

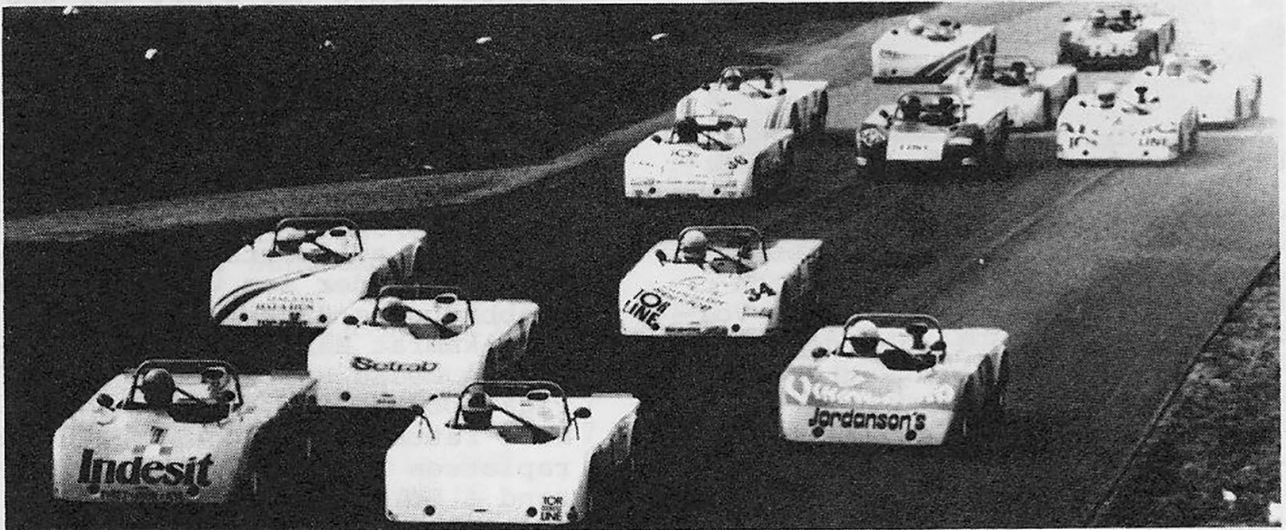
sportvagnen och vi

**STOCKHOLMS
SPORTVAGNSKLUBB**

SUCCE FÖR SSK SPORTS 2000

Det är inga överord att säga att Sports 2000 blivit en succé. Det finns idag över 20 bilar i Sverige, och till och med många Super Star förare erkänner motvilligt att det blivit en intressant klass med bra anslutning för att vara första säsongen. Sportsligt har klassen också blivit lyckad med fina race och god stämning bland förarna. Fyra olika segrare korades i de fyra första tävlingarna och ställningen i toppen är mycket jämn.

Många förare har utnyttjat möjligheten att köra utomlands, bl a i Danmark och Holland, och de flesta har för avsikt att vara med på Zandvoort i samband med F1-VM den 26 augusti. Glädjande nog har det också visat sig vara en relativt billig klass att köra i, åtminstone om man jämför med klasser som F3 och Super Star. Allt talar alltså för att Sports 2000 är en framtidsklass som säkert kommer att samla ännu fler deltagare nästa år.



SSK, c/o Bellander,
Tegelbruksvägen 8,
730 61 Virsbo
tel 0223/345 50



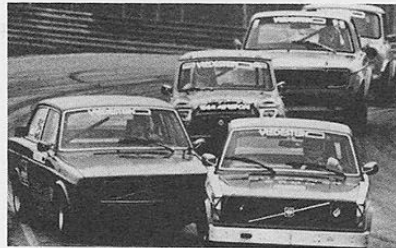
SSK Racing AB
P1 3148 A,
533 00 Götene
tel 0511/580 60

info 3 aug 79

HALVTID I SSK-SERIEN

Nu är vårsäsongen i SSK-serien avverkad och man börjar kunna se vilka förare som kommer att vara med i slutstriden om segern i de olika klasserna. När resultaten från vårens sex deltävlingar sammanräknas måste de två sämsta placeringarna räknas bort, och det har medfört att det blivit jämnt och spännande i toppen. Samma förfarande gäller för höstomgångens sex tävlingar och det innebär att det kan fortfarande bli stora omkastningar.

I Vredestein Cup har Janne Mattsson prickat in fyra segrar med sin Turbo-Ascona. Även om inte Janne håller med så verkar det som ökningen av turbotillägget från 50% till 80% nästa år är befogat. Hack i häl ligger sedan en trio bestående av Björn Persson, Bruno Mårtensson och Åke Gunnarsson. Björn har ordentlig snurr på sin Porsche och bör kunna ge Janne en match, speciellt om det blir regn på några tävlingar i höst. Åke kör också turbotmatat, och hade han inte haft så mycket otur på tidstränningar och i kvalheat så hade han säkert legat tvåa i sammanställningen.



I Castrol Cup är det hårt i toppen. Det skiljer bara tre poäng mellan Kent Heijel i Capri och Torbjörn Högberg i den vassa Volvo 343:an. Sedan ligger de båda hundhusåkarna Morgan Pettersson och Bengt Ohrberg med bara en poängs skillnad inbördes. Några steg efter dem följer sedan Inge Johnson i Capri och "årets debutant" Peter Sandén i Amazon på samma poäng. Här ska man dock nog se upp med Jürg Bächli som kan bli en "dark horse" om grejerna håller i hans Opel Manta.



Formel Vee har i år samlat ganska stora startfält och man här därmed visat att det inte alls är någon klass på utdöende. Rutinerade Karlskogabon Thomas Waara har ryckt till sig en ordentlig ledning i serien före Hans Hillebrink som i år haft otur och fått bryta flera tävlingar.

En klass på utdöende kunde man dock tro att Formel Ford var i början av säsongen, då startfältet i SSK-serien var mer än lovligt tunna. Kanske blev man så rusiga av lycka när man lyckades mygla till sig ett SM med hjälp av 70% rallyfolk på SBF's råds-möte, att man glömde bort att SSK sedan fyra år tillbaka kör en serie för Formel Ford. En trogen startande är dock Yngve Sällkvist som skaffat sig en bra ledning före Christer Eriksson, Nettan Lindgren och Jan Wahlbeck. Övriga förare har gjort mer sporadiska inhop, men ställningen kan förändras drastiskt i höst om de stora kanonerna, t ex Per Gustafsson, Kenneth Jönsson och Lennart Sundahl deltar flitigare.

Prototypklassen i SSK-serien för tyvärr en ganska tynande tillvaro i skuggan av Sports 2000. Ronnie Peterson leder som väntat med den snabba Lotus 23:an, medan hans stallkamrat Håkan Strandner ligger på delad andraplats med den Tiga Sports 2000 som Ronnie annars rattar. Andra halvan av andraplatsen innehar Kaj Wennerstrand i Lola Sports 2000. Varken Nils-Olof Johnson eller Bengt Andersson har fått sina bilar att gå så bra, -annars bör de vara snabbare än de lägre trimmade Sports 2000 bilarna.

STÄLLNING I SSK-SERIEN EFTER SEX KÖRDA TÄVLINGAR (FYRA RÄKNAS)

VREDESTEIN CUP

1.	Janne Mattsson, Opel Ascona	44
2.	Björn Persson, Porsche 911	37
3.	Bruno Mårtensson, Amazon	33
4.	Åke Gunnarsson, Opel Manta	32
5.	Gunnar Ericsson, Volvo 142	24
6.	Bengt Pettersson, Volvo 142	21
7.	Ingvar Uthby, Volvo 242	15
	Rolf Malm, Volvo 142	15
9.	Rolf Andersson, Gordini	11
	Jan Hammer, Volvo Amazon	11
11.	Kurt "Osten" Olsson, Volvo	9
	Ture Tiholt, Volvo Amazon	9
13.	Henrik Walli, BLMC Cooper	8
14.	Kenneth Jansson, Volvo 142	7
15.	Ronnie Nilsson, Volvo 142	6
	Bill Elvborn, Volvo 142	6
17.	Bengt Thenander, Volvo 242	5
18.	Mats Svensson, Volvo Amazon	4
	Sven Forslund, Opel Kadett	4
20.	Ylva Burnette, VW Bee Wee	3
	Kent Stolpe, Volvo 142	3
22.	Bo Edvinsson, Volvo 142	2
	Per Dahl, Simca Rallye	2
	Kent Serneholt, Volvo 142	2

CASTROL CUP

1.	Kent Heijel, Ford Capri	38
2.	Torbjörn Högberg, Volvo 343	35
3.	Morgan Pettersson, BLMC	30
4.	Bengt Ohrberg, BLMC	29
5.	Inge Johnson, Ford Capri	24
	Peter Sandén, Volvo Amazon	24
7.	Jürg Bächli, Opel Manta	19
8.	Lars Nordahl, A-H Sprite	15
9.	Bengt Rönmark, BLMC	9
	Bengt Allansson, Volvo PV	9
	Per Stuesson, Simca	9
12.	Olav Jacobsen, Ford Escort	8
13.	Sylve Nilsson, Volvo PV	6
14.	Nilsolle Holmberg, Anglia	5
15.	Mats Gustavsson, Opel	4
	Tommy Hösli, Volvo 142	4
17.	Bernt Löf, Volvo Amazon	3
	Hans-Göran Olsson, BLMC	3
19.	Jan-Olov Svensson, Volvo	2
20.	Mats Warg, Sunbeam Imp	1

SSK PROTOTYP (tre tävlingar)

1.	Ronnie Peterson, Lotus 23	11
2.	Kaj Wennerstrand, Lola	7
	Håkan Strandner, Tiga	7
4.	Bengt Andersson, Lola 212	5
	Kjell Wallin, Mallock U2	5
6.	Anders Tenor, Lola	3
7.	Claes Wachtmeister, Mallock	1
	Stanley Dickens, Lola	1

FORMEL VEE

1.	Thomas Waara, Hansen	41
2.	Hans Hillebrink, Veemax	30
3.	Christer Nyholm, Veemax	29
4.	Jan Reitan, Hansen	27
5.	Christer Skaby, Hansen	23
6.	Birger Dyrstad, Veemax	17
	Christer Petersson, Hansen	17
8.	Calle Lundberg, Hansen	15
9.	Peter Svensson, Hansen	13
10.	Alf Haugen, Kaimann	12
11.	Jan C Nording	10
12.	Lars Persson, Hansen	9
13.	Arne Jørgensen, Hansen	8
14.	Carl-Ove Kruus, BMWee	7
15.	Uno Johansson, RPB	6
16.	Ingvar Nilsson, Incas	5
	Per Manne Weiseth	5
	Lena Winblad, RSM	5
	Lars Erik Granath, Hansen	5
20.	Peter Svensson, Hansen	4
21.	Lars-Göran Sjöberg, Veemax	3
22.	Tommy Svensson, Incas	2
23.	Thorleif Hansen, Kaimann	1
	Michael Gunnarsson, Hansen	1
	Bror Wahlström,	1
	Svein Aeng, Hansen	1
	Chris Schyttberg, Hansen	1

FORMEL FORD

1.	Yngve Sällkvist, Royale	25
2.	Christer Eriksson, V Diemen	18
3.	Jan Wahlbeck, Royale	17
	Nettan Lindgren, Tiga	17
5.	Björn Langrekken, V Diemen	12
6.	Mikael Nordlander, Tiga	11
	Per Gustafsson, Royale	11
8.	Kenneth Jönsson, Crossle	9
9.	Håkan Nilsson, Tiga	8
	Tommy Rydén, Royale	8
	Lennart Sundahl, V Diemen	8
12.	Sonny Johansson, V Diemen	7
13.	Anders Tenor, Royale	6
14.	Håkan Olausson, Van Diemen	5
	Nils-Erik Persson, V Diemen	5
	Torbjörn Henrysson, Crossle	5
17.	Sixten Skullman, Hawke	4
18.	Jan Anders Carlsson	3
	Rolf Bermhult, Lola	3
	Mikael Bender, Titan	3
21.	Julius Vezzoli, Van Diemen	2
22.	Sven Frindelius, Royale	1
	Leif Thim, Hawke	1
	Frank Pedersen, Hawke	1
	Karsten Lund, Van Diemen	1
	Lars E Kullberg, Lotus	1

SSK SPORTS CAR MEETINGS

Våra två sportvagnsträffar på Kinnekulle och Mantorp samlade ett hundratal sportvagnar, och det kom deltagare från alla våra nordiska grannländer. Förutom någon regnskur så hade vi båda gångerna skapligt sportvagnsväder, vilket man sannerligen inte blivit bortskämd med i sommar.



Sportvagnsrallyna på lördagseftermiddagen var mycket välarrangerade med roliga och utslagsgivande kontroller. På Kinnekullemötet stod Skaraborgs Sportvagnsklubb för rallyt och man bjöd på bl a manöverprov, luftgevärsskytte och jojo-tävling. På Mantorpmötet hade en skara sportvagnsentusiaster från Linköping satt ihop ett ca 6 mil långt rally som bl a innehöll biltekniska och kulturhistoriska frågor, stylthoppning och räkning av vita fotbollsmål längs rallyvägen! (Det fanns visst 40st)

Bantävlingarna bjöd i flera klasser på fina fighter och även garvat racingfolk tyckte att striden på Mantorp mellan Ulf Boman och Håkan Sandin i varsin Ferrari Daytona var något av det hårigaste de sett. På Mantorp fick vi även ihop en liten veteransportvagnsklass, och vi hoppas att den ska växa till sig till nästa år med hjälp av Racerhistoriska Klubben.

Många nya deltagare uttryckte sin uppskattning av denna typ av möten där blandningen av olika aktiviteter och bilar ger betydligt mer än de mindre och isolerade träffar som många märkesklubbar arrangerar. Det verkar dock som det fortfarande finns ett visst motstånd från främst några av de en-

gelska märkesklubbarna, t ex Morgan, MG och Austin-Healey, att delta i dessa större träffar. Vi vill inte konkurrera ut de mindre träffarna, men vill man hålla ihop inom klubben går det utmärkt att bilda en egen avdelning i depån, ungefär som Ferrarigänget och Saltsjöbadsgänget med Jaguar-Daimler-Aston Martin gjort i år.

I år har hittills tre sportvagnsmeetings körts på Kinnekulle, Mantorp och Knutstorp (MGCC). Den 15-16 september ska det sista mötet gå av stapeln på Anderstorp med Göteborgs SVK som arrangör. Vi ses där i förhoppningsvis vackert brittissommarväder!



RESULTAT KINNEKULLE 26-27 MAJ

Sportvagnsrally:

1. Ingemar Claesson, Lotus Elan
2. Jörgen Monberg, AH Sprite
3. Ingemar Engström, Aston Martin

Concours d'elegance:

- Elegantaste bil:
Fred Ljone, Jaguar XK 140
- Originellaste bil:
Ingemar Engström, Aston Martin DB2

Bantävling:

- Klass A:
1. Leif Lindström, Fiat Xl/9
 2. Ulf Boman, Ferrari Daytona
 3. Hans Lundström, Porsche 911

- Klass B:
1. Thomas Gunnarsson, Porsche
 2. Tommy Brorsson, Lotus S7
 3. Björn Thune, Volvo P 1800

- Klass C + V:
1. Jan Bergholm, Datsun 260 Z
 2. Ingemar Engström, Aston Martin
 3. Gunnel Åsberg, Ferrari Dino

- Klass P:
1. Ronnie Peterson, Lotus 23 CG
 2. Kaj Wennerstrand, Lola T 490
 3. Håkan Strandner, Tiga S 2000

RESULTAT MANTORP 30 JUNI-1 JULI

Sportvagnsrally:

1. Lars Bodin, Lotus Elan +2
2. Stefan Abelin, MGB
3. Ingemar Claesson, Lotus Elan

Concours d'elegance:

Elegantaste bil:
Mats Smedegård, Ferrari 365 GTB

Originellaste bil:
Håkan Sandin, Ferrari Daytona

Bästa renovering:
Jan-Erik Berlin, Lotus S7

Bantävling:

- Klass A:
1. Leif Lindström, Fiat Xl/9
 2. Lars Widenborg, Chev.Corvette
 3. Ulf Boman, Ferrari Daytona

- Klass B:
1. Björn Aspud, Lotus Seven
 2. Thomas Gunnarsson, Porsche
 3. Tommy Brorsson, Lotus S7

- Klass C:
1. Göran Kynning, Opel GT
 2. Staffan Zetterström, Triumph
 3. Stefan Abelin, MGB

- Klass V:
1. Claes B Hanning, Morgan -52
 2. Rune Andersson, Ferrari -59
 3. Ingemar Engström, Aston M -50

- Klass P:
1. Ronnie Peterson, Lotus 23 CG
 2. Kjell Wallin, Mallock U2
 3. Håkan Strandner, Tiga S 2000

HÅRT I GOLF CUPEN

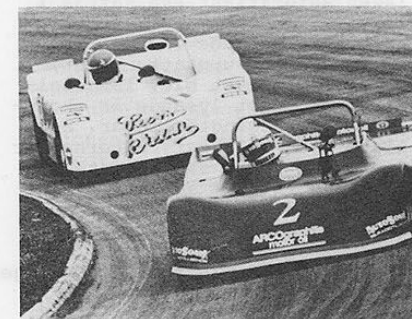
Golf cupen har fått en fin start med många deltagare för att vara första året. Denna klass har nog bjudit på de mest spännande och dramatiska tävlingarna i år med Bengt "Wicke" Winkvist, Thomas Lindström och norrmannen Anders Berggren i huvudrollerna. Fighterna i täten har nästan varit otroliga, och vid tävlingen på Kinnekulle i juli var närbakten så intim så att förarna själva började klaga på att domarna inte straffade någon för ojuste körning. Alla i tätklungan tog nog för sig, så det var nog svårt att utpeka någon synda-

bock. Publiken har dock uppskattat fighterna och vi får hoppas att det även i fortsättningen blir spännande men ändå justa tävlingar.



STÄLLNING I SSK SPORTS 2000 EFTER FEM TÄVLINGAR (TVÅ ÅTERSTÅR)

1. Ingvar Carlsson, Tiga	38
2. Håkan Alriksson, Tiga	35
3. Hans Edvinsson, Lola	34
4. Anders Olofsson, Lola	29
5. Stanley Dickens, Lola	27
6. Ronnie Peterson, Tiga	25
7. Bo Emanuelsson, Lola	17
8. Kaj Wennerstrand, Lola	16
9. Leif Hellberg, Lola	11
Leif Lindström, Lola	11
11. Charlie Bäckstrand, Lola	9
Björn Forst, Tiga	9
13. Kjeld E Larsen, Lola	7
14. Ray Fallo, Tiga	4
15. Birger Schanke, Tiga	2
Gustaf Dieden, Tiga	2
Jan Heggow, Lola	2
18. Jan Swedenborg, Lola	1
Tommy Jagerwall, Lola	1



Ledande Ingvar Carlsson i Tiga, här före Anders Olofsson i Lola

SSK's EKONOMISKA STÄLLNING

De flesta vet väl vid det här laget att Klubbens tävlingsdrivande aktiebolag SSK Racing AB under en längre tid har brottats med ekonomiska svårigheter. Till största delen orsakades detta av den stora ombyggnaden av Kinnekulle Ring under 1976-77. Den kostade drygt en halv miljon kronor och skulle huvudsakligen finansieras av publikintäkter, men dessa har som bekant blivit avsevärt mindre än vad man trodde de goda åren i mitten av sjuttio-talet.

Givetvis borde ett så stort projekt ha finansierats med långfristiga banklån, men eftersom detta inte gjordes i tid blev följden brist på pengar och stora skulder till höga räntor.

Nu ska vi väl vara glada att ombyggnaden är gjord, för banan har ju blivit mycket säkrare och publikvänligare med bl a 2500 nya läktarplatser och en ny ralycrossbana. På lång sikt är investeringen också säkert lönsam, men den dåliga finansieringen har alltså medfört att bolaget haft stora likviditetsproblem i ca två års tid.

Av nämnda anledningar uppvisade bokslutet för 1977 en förlust på ca 220.000 kr. Enligt aktiebolagslagen måste man under påföljande år, dvs 1978, uppvisa en minst lika stor vinst för att inte bolaget automatiskt ska sättas i likvidation (konkurs). Under hela 1978 jobbade vi hårt för att uppnå det uppsatta målet, men som alla vet blev inte heller 1978 något lysande år ekonomiskt för racingtävlingar. Både klubb- och bolagsstyrelserna har dock hela tiden varit inställda på att göra allt som är möjligt för att undvika att SSK Racing går i konkurs. Om det skedde tror vi att det snart skulle vara slut med banracing i Sverige och det snart skulle växa maskrosor på de flesta racingbanor. Därför har vi kämpat emot och har kunnat driva verksamheten vidare med alla möjliga och omöjliga medel.

Bokslutet för 1978 för SSK Racing AB uppvisar rörelseintäkter på ca 1.748.000 kr och rörelsekostnader på ca 1.704.000 kr. Verksamheten har alltså gett ett positivt resultat, men till detta kommer dock en stor räntekostnad på ca 116.000 kr, som är resultatet av de stora skulderna med höga räntesatser på ibland upp till 20%. Detta resultat innebär att bolaget automatiskt skulle ha satts i konkurs vid årsskiftet om inte ett stort tillskott av kapital ordnades. Enda möjligheten var att aktieägarna, dvs klubben, gick in och därför har klubben tillskjutit ca 290.000 kr, vilket innebär att bolaget kan redovisa den erforderliga vinsten på ca 220.000 kr och därmed kan fortleva. Nu hade inte klubben så mycket pengar i kassan utan detta fick lösas genom att SSKs del i överskottet från motorutställningarna på Elmia 1979 och 1980 in-tecknades. Utställningen 1979 gick bra, och tillsammans med övrig verksamhet och stor sparsamhet har vi redan plockat in ca 150.000 kr av de 290.000. Resten hoppas vi kunna få in under våren 1980, och det ser alltså ut som om vi skulle klara ut även denna krisen.

Som alla förstår är dessa åtgärder mycket extraordinära, och de har vidtagits för att försöka rädda den fortsatta banracingen i Sverige. Givetvis har vi lagt ned ett stort arbete på att få tävlingsverksamheten mer lönsam för att slippa dessa problem i framtiden. Det verkar dock svårt att öka intäkterna nämnvärt eftersom de huvudsakligen består av publikintäkter, sponsorstöd och startavgifter, och som alla vet är det kärvt på alla dessa tre områden. Därför har vi satt igång en hård kostnadsjakt och vi har lyckats sänka våra tävlingskostnader avsevärt.

Vi har köpt en egen brandbil och egen tidtagningsklocka, vilket har sänkt våra hyreskostnader med ca 4000 kr per tävling. I vissa fall har vi blivit tvungna att sänka servicenivån något, t ex

har vi numera inte två inhyrda bärgningsbilar varje tävling utan istället bogserbilar med släp, men sådana sparatgärder är nödvändiga för att vi överhuvudtaget ska kunna köra med nuvarande startavgifter.

Vi hoppas att våra aktiva förare och funktionärer förstår att vi gör allt vi kan för att kunna köra högklassiga tävlingar trots att våra ekonomiska ramar har krympt jämfört med de goda åren i mitten av sjuttio-talet. Vi ger oss inte ändå så lätt och är fast beslutna att arrangera tävlingar i racing, så länge vi får bensin och vi får köra biltävlingar i Sverige. Vi hoppas att våra medlemmar, förare och funktionärer ställer upp på denna målsättning, -annars lär det snart vara slut-åkt för de flesta av oss!

SM I RACING 1980 - 82

SBF's racingutskott har två gånger under sommaren kallat SARF, klassrepresentanter och SSK till överläggningar om klassindelning och genomförande av SM i racing under kommande treårsperiod.

På det första mötet diskuterades huvudsakligen vilka klasser som ska köras, och man var ganska överens om att standardklassen ska bestå av Gr 1+ enligt det internationella reglementet med en övre klassgräns vid 2500cc. Mer diskussion var det om man skulle fortsätta med Special Racing och vilken vikt/effekt-koefficient som då skulle tillämpas. SBF tryckte hårt på att man önskade samma reglemente i SM och SSK Racingklasserna, och man menade att SSK måste sänka sin koefficient från nuvarande 6.2 kg/Hk till närmare 5 kg/Hk. Från SSKs sida förklarades att vi inte kunde acceptera detta och mötet slutade med att Robin Shorter och Håkan Junfors fick i uppdrag att utreda frågan och räkna igenom konsekvenserna av olika koefficienter för befintliga bilar i båda klasser.

Till det andra mötet i slutet av juli hade Racingutskottet funderat lite mer kring SM-seriens

status och marknadsföring, vilket ju varit ett eftersatt kapitel de senaste åren. Man hade börjat tänka i lite större banor och utformat ett förslag till marknadsföringspaket för en SM-serie med en tävling på vardera av våra sex racingbanor. Man förordade bara två klasser i SM, Gr 1+ och Formel 3. Gr 1+ skulle köras i två cylindervolymklasser, upp till 1600cc och 1601-2500cc el-ler 3000cc, beroende på vad som bestäms internationellt. Dock skulle bara ett SM-tecken delas ut i klassen till den som samlat mest poäng oavsett vilken grupp han kört i. Orsaken till att man bara ville ha två klasser i SM var att man då kunde koncentrera marknadsföringen och man skulle kunna få SM till den elitracings-serie som den borde vara.

Special Racing-klassen skulle enligt detta förslag fortsätta inom SSK-serien, och man föreslog en koefficient på 5.8 eller 6.0 kg/hk. Detta skulle enligt genomgången ge den bästa kompromissen och man skulle bara skära bort en bil, Janne Lundgårdhs Porsche 1.4 Turbo, om bilarna i SM med fyrventilsmotorer minskade volymen till ca 1.3 liter och bilar i SSK-serien med småmotorer trimmade lite mer.

SM-et i Formel Ford ville inte heller Racingutskottet räkna med på allvar, och man kommer att verka för att liknande saker inte ska kunna ske i framtiden på rådsmötena. Man ville istället behålla SM i Formel 3, men man rekommenderar att däckens begränsas till en hård och hållbar gummblandning i Sverige.

En intressant nyhet presenterades också, - ett förslag till ett Formel Libre reglemente. I den klassen skulle gamla F3:or kunna delta, liksom vilken annan formelbil som helst med antingen en reglementsenlig 2000cc F3-motor eller en 1600cc tvåventils-motor med fri trimning. Det kan sägas vara en återupplivning av SSKs Formel 1600 från början av 70-talet, och det kan tänkas att det även blir SSK-seriens formelklass för 80-talet.

MOTORMAGASINET

som visades i TV på försommaren hade en halvtimmes reportage om den årliga förarkursen på Nürburgring. Det var god PR för motorsport och bilkörning som hobby, och vi kunde bl a se två klubbmedlemmar, Hans Westberg och Sonny Arbinge, understryka värdet av att vara med på en sådan kurs.

Man efterlyste i programmet liknande kurser i Sverige, och klubbmedlemmen Hartmut Stammler har skrivit till klubbstyrelsen och undrat om inte SSK skulle kunna arrangera något sådant på t ex Kinnekulle Ring.

Vi kan meddela att tanken har funnits inom styrelsen i många år, men än har vi inte orkat följa idéerna till ett förverkligande. TV-programmet gav dock en knuff framåt så kanske kan vi nästa år erbjuda en tvådagars kurs i avancerad bilkörning med några av våra mest kända racerförare som instruktörer. Vi har ju också tillgång till halkbana på Kinnekulle, så man skulle kunna lägga in träningsmoment med en klart trafiksäkerhetshöjande effekt.

Vi vill gärna höra om det finns något intresse bland våra medlemmar för en sådan här kurs. Hör i så fall av dig till någon i klubbstyrelsen eller till Robin på SSK Racings kontor.

"KNOCK OUT RACING"

På Kinnekulle i juli körde vi ett par klasser på prov med en ny form av sprintracing, med korta kvalheat som i rallycross. Det var som en övning inför stortävlingen på Kinnekulle i augusti, och omdömena från förarna var blandade. En del tyckte att det blev för tätt och stökigt med de många starterna, medan andra tyckte det var bra att få köra till sig en bättre startplacering.

Målet med denna typ av tävlingsuppläggning är att publiken lättare ska kunna följa tävlingens gång genom att förarna får köra till sig sina startplaceringar i finalen. Om detta är en bra uppläggning får vi utvärdera i höst, men vi kommer givetvis ha kvar den traditionella tävlingstypen med längre heat också. Har du synpunkter på detta så hör gärna av dig till någon i klubbledningen, t ex Berra Lööf.

HÖSTENS TÄVLINGAR

kommer till en del att gå på andra banor än vad som står i tävlingsprogrammet från i våras. Tävlingen den 26 augusti flyttas från Karlskoga till Anderstorp (långa banan), där våra klasser kompletteras med finalen i Super Star. Samtidigt flyttas finalen i Sports 2000 till den 23 september, eftersom många kommer att delta på Zandvoort den 26 augusti. Vi gör denna flyttning främst för att hjälpa Anderstorps RC att få en tävling till stånd i år, så att inte banan och racingintresset riskerar att försvinna där. En bidragande orsak är också att Karlskogabanan inte är godkänd för internationell Super Vee utan ombyggnader, och varken SSK eller Karlskoga MK vill ta på sig denna kostnad just nu.

Med några andra beslutade ändringar kommer höstens tävlingsprogram se ut som följer:

- 12/8 Kinnekulle Ring (EM F3)
- 26/8 Anderstorp (Europapokalen i Super Vee och Super Star)
- 9/9 Mantorp
- 23/9 Kinnekulle Ring (Sports 2000 final)
- 7/10 Knutstorp
- 21/10 Kinnekulle (SSK finaler)

Redaktör:

