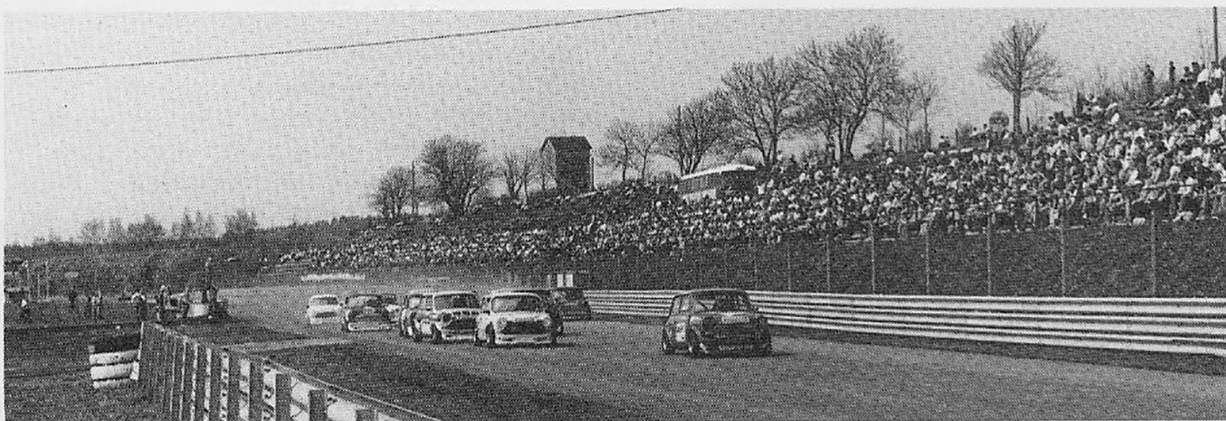


Sportvagnen och vi

**STOCKHOLMS
SPORTVAGNSKLUBB**



SM PREMIÄREN 10/5

Arets SM-premiär i racing kördes i SSK:s regi på Kinnekulle Ring den 10 maj. Denna dag bjöds det förutom racing i fyra klasser (SM Gr1+, SM Formel Super, Camaro Cup och Lady Cup) även på elit-rallycross, som Falköpings MK arrangerade.

Vi kan vara mycket nöjda med hela arrangemanget och den goda publiksiffran drygt 5.000 åskådare. Pressen var mycket positiv både före och efter tävlingen, och det visar att den satsning på kombinerad racing/rallycross som vi gör i år på Kinnekulle Ring är riktig.

I Lady Cup, som började dagens tävlingar, var det mycket tufft i täten mellan Ulla Fjellström, Kristina Högberg, Lottie Halfvarvs och Carina "Smulan" Larsson. Det är kul att lite nya tjejer sticker upp nu när Lisbeth Holmberg lagt racingskorna på hyllan ett tag. Några varv ifrån mål snurrade tyvärr "Smulan" av banan p g a att Lotties bil läckte ut bensen. De tre damerna Ulla, Kristina och Lottie kom i mål inom en sekund och vi får väl gratulera Kristina lite extra, som ju var nybörjare förra året och som då vann finaltävlingen, men blev fräntagen segern p g a för lätt bil.



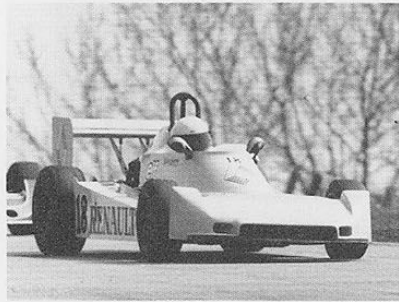
Stockholms Sportvagnsklubb
Berganäsvägen 18
135 52 Tyresö
Tel 08/742 17 18



SSK Racing AB
P1 3148 A
533 00 Götene
Tel 0511/580 60, 431 15

Info nr 2-81

I lilla Gr1+ klassen var Thomas Lindström helt omutlig, men "nykomlingen" i klassen Stig Blomkvist hängde med bra ända tills en drivaxel gick av på näst sista varvet. Stig rehabiliterade sig i alla fall i det avslutande "Trans Nordic" heatet med en fjärde plats och som 2:a bästa Golf. Här vann Ulf Larsson (Escort) strax före Thomas Lindström (Golf) och Ola Svendsen (Escort).



I Formel Super höll vi förstas ett antal tummar för vår styrelsemedlem Nettan Lindgren, som debuterade i en Renault/Martini F3. Oturligt nog hade Nettan punktering på ena framhjulet redan när hon körde ut till start och var därför tvungen att gå in i depå och byta hjul. För att vara första tävlingen med bilen hängde hon dock med jättebra, så grabbarna får nog hålla koll på Nettans gula bil i backspeglarna kommande tävlingar. Nu vann Bengt Trägårdh ganska komfortabelt före Jan Ridell och Leo Andersson.



I Camaro Cup var Peter Norlander tränings snabbast och tog ledningen från början. Ulf Larsson och Kent Serneholt hängde dock på och skuggade Peter hela tiden. När sedan en varvning skulle göras på nästa sista varvet så stötte Peter Norlander till den varvade bilen och stukade till framskärmen och spoilern. Uffe "Rökarn" och "Särna" utnyttjade givetvis det och tog sig förbi. Det var en garanterat glad Uffe Larsson som tog emot segerbucklan!

Dagen avslutades alltså med rallycross, och passande nog kom ett åskregn i pausen mellan racingen och rallycrossen så att det inte blev något damm från banan. Solen var dock snart framme igen och publiken kunde avnjuta en spännande rallycrossstävling som hemmafavoriten Stig Emilsson tog hem i suverän stil. Hela svenska rallycross-eliten var med, t ex Börje Carlsson, Stig Blomkvist, Lasse Nyström, Mikael Nordström, Anders Hultqvist m fl. De kommer tillbaka på Kinnekulle vid festivalen den 18-19 juli och den 29-30 augusti, då de övriga två tävlingarna går i Vredestein Rally Cross Cup!



SSK-SERIENS PREMIÄR 24/5

P g a snöövädret den 2-3 maj var vi tvungna att ställa in den första serietävlingen på Kinnekulle. Det medförde vissa ändringar i tävlingsprogrammet och den planerade tävlingen på Anderstorp den 24/5 flyttades till Kinnekulle Ring. Istället kör Comfort Cup, Vredestein Cup, Formel Ford och Formel Vee en tävling ingående i SSK-serien på Anderstorp den 13-14 juni, i samband med ARC:s SM-tävling. I Castrol Cup blir det dock bara sju tävlingar i SSK-serien, eftersom vi inte kan köra både Castrol Cup och SM-special racing på samma dag.

På premiärtävlingen den 24/5 var det många spännande fighter och det lovar gott inför resten av säsongen. I Comfort Cup ledde Molle Robertsson (Volvo) från start till mål, men strax bakom honom var det stenhård strid om andraplatsen. Bengt Pettersson (Volvo 142), Henrik Walli (BLMC) och Alf Lorentzon (Opel Kadett) bytte placeringar varje varv och i början var även Sven-Ola Stenquist (Fiat 128) med i striden. Henrik Walli tog dock i för hårt på slutet och ramlade ned till fjärde plats efter en sightseeing utanför banan. Bengt Pettersson blev tvåa och Alf Lorentzon trea.

"G "Peggen" Andersson (Volvo 142) ledde Vredestein Cup i fjorton varv, men hade hela tiden Sven Forslund (Opel Kadett) i bakflygeln. När Peggen skulle ta det lugnt på sista varvet och bara bevaka sin position smet Sven förbi och vann med några meter, med en svärande Peggen bakom sig! Bruno Mårtensson (Volvo Amazon) och Håkan Törnbohm (Volvo 142) tog 3:e respektive 4:e platsen, efter en liten intern fight.

Även i Castrol Cup var det två par som följde varandra hela loppet. Ake Gunnarsson (Opel Manta) och Lennart Persson (Daf 66) var exakt jämnsnabba men Ake släppte aldrig till någon lucka utan passerade mållinjen 6/10 sekund före Lennart. Lika tätt var det mellan Jan Olov Svensson (Volvo 142) och Inge Johnson (Capri), men de hade då bytt positioner några gånger under de 15 varven. Tyvärr försvann en av de intressantaste bilarna redan i starten då Bengt Rönmark placerade sin nybyggda Gr 5-Hundkoja i raketet före bron. Vi får hoppas att det går att reparera så att Bengt får visa vad den går för.

I Formel Ford tog Tommy Rydén sin förmodligen första seger i en nyköpt Royale. Efter honom placerade sig FF-veteranen Lennart Sundahl och den relativt okände Anders Ulfsson. Favoritsegler var det däremot i Fvee där Thomas Waara var överlägsen med Peter Svensson på andra plats. Klassens "förlorade son" Leif Hellberg gjorde en klart godkänd come back med en tredjeplats, och han hade Christer Nyholm strax bakom sig. Notabelt var att klassens enda flicka Eva Sveen (11:e plats) slog farsan Rolf Sveen (15:e plats).

I Lady Cup slutligen var det samma tjejer som slogs i täten som i den första deltävlingen. Ulla Fjellström kunde notera sin andra seger, men hon fick den verkligen inte gratis. Lottie Halfvards och Carina "Smulan" Larsson hade lika gärna kunnat vinna, och Kristina Högberg och Helene Cederholm visade också att de kommer att bli prispallaspaspiranter i fortsättningen. Förra årets snabba damer Ulla-Britt Vigh och Aina Gesar kunde inte hänga med denna gång, men det kommer nog inte Istvanoch Masen stillatigande att se på, utan det kommer nog att trimmas i garagen tills nästa tävling.





MOTOR SHOW PÅ ELMIA

Årets upplaga av MOTOR SHOW i påskas var nog den kvalitativt bästa utställning som vi (dvs SSK, Picko Troberg och Diclin) gjort under de fyra år vi hållit till på Elmia i Jönköping. Allas omdömen var att speciellt avdelningen för samlarbilsklubbar samt motorsportavdelningen var mycket sevärda, med intressanta bilar och fint iordningställda montrar.

SSK deltog med tre olika montrar. En i klubbavdelningen med inriktning på sportvagnar, där en tävlingsutrustad AH Sprite -59 och en Porsche 924 Turbo fanns utställda. I motorsportavdelningen presenterade vi SSK-serien, och vi hade Inge Johnsons Capri och P G Anderssons Volvo 142 som lockbeten, plus visning



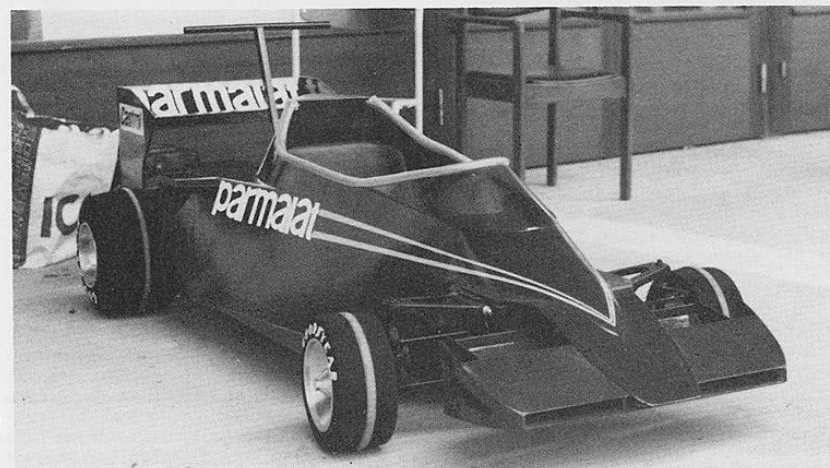
av videofilm mm. I A-hallen slutligen hade SSK tillsammans med Falköpings MK en fin monter som presenterade verksamheten på Kinnekulle Ring under 1981. Här stod Jörg Bächis Opel Manta och Stig Emilssons VW Turbo som goda representanter för racing och rallycross.



Som vanligt så stod ett 30-tal av SSK's vältränade funktionärer för genomförandet av Expressens Lådbils Grand Prix, som samlade ca 300 startande lådbilar. En nyhet i år var att vi skötte tidtagning och resultatgivning med hjälp av vår nyligen inköpta dator (ABC 80), vilket gjorde att speakern direkt kunde meddela tider och aktuell ställning till publiken, vilket gjorde tävlingarna betydligt mer spännande än tidigare.

Alla SSK:are som ställde upp och hjälpte till på Elmia under hela påskhelgen ska ha ett stort tack. Även om det kan vara tröttsamt och svettigt att jobba på utställningen så tror jag att alla hade väldigt kul. Vi ska också tacka de som försvarede SSK:s färger så bra i den trekamp som ordnades mellan deltagande klubbar.

Besökarna var i år något färre (ca 36000) än tidigare år, troligen beroende på ishockey-VM och vackert väder, så det ekonomiska resultatet blev kanske inte så bra som vi hade hoppats. Tack vare den ideella arbetsinsatsen av alla SSK:are blev det dock ändå en bra slant över, så vi kommer igen nästa år igen med en ännu bättre MOTOR SHOW på Elmia!



Tro det eller ej, men detta är faktiskt en lådbil. Denna fantastiska kopia av en Brabham F1 vann förstas eleganstävlingen för lådbilar på Elmia i påskas.

SSK COMPUTER TIMING SYSTEM

Bakom ovanstående imponerande rubrik döljer sig nyheten att klubben till årets tävlingssäsong har inköpt en dator som kommer att användas i tidtagningen vid tävlingarna. Datorn är en ABC 80 med dubbla disc-drives, display och printer som tillsammans kostar ca 35.000 kr. Det är mycket pengar men den kommer att löna sig på

sikt eftersom vi spar in 6-7 funktionärer varje tävling. När systemet är helt intrimmat kommer vi också att kunna ge mycket snabbare service med varvtider och resultatlistor. På sikt ska vi också kunna lägga över SSK Racing AB:s och SSK:s hela bokföring på den egna datorn, och på så sätt spara en hel del pengar, - allt enligt vår kassör, tidtagningsschef och data-expert Christer Wall.

SM I RACING 1982

SSK har under vintern och våren tillsammans med övriga arrangörer deltagit i diskussionerna med SBF och SARF om hur SM 1982 ska se ut. Det visade sig att när ansökningstiden gick ut för 1982 års SM-tävlingar hade bara en (!) arrangör sökt någon tävling. Förklaringen till detta var dock ganska naturlig, eftersom ingen visste då vilka klasser som skulle ingå i SM 1982 och man följaktligen inte visste vad man sökte.

Arrangörsföreningen skickade i vintras ett förslag till SBF där man påpekade att det är för många SM-klasser för närvarande. Man föreslog att man till 1982 satsade på två SM-klasser: Grupp A (f d Gr 1+) upp till 3000cc och en formelklass (i första hand Formel Super). Dessa två klasser skulle kunna bli livskraftiga och möjliga att marknadsföra till press och publik. Standardklasserna skulle rymma både Saab Turbo och Volvo Turbo, vilket gör den intressant ur nordisk synpunkt. I Formel Super har vi många bra svenska förare och klassen fungerar som språngbräda till internationellt tävlande och är därför nödvändig. Eventuellt skulle man dock ha däcksbegränsning i Sverige för att minska kostnaderna och utjämna skillnaderna mellan F3 och Super Vee.

Nu har dock inte SARF nappat på arrangörernas förslag utan man har istället fört fram förslaget att SM

Ett par bilder från årsmötet i februari:

Olle Odsell förärar Bibbi Shorter SSK:s guldnål för lång och trogen tjänst i klubben.



under 1982 ska köras i fem klasser som förut, dvs Gr A 0-1600 cc, Gr A 1601-3000 cc, Special Racing 5.5 kg/Hk, Formel Ford och Formel Super. Det nya i förslaget är att SM:et ska avgöras i endast en (!) tävling, och denna tävling ska ges till den arrangör som gör det bästa SM-arrangemanget under 1981. Idén bakom förslaget är att man vill ha ett topparrangemang som ska vara ordentligt marknadsfört, och man ska slipa köra halvhjärtat arrangerade SM-tävlingar.

SBF har delvis nappat på SARF:s idé, men arrangörerna har ställt sig mycket tveksamma, och det har inte blivit något slagsmål om att få den enda SM-tävlingen om förslaget skulle gå igenom. Helt klart är ju att det måste köras publikarrangemang på alla landets sex banor om de ska kunna överleva, och det bara körs en SM-tävling så får man satsa på andra klasser och tävlingsserier som NM, EM, SSK-serien och olika Cuper. Därför har vi från SSK framfört att det egentligen inte gör oss någon skillnad om SM genomförs på en tävling. Vi tror dock att det i så fall skulle vara det effektiva sättet att helt ta död på SM i racing, istället för att göra det till något bra vilket ju var avsikten. Har Du som förare synpunkter på detta så framför dem till SBF:s racingutskott eller SARF:s representanter.

Robin Shorter delar ut vandringspriset "Årets insats" till Christer Wall för hans aktningsvärda arbete med att reda ut klubbens och SSK Racing AB:s bokföring och ekonomi.



TEKNISKT REGLEMENTE I SSK-SERIEN 1983 - 1985

Ja, det är faktiskt dags att börja diskutera tekniskt reglemente och vilka klasser vi ska köra under nästkommande treårsperiod 1983 - 1985. Vår målsättning är ju att vi minst ett år i förväg ska kunna fastställa hur reglementet ser ut, för att vi ska få kontinuitet i klasserna och man ska ha god tid på sig för eventuella ombyggnader.

Inom styrelsen har vi så smått börjat fundera på vilka ändringar man kan tänka sig i standardklasserna. Vi tycker att vi nu har ganska väl fungerande regler för effektberäkning och därför förutser vi inga stora förändringar. Vad man möjligen kan tänka sig är några mindre justeringar av vikt/effekt-gränserna, bl a för att göra lite större skillnad mellan nuvarande Comfort Cup och Vredestein Cup samt för att närma Castrol Cup till SM Special Racing. Helst skulle vi givetvis ha identisk klassgräns i dessa båda senare klasser, och vi har erbjudit oss att sänka till 6.0 kg/Hk redan till 1982 om SM antar denna gräns. Vi har också haft funderingar på att tillåta flyttning av motor och växellåda i Castrol Cup för att öppna möjligheterna till ännu friare ombyggnader, eftersom det mesta redan är tillåtet.

När det gäller formelklasserna är det inte aktuellt att göra några egna reglementen, utom möjligen om det nya internationella F3-reglementet omöjliggör tävlande med gamla F3-er i större sammanhang. Annars går vi troligen kvar med Formel Ford och Formel Vee om förärföreningarna så vill. Sports 2000 har inte blivit vad vi hoppats i SSK-serien, - vi har exempelvis fått ställa in de två första tävlingarna i år p g a för få anmällda. Underlaget och intresset från förarna måste vara större om vi ska ha med klassen i fortsättningen i SSK-serien.

Under sommaren vill vi gärna ha synpunkter på hur de nya reglementena bör se ut. Hör av dig till någon i styrelsen eller till förarrepsentanterna för Comfort Cup Bengt Andersson, för Vredestein Cup Ingvar Uthby och för Castrol Cup Berra Lööf.

ASFALTERING AV KINNEKULLE RING

Vi har ju pratat länge om att vi måste lägga om asfalten på stora delar av Kinnekulle Ring. Banan är i år kanske inte sämre än förra året, men den var ju tillräckligt dålig redan då. Problemet är dock att asfaltering är så fruktansvärt dyrt, så det gäller att vara säker på att det man gör håller längre än bara till nästa tjällossning.

Under våren har vi haft experter från Nya Asfalt på banan för att grundligt undersöka hur vi ska bära oss åt för att få en jämn bana som håller formen under flera år. Deras undersökning visar att det främst behövs två åtgärder för att göra banan hållbarare, och det är sänkning av grundvattennivån genom dränering av flera avsnitt av banan, samt urgrävning av skiffersand och fyllning med grus. Det är alltså ganska omfattande arbeten som behövs, främst i Kvarnkuran och under bron. Vi kan nämna att den "lappning" av asfalten som gjordes 1979 under bron kostade 24.000 kr, men det avsnittet har blivit dåligt igen och det krävs alltså en mer grundlig ombyggnad.

Vi kommer nu att istället för att lägga lite här och lite där försöka ta en bit i taget grundligt och göra i ordning med dränering och riktig fyllning. Vi hoppas i sommar kunna åtgärda partier under bron samt bitar av Kvarnkurvan, men det är alltså en affär på uppskattningsvis 100.000 - 150.000 kr. När vi ändå gräver upp partiet framför bron har vi också tänkt göra en mindre ändring av bansträckningen genom en bred chikan före bron. Detta görs av två skäl:

- 1) vi får en säkrare bana genom att farten sänks före ingången under bron och sikten genom kurvan efter bron förbättras,
- 2) vi får en roligare bana för både förare och publik eftersom man får en inbromsning mitt framför huvudläktaren med ökade omkörningsmöjligheter och därmed intressantare tävlingar.

Vi vill betona att det blir en bredare chikan än på Mantorp, - det ska alltså gå att köra två-tre bilar i bredd genom chikanen. Om allt går som vi hoppas ska vi kunna påbörja arbetena i juli. Vi tar också fortfarande gärna emot bidrag på 200 kr eller mer till Kinnekulle Rings asfaltfond. Sätt in pengarna på SSK:s postgirokonto 11 87 52-5 och ange "Asfaltfond" på talongen!

STOCK RACE PÅ KINNEKULLE RING

blir det onsdagen den 1 juli på kvällen. Tillsammans med Falköpings MK kör vi en tävling i den nya folkmotorsporten, den första dagen som det är tillåtet efter de två provtävlingarna som kördes i Västerås i vintras. Vi kör på kvällen eftersom vi förra året körde en rallycross-tävling en sommarkväll med mycket bra resultat. Stock Race lämpar sig också mycket bra för ett sådant arrangemang eftersom förarna huvudsakligen ska rekryteras lokalt.

Du vet väl att Stock Race körs på grusbana där farten inte får överstiga 80 km/h och där samtliga bilar måste utbudas till försäljning för högst 4000 kr efter tävlingen. Det garanterar att sporten inte blir för dyr.

NY BÄRGNINGSVAGN

SSK Racing har hos Bengt Mårtensson i Arboga låtit specialbygga en släpvagn som ska användas för bärgning av havererade bilar på tävlingarna. Tidigare har vi oftast fått be någon snäll förare om att få låna en vanlig biltransportkärra för bärgning, men nu har vi alltså en specialanpassad vagn med vinsch, kraftiga ramper och tillräcklig bredd. Det fina med vagnen är också att den är avpassad för att transportera bilvägen mellan tävlingarna, så att vi på det viset får med oss allt på en gång!

INTERNATIONELLA FRAMGÅNGAR

kan vi notera för Stanley Dickens som för närvarande leder Europaserien i Sports 2000 efter tre deltävlingar. På den senaste tävlingen på Donington vann Stanley över samtliga konkurrenter från England och kontinenten, medan de övriga svenskarna Hans Edvinsson och Ingvar Carlsson hade mer otur.

Vi gläds förstås också åt Stefan "Lill-Lövis" Johanssons och Eje Elghs framgångar i Formel 2 samt Slim Borgudds entré i Formel 1. Hela racingsporten i Sverige har nytta av att det åter börjar skrivas om motorsport i tidningarna, och vi är ju extra glada över att alla tre killarna har fostrats på SSK-seriens tävlingar under 1970-talet.

BILRALLY OCH MANÖVERPROV I STOCKHOLM

De två senaste åren har vi ordnat rally och manöverprov på Skarpnäck, då en stor del av alla fina sportbilar som finns i klubben har luftats. Trots att det numera byggs bostäder på Skarpnäck vill vi försöka fortsätta med detta uppskattade arrangemang, men vi måste alltså byta plats. Vi har hittat en alternativ plats som vi hoppas kunna få disponera lördagen den 22 augusti, så boka in detta datum i almanackan. Vi återkommer senare i sommar med inbjudan och mer upplysningar.

FOTOGRAFIER

från våra tävlingar och arrangemang är vi mycket intresserade att få för användning i denna tidning, i matrikeln och i andra trycksaker. Det fina bildmaterialet i detta nummer har vi att tacka Göran Andrén, Håkan Elm och Bo Pettersson för. Om Du har några bra bilder som du kan avvara kan du skicka dem till Olle Odsell (adress i matrikeln).

ANNONSER:

Vill du ta racinglicens? Passa då på att ta en F3 licens som gäller för alla banracingklasser. Formelbilen hyr du billigt av mig.
Hasse Hillebrink, tel 0758/108 11.

MATRA SPORTS JET M8SS 1967 BLÅ/VIT
enda exemplaret i Sverige, mittmotor
Gordini 1600 cc 136 Hk DIN, körklar
och besiktigad hos SBP, 7" BBS-fälgar.

CAMARO V8 MOTOR 350 CID LT1
Super Star trimmad, blue printed.

Både bil och motor säljes billigt av
Jaak Rikand, tel 08/49 78 00.

SAAB 99 EMS COMBI COUPE 1978
uttagen juni -78, 5 års vagnskadegar.,
6900 mil, vinröd metallic, soltak,
dragkrok (1500 kg), fjärrljus, dubb-
däck, stereoradio, mm.
Sälje p g a tjänstebil. 31.900 kr.
Ring Olle Odsell, tel 0302/149 29.

BILDELAR KÖPES

Trimdelar till Alfa Romeo 2000.
Bromscaliprar bak (gärna raceutförande)
passande till Jaguar E-type -70.
GT-stolar passande till MGB.
Erik Lundmark, tel 0910/240 15.