri Toivonen	3
22	Weine Holmberg	1

Klass 5 Prototyp (5 tävlingar)

1	Kjell Wallin, Mallock	21
2	Ari Timonen, Royale	15
3	Ronnie Pettersson, Lotus	12
4	Charlie Bäckstrand, Lotus	6
5	Gunnar Brisman, Lotus	5
6	Bertil Carlsson, Lotus	4

Puss o Kram Super Star Cup

1	Bo Emanuelsson
2	Reine Wisell
3	Christer Karlsson
4	Kaj Hilding
5	Bo Ridström
6	Leif Sjöstrand
7	Kjell Ahnelöv
8	Roger Wibom
9	Tommy Weiss
10	Björn Ribers
11	Peter Norlander
12	Ulf Larsson
13	Per Alm
14	Boo Brasta
15	Ulf Granberg
16	Björn Steenberg
17	Ulf Karlsson
18	Thorleif Gustavsson
19	Rolf Nilsson
20	Kurt Simonsen

Lee Cooper Cup (sex deltävlingar)

1	Karin Berggren	87
2	Ylva Burnette	83
3	Lisbeth Holmberg	74
4	Ann Martinsson	47
5	Lena Winblad	36
6	Monica Närenfors	33
7	Anita Ihrelius	31
	Lilian Lundwall	31
9	Kerstin Walli	18
10	Sonja Nilsson	13
11	Dorry Wunderlich	10
12	Ann-Marie Bergquist	6
13	Gun-Britt Willén	4
	Maria Horvath	4
	Molly Behrendtz-Nyholm	4
16	Ann-Charlotte Andersson	3
17	Yvonne Ricci	1
	Heidi Högnevall	1

fritt ur ett funktionärshjärta....

Tänkte berätta hur jag blev en SSK-funktionär. Jag hade en Volvomotor som var i stort behov av en renovering. Lite lat som man är frågade jag min sväger om han ville hjälpa mig med den. - Närdå, undrade Bjarne. Som vanligt alltid villig att hjälpa andra. - Nästa helg. - Nej, tyvärr kan jag inte nästa helg. Ska åka till Mantorp och vara funktionär på en racingtävling. - Synd om Volvorovan. Men att Du ska åka till Mantorp låter kul. Ska försöka åka dit och titta på tävlingen. Och lite små-snål som man är, frågade jag om han inte kunde fixa en friplåt. - Det är ganska svårt. Men om Du är intresserad, kan jag fråga Bellander om Du får följa med som funktionär.

Jag var synnerligen intresserad. Nästan släpade fram honom till telefonen. Han ringde Björn och lämnade mitt namn och min adress. Några dagar senare fick jag brev från SSK med instruktioner och tidsschema för tävlingen. Ringde Björn på kvällen och meddelade att jag skulle komma med. På onsdagskvällen var alla syskon, med bihang, hemma hos mina föräldrar. Vi snackade inte om annat än racing och den kommande tävlingen. Min några år yngre bror blev intresserad och lite avundsjuk för att inte han fick vara med. Så vi anmälde honom och hans tjej som funktionärer.

På fredagskvällen stuvade vi in tält och sovsäckar, Bjarne, Ulla, Tjalle, Lotta och så lilla jag i Tjalles Plyma och gled iväg mot Mantorp. Väl framme satte vi upp tälten. Tände en eld och grillade korv. Drack ett par öl. Sen sovsäcken. På lördagsmorgonen anmälde vi oss i Castrolhusvagnen hos ett par trevliga tjejer. Bjarne försvann med detsamma till besiktningen. Ulla tog med sig Lotta och hasplade ur sig att träningen började kl 10.00 och att vi skulle vara en halvtimme före vid depåutfarten för funktionärs-genomgång, och försvann sedan till tidtagningen. Så brorsan och jag stod ensamma kvar. Vi hade en stund kvar till funktionärs-genomgången. Så vi gick runt i depån och diskuterade bilar. Men vi gick och strosade för länge. För när vi kom till depåutfarten fanns inte en kotte där. Den enda vi såg var en lång, mager, rödhårig snubbe som monterade en antenn på en Camaro. - Honom frågar

vi var vi ska vara, tyckte jag. - Njaa, törs vi det, han ser så jävla arg ut, sa Tjalle tvekan. Hur det var så stapplade vi på darrande knän fram till röttoppen. - Hejsan, vi skulle vara banfunktionärer. Men vi vet inte var vi ska vara. - Vad är ni för några, frågade han och lät smått arg och irriterad (Det visade sig sedan att han var en mycket sympatisk man. Gladlynt och snabb till skämt.). Vi stamrad fram våra namn. Den rödhåriga prickade av oss på en lista. Visade sen på en skiss hur vi skulle gå till vår postering. Och talade om att det fanns två killar där som skulle ta hand om oss. Det var bara att knalla ut till posteringen. Väl framme presenterade vi oss och talade om att vi var nybörjare. Av killarna fick vi instruktioner vad vi skulle göra. De talade också om hur vi skulle reagera på olika tillbud. Sen åkte Reine och Lasse (röttoppen) grönvarv. Och själva tävlingen startade. Men det är en annan story, som Svenne Berggren har skrivit tillräckligt om.

En kväll i veckan efter tävlingen satt vi några stycken hemma hos Björn i Virsbo och snackade. Björn undrade om vi inte kände några bra killar och tjejer som ville vara med som funktionärer. Bjarnes lillebror Tompa ville vara med. Liksom Danne och Eva. Samma kväll blev jag medlem i SSK.

Några veckor senare var det dags att packa sovsäck och hörselskydd för nästa race. Då var vi tre fullastade bilar som åkte iväg. När det slutligen drog ihop sig till Super Star-final på Mantorp var vi fem fullastade bilar. Då hade Dannes kompis Lelle kommit med i gänget. Liksom min femtonårige bror Sören. Ganska ung, men har redan varit med ett tag och börjar bli en hyfsad banfunktionär. Urban, Rune, Leif, Tomas och Tesson var med för första gången på Super Star-finalen. Urban, Rune och Leif gjorde ett mycket bra jobb för att vara så gröna. De hade flera häftiga snurrningar och avåkning vid sin postering. Men attberätta om racet är som sagt Svennes "bissnis".

Vi har blivit så många från trakten runt Virsbo att vi bildat en klubb som vi kallar Bergslagens SSK-funktio-

närer. Vi har en mycket god kompisanda i klubben, som består av både killar och tjejer. Björn har fixat så att vi alla ska gå funktionärskurs i början av oktober. Så att vi kan komma igen till nästa säsong och bli ännu bättre funktionärer. Även under vintern kommer vi att träffas och snacka racing. Andra SSK-are är mer än välkomna i gänget. Det kan aldrig bli för många funktionärer. Ring bara till Björn 0223/345 50 och säg att Du vill vara med. Så fixar han resten. Glöm inte tjejerna hemma, de är lika bra funktionärer som killarna. Dessutom brukar SSK ordna fest vissa lördagar med middag och dans. Då har det varit ett litet, men dock märkbart överskott på killar. Men det kan ni SSK-tjejer ändra på till nästa säsong. Vi ses och hörs när det drar ihop sig till nästa race.

Ake Johansson

INSÄNDARE

Beträffande sista Mantorpstävlingen. Jag och flera med mej var heligt förbannade för att tvättrummet var låst på lördagkväll.

När man kört färdigt för dagen och kanske mekat och skruvat en stund vill man helt naturligt tvätta sej. Nu gick inte detta, vi lånade det lilla handfatet på toaletten, vilket inte är detsamma som att tvätta sej i en stor rymlig tvätth. Dessutom finns i det riktiga tvättrummet klädkrokar, och man behöver inte köa så länge.

Jag har ett förslag angående PR för SSK-serien. Förarna skulle kunna klistra på sitt tävlingsnummer på privatbilen, en fartrand och några fräna SSK-serien dekaler och på detta viset sprida kännedom om SSK-serien. Idén har jag fått från ishockeykillarnas och bl a basketkillarnas leasingbilar. De kör ju med sitt nummer och fartrand och reklam för sin sportgren på sina förhyrda bilar.

Om ni vill värva tjejer till Lee Cooper Cup, då tycker jag att ni ska göra det med en från affisch. Som exempelvis sätts upp i personalrum och matrum på våra la arett och sjukhus, det är ju där som tjejerna finns. Spridning av dessa affischer kan nog de manliga förarna sköta om mer än gärna.

Anonym

INSÄNDARE

Apropå std-reglementet

Som medlem och förare i SSK-serien vill jag här göra några reflektioner angående den snabba utvecklingen i std-klasserna, dvs Goodrich o Comfort Cup. För några år sedan omkr 72-73-74 kunde man komma till tävlingen med inregistrerad bil, i vilken kanske satt en moderat trimmad motor. Sen man kört tävlingen plockade man ihop sina prylar o pinaler och reste hem. Men idag räcker det inte med att åka moderat trimmat, den som gör det, kommer obönhörligen på efterkälken. Utvecklingen de sista åren har gått väldigt fort, samtidigt som antalet anmälda förare till tävlingarna har ökat. Det betyder att den som vill vara säker på att få köra i tävlingen, bör ha en vass motor och annan slutväxel. På det viset kör man helst inte ute i trafiken, utan man måste ha tag i en släpkärva också. Jag menar alltså att bilarna i Goodrich och Comfort Cup inte längre är moderat trimmade standardvagnar, utan standardvagnar med racertrimmade motorer.

"Masen" säger ju också i IMS, att Super Star-klassen inte längre är grupp 1, utan grupp 1 1/2. Fortsätter det i den här takten, kommer förarnas mungipor så småningom att peka mer nedåt än uppåt. Och dom nybakade C- och B-förarna, vad tycker dom, när dom inte får vara med och åka på grund av att dom inte kvalar in bland det antalet bilar som tilläts på banan. Vilket i sin tur väl beror på att dom inte har tävlingsrutin, inte har nog vassa motorer, samt att dom ofta kör sin privatbil i tävlingen. Och en del roliga bilar har försvunnit, jag tänker bl a på Freddie Hederstedts Austin Minotte A40 och Leif Lindströms Fiat Abarth. Vad beror det på? Kan det bero på att man nära nog måste ha supertrim även i std-klasserna. Under 60-talet vimlade det ju av Fiat Abarths och hundkojor, vart har alla dessa tagit vägen? Dom måste ju finnas nånstans. Nu undrar jag om SSK har tänkt sej göra någonting åt detta, eller släpper ni tyglarna och låter utvecklingen galoppera iväg av sej själv.

Standardvagnsförare



R5 CUP OCH MINI LADY CUP

är klasser som för närvarande hänger lite i luften inför 1978. Det verkar som Renault och Leyland vill dra sig ur sitt ansvar för klasserna och nu hänger det på om det går att få sponsorer från annat håll. De aktiva förarna jobbar hårt för att klasserna ska fortsätta men i dagens kärva ekonomiska läge och med den dragkamp om sponsorer som råder, är det svårt att säga om det lyckas.



Håller R5 på att falla sönder?



TRETORN CAMARO CUP

blir namnet på Super Star-serien de närmaste två åren. Puss&Kram jeans lämnar alltså över huvudsponsoransvaret till Tretorn som ska lansera sportkör med det passande namnet CAMARO!

I november träffas alla Super Star-förare för att tillsammans med SSK diskutera och besluta om det tekniska reglementet för nästa år. Troligt är att man lättar något på bestämmelser för detaljer som är svårkontrollerade och svårtolkade medan man skärper bestämmelserna för vissa delar som är lätta att definiera. För att förbättra driftsäkerheten kommer det bli tillåtet att använda kuggremmar till fläkt och styrservo, vilket säkert hålls som tillfredsställelse av alla.



annonser

UPPHITTAT VID GARAGESTÄDNING

4 st Speedline 6 x 13, pass Fiat,
Simca, Alfa Sud
4 st Revolution, 7 x 13 dito
2 st JP 7 x 13, dito
4 st Goodrich GT 300, 4 mm mönsterdjup
4 st Koni Special D f Fiat Xl/9
1 st växellåda t Fiat 128, standard
1 set Specialkamaxlar t Alfa Romeo
Leif Lindström, tel 031/12 60 32 el
13 41 46

Säljes:

MGB-delar, beg motorhuv, vindruta med ram, bakaxel, vent-rutor, kylare, startmotor, generator, baklucka, 4 ekerfälgar med bra vinterdäck, ekerfälgar, 18 GB-motor defekt kompl, div smådelar, 2 st 1 3/4 SU förgasare. Till DeTomaso, knutkors, nya.

DeTomaso Pantera -71, bes, snygg, renoverad, ombyggd 351 C motor, ny koppl m.m.

Jensen FF -68, renoverad motor, fin inredning. Ngt krockskadad. En mycket ovanlig bil för endast 28.500:- ISO-Rivolta Fidia -69 Luxös Sport Limosine. El-hissar, Air-cond., vitt skinn. Bilen är under genomgång och renovering, klar i mars.

MGB -64 renoverad motor och växellåda. störtbåge, bandspelare, 6.900:-

Ring Jan Johansson, 08/756 58 99 el
08/755 56 64

Volvo Cup Motor, växellåda, bakaxel monterad i Opel Rekord och släpkärra säjes, Ring 013/961 71 kvällstid.

Lars Persson slumpar bort sin RPB Formel Ve 1300 hel eller i delar, mycket tillbehör med följer. Hanomag buss F30 -71. Mycket lämplig för formel-transport. Allt i mycket gott skick.
042/22 57 98 efter kl 17.00

MG - LOTUS - FORD - TRIUMPH TR

Reservdelar och tillbehör till engelska sportbilar köper du till rätta priser från oss. Även massor av begagnade delar i lager. Elwa Motors AB, Rimbervsv. 6
126 50 Hägersten Tel 08/45 06 04

BMC-entusiaster

Lyckat "hembygge" baserat på hundkoje-komponenter (drivpaket, hjulupphängningar, styrning etc.)

Typ: Öppen 2-sitsig med kraftig rörram. Skick: I allt väsentligt komplett med helrenoverad MG-100 motor (ca 75 hk) Tomvikt 390 kg. 1/4-milen på under 14,5 sek.

Avbildad i G Elmgrens "Fakta om sportbilar" (sid 41).

Säljes till högstbjudande ev byte-amortering.

Tel dagtid 08/22 44 40/46
hem 08/37 32 33

Hans Eriksson

Volvo 142, 2 st. Klass S1 och S2, GL insprutning std A
Tel 019/963 47 eller 11 78 42
efter kl 17.00

UPA Racing Team tackar sponsorer, konkurrenter, funktionärer, fruor och mekaniker för en trevlig och framgångsrik tävlingssäsong.

Kurt "Oster" Olsson 3:a tot S2,
10:a S1

Bengt Pettersson 3:a tot S1 och
8:a S 2

Ingvar Uthby 5:a tot S2
Rolf Malm 13:e tot S1

Alf Lorén Renaultcupen
Bengt Thenander S2

SSK-FILMER

har vi två bra som utlånas mot endast portokostnad och en depositionsavgift. Den ena filmen är ca 10 minuter lång (16 mm ljud) och tagen 1973. Den andra är ca 25 minuter (super 8 med ljud) och togs på SSK-serietävlingen på Kinnekulle i september 1976. Vill du låna dem så kontakta Björn Bellander, tel 0223/345 50

VILL DU BLI MEDLEM I SSK?

Du som är racingintresserad men ännu inte är med i SSK ska givetvis gå med. Ring eller skriv till vårt kontor (adress på sista sidan) Medlemsavgiften är 100 kr per år och familjemedlem kan vara med för 25 kr. Avgift som betalas i nov - dec gäller även för nästa år.



SPORTVAGNSENTUSIASTERNA

blir allt fler att döma av det ökande antalet deltagare på sommarens alla sportvagnsträffar. Samtliga tre stora evenemang i år, - Castrolmötet i maj, Svenskt Sportvagnsmeeting i juli och British Sportscar Meeting i augusti, samlade över 100 deltagande bilar vardera. Dessa traditionella möten kommer att arrangeras även 1978 och kanske kan det bli ännu fler träffar. SSK och MGCC i Malmö kommer att tillsammans med övriga sportvagns- och märkesklubbar försöka få igång en mindre tävlingsserie och vi kommer under vintern att diskutera formerna för detta, fastställa tekniskt reglemente osv.

Så som SSK's preliminära tävlingsprogram för närvarande ser ut, kommer vår traditionella sportvagnsträff på Kinnekulle Ring nästa år bli den 10-11 juni. Då siktar vi på minst 150 deltagande sportbilar!

PROTOTYPKLASSEN

som vi i år startade på försök ser till nästa år ut att växa till sig ordentligt. Vi har fastställt ett reglemente som i stort sett är lika årets, men vi har mildrat bestämmelserna något i fråga om tvåsitsighet så att bilar som Mallock U2 kan vara med efter mindre ombyggnader.

Den nya klassen har på många håll väckt ett intresse för även en prototypklass av internationellt snitt med exempelvis fria tvålitersmotorer. Vi anser inte att tiden är riktigt mogen för en sådan satsning än i Sverige, men det är tänkbart att vi om några år kan förverkliga den idén. Om någon alltså tänker bygga en bil för den nuvarande klassen, men i framtiden kan tänka sig att köra även i "elitracingsammanhang", bör han kanske också ha FIA's grupp 6 reglemente i tankarna.

KEEP ON RACING!

Redaktör:



Surbrunnsgatan 5
114 21 STOCKHOLM
Tel. 08/30 87 90