

SPORTVAGNEN OCH VI

**STOCKHOLMS
SPORTVAGNSKLUBB**

SSK MÄSTARE 1981

blev Sven Forslund från Malmö i Vredestein Cup. Sven var i början av säsongen helt oslagbar och tog fem deltävlingssegrar i rad med sin välpreparerade Opel Kadett. Sedan dök dock även Håkan Törnbom upp i en Magnum-preparerad Opel Kadett och snodde åt sig två segrar, och när Sven Forslund var tvungen att bryta näst sista tävlingen i Karlskoga fick även Pegen Andersson en välförtjänt deltävlingsseger. Detta gjorde att striden om SSK-mästartiteln spetsade till sig, för Gunnar Eriksson hade en nästan lika fin segerrad i Formel Ford. Gunnar gjorde vad han kunde och vann även finaltävlingen, men Sven visste att en andraplats skulle räcka för hans del och vann därmed titeln med minsta möjliga marginal! Att det var hårt bevisas också av att om alla åtta tävlingar hade räknats så hade Gunnar tagit titeln.

Det fanns dock ytterligare en som hade stor chans att ta hem titeln som årets totale SSK-mästare, och det var Ake Gunnarsson i Castrol Cup. Visser-



ligen hade Castrol Cup bara sju deltävlingar mot de andras åtta, men räknar man ut snittpoängen per tävling så hade Ake 10,1, mot Sven Forslunds 10,3, och det var faktiskt bara en poäng som fattades för Ake för att han skulle ha fått årets största buckla! Vi gratulerar alla tre grabbarna till en fantastiskt fin insats i årets SSK-serie!



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 3-4 81

SLUTSTÄLLNING SSK-SERIEN 1981

Comfort Cup

1	Molle Robertsson	Volvo	56
2	Bengt Pettersson	Volvo	55
3	Alf Lorentzon	Opel Kadett	46

Vredestein Cup

1	Sven Forslund	Opel Kadett	72
2	P-G Andersson	Volvo	52
3	L-G Nilsson	Porsche	50

Castrol Cup

1	Åke Gunnarsson	Opel Manta	61
2	Torbjörn Högberg	Volvo	49
3	Inge Johnson	Ford	43



Än lever Hundkojan! Här är det t ex Bengt Rönmarks team som tävlar i Comfort Cup, Castrol Cup och Lady Cup med tre olika bilar.

Formel VW

1	Christer Nyholm	Veemax	48
2	Thomas Waara	Veemax	42
3	Bengt Gustavsson	Hansen	38

Formel Ford

1	Gunnar Eriksson	Van Diemen	71
2	Anders Ulfsson	Van Diemen	56
3	Tommy Rydén	Royale	36

SLUTSTÄLLNING LADY CUP 1981

1	Ulla Fjellström	BLMC	88
2	Lottie Halfvarvs	BLMC	76
3	Kristina Högberg	BLMC	58

SSK - SVERIGES BÄSTA SM-ARRANGÖR !

Vid SARF's årsmöte i november tilldelades SSK utmärkelsen som årets bästa arrangör i racing-SM. Det var SM finalen på Kinnekulle Ring den 30 augusti som SARF's bedömningsgrupp ansåg vara den bästa tävlingen av alla SM-arrangemang p g a väl fungerande organisation och ett ur publiksynpunkt välavvägt tävlingsprogram.

Vår meste tävlingsledare Bosse Pettersson fick som representant för SSK motta SARF's medalj, och det var han väl värd, men alla som deltog i tävlingen kan känna sig hedrade! Bosse har ju vunnit stor respekt både bland förare, funktionärer och domare för sitt arbete som tävlingsledare. I somras visade han dessutom oanade talanger på Kinnekullefestivalen, då han fick ett återfall som trummis tillsammans med bl a Erik Öst! (Du har konkurrens Slim!)



BOKSLUT FRÅN BANANKANTEN

SSK:s glada banfunktionärer ber härmed att få redogöra för årets begivenheter på banorna runt vårt land. Bland kvarglömda reservdelar, - som bland annat består av spoilers, div muttrar, skruvar, vevstakar, bromsok, varma avgasrör m.m., m.m. -, surrar de ihärdiga humlorna tappert, fåren promenerar i maghøgt gräs, och de raska sniglarna trampar runt, (förväxlas ej med vissa av våra handbromsdragande förare). Allt detta utstrålar frid och stillhet.

Plötsligt i horisonten uppenbarar sig ett gäng rostiga russin med oanad hastighet. Stora tunga, små lätta, stora ljusa, små skrynkliga, långa högljudda, små röda söta, platta,

korta, snabba och slöa smatter-slädar passerar oss med ett ynkligt tjut.

Vi gör allt för att dom skall uppmärksamma oss, exempelvis: Viftar ihärdigt med flaggor, kastar ovannämnda reservdelar, ställer oss mitt i vägen, springer som skrämde harar runt kvarglömda "fyrhjulingar". Dessa växa stundtals som svampar ur jorden.

Oväntat lägger sig åter tystnaden runt våra pinade öron. Vi kikar, - så ock hararna -, fram från våra gömslen bakom maskros och tjärdoft. Vad var det som hände?

Vi tackar samtliga förare och "meckar" för en bejublad föreställning.

Stockholms-funktionärerna



Så här kan det se ut när SSK's banfunktionärer är racerförare på kvällstid!

TACK SKA NI HA ALLESAMMANS!

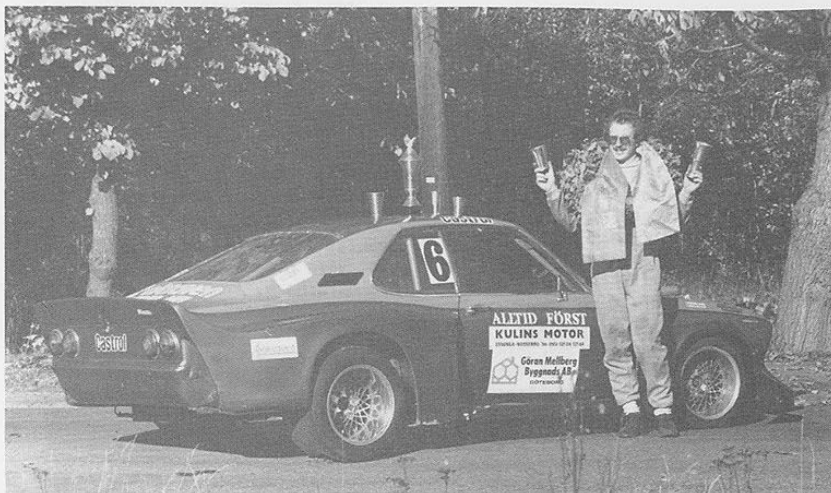
Så här på höstkanten när man fått lite distans till tävlingssäsongen och kan sätta sig ner och summera ihop den gångna sommaren, så är det egentligen idel rosor som dyker upp. Det är inte svårt att vara ute på helgerna, när man för varie tillfälle kan se fram emot att träffa positiva människor (oftast) som har samma intresse att göra det bästa möjliga för att få det så rättvist som möjligt, både på och vid banan.

Man kan bli hur lyrisk som helst och sväva ut med en massa vackra ord, men till syvende och sist är det ändå bara ett tack till alla våra förare och funktionärer. Som alla andra diktare

måste man ju alltid citera någonting. När det gäller racing finns det väl inget mer fördelaktigt än en positiv domarrapport, där det står som följer: "SSK har för närvarande en mycket bra stab med funktionärer från toppen och nedåt, där allt klaffade så nära 100% man kan önska."

Från min sida sett anser jag att detta även går att översätta på våra förare, som hjälper oss att se till att det fungerar så nära 100% som möjligt. Därtill vill jag tacka alla instruktörer, som ställt upp och med stort intresse hjälpt till under förarkurserna.

Med varma vinterhälsningar till alla Bosse



MÅSTAREN I CASTROL CUP

Årets suverän i Castrol Cupen har i år varit Åke Gunnarson. Med fyra segrar, en andra, en tredje placering och en bruten tävling så har medtävlingarna mestadels fått se bakspelet på Åkes snygga Manta.

Åke har efter några års tävlande med bilen nu fått sorterat ut den till en verklig vinnare. Tidigare har han haft problem med bl.a. motorn men efter det att vipparmsmekanismen byggts om fungerar motorn perfekt.

Den ger ca: 200 hk som den tar ut mellan 6-8000v/m och eftersom bilen bara väger 1050 kg så är det rejält med "pulver" i den som Åke brukar säga. Med lämplig utväxling toppar den ca. 200 km/tim på långa rakan på Kinnekulle.

Men det fodras mer än en bra motor för att få en vinnarvagn. Efter div. problem med bakaxeln byttes denna ut mot en Volvo dito. Framvagnen är ombyggd till en av Mophersontyp med fjäderben av egen konstruktion. Andra detaljer är t.ex. kuggstång från Ford Capri och bromsar hämtade från Canamseriens muskelbilar. Däremot använder inte Åke någon bakvinge "det bromsar bara upp på rakorna" tycker han. Att bilen ändå går så bra kan bero på att det bakre kyl-

et får luft underifrån bilen som går via kyllet ut i bagaget. Och att det av den anledningen kan uppstå en sugeffekt under den. Men det är bara en teori.

Nu har inte Åke varit ensam om att bygga bilen, han får dela äran med meken Jocke och Börge Sörensson. Men smakar det så kostar det som bekant också, det räcker att nämna att bara motorn har kostat 25.000 kr och då är inte det egna arbetet inräknat.

Då förstår man kanske vilka kostnader och vilket arbete det ligger bakom en sådan här bil. Många och långa har kvällarna varit då det lyst i Åkes garage.

Det är också tråkigt att här meddela att bilen är till salu, Åke skall lägga hjälmen på hyllan som det brukar heta. Han har nu beslutat sig för att "plugga" dom närmaste åren. Det är svårt att kombinera skola och sena garagekvällar tillsammans med en tävlingsbil.

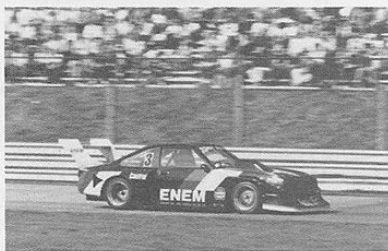
Så vill någon köpa en välpreparerad tävlingsbil är det bara att ringa Åke. Samtidigt är det bara att hoppas att han återvänder till depåerna efter skolan med några ny kärra.

Göran Andrén

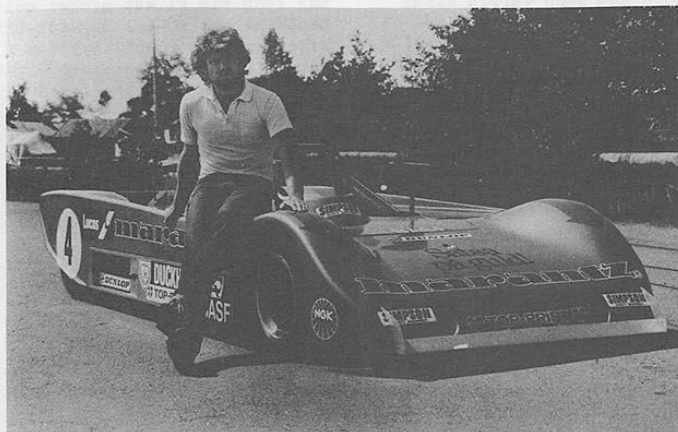
FRAMGÅNGSRIKA SSK-FÖRARE

Vid SARFs årsmöte utdelades SARFs hedersmedaljer till Stanley Dickens och Slim Borgudd för fina insatser i internationell racing 1981. Stanley lyckades ju i år köra hem mästartiteln i Europaserien för Sports 2000, i hård konkurrens med förare från England, kontinenten och de kanske svåraste konkurrenterna Hans Edvinsson och Ingvar Carlsson. Slims insatser i en inte helt konkurrenskraftig bil i F1 är också beundransvärda, och även om det är några år sedan som Slim tävlade i SSK-serien med bl a Focus, Sunbeam Imp och Volvo Amazon, så räknar vi honom gärna som SSK-förare.

En annan SSK-are som visat framfötterna är Jürg Bächli som välförtjänt tog hem mästartiteln i SM Special-racing 1981. Jürg vann Castrol Cup 1980 och bestämde sig för att i år



satsa på SM-titeln, och den satsningen gick hem. Nu när Jürg fått bilen att fungera ordentligt har han dock plockat isär den i atomer igen, för han har bestämt sig för att den ska bli en vinnarbil i den nya SM-klassen Super Saloon 1982. Det blir "rörtram" och en sexcylindrig 3-liters motor direkt från Opels tävlingsavdelning i Tyskland. Han kommer dock att få hård konkurrens, för bl a byggs det i Göteborg häftiga Camaro och Volvo med V8-motor och turbomotorer för Super Saloon klassen. Det ryktas också om en Volvo 343 med Lamborghini-motor! Det blir garanterat en intressant klass 1982, speciellt som det i Danmark redan finns en massa bilar som är byggda efter i stort sett samma reglemente!



Stanley Dickens · Champion Euro-series Sports 2000 1981



SPORTVAGNSMEETINGEN

Årets sportvagnsmästerskap bestod av fyra deltävlingar arrangerade av SSK på Kinnekulle Ring och Mantorp, av MGCC på Knutstorp samt av SVK Göteborg på Kinnekulle Ring. SSKs och SVKs meetings kunde hållas i fint väder medan MGCCs i juli tyvärr blev en ganska blöt tillställning. För sportvagnsentusiasterna var dock samtliga arrangemang en upplevelse, för det är verkligen unika tillfällen att se en massa fina sportvagnar på en gång.

I bantävlingsserien var det flera SSK-are som visade framfötterna, t ex Lotus-specialisterna Anders J Falk och Lasse Bodin som vann varsin klass ganska komfortabelt. I prototypklassen var det å andra sidan bara göteborgare i täten. I några klasser var det ganska tunt med deltagare, men det kan förklaras av att det var första året som det krävdes riktig förarlicens för att få tävla. Vi har under året haft många sportvagnsförare som har gått förarkurs så vi räknar med betydligt fler deltagare nästa år.

Det var i år en hel del tolknings-svårigheter av reglementet, bl a beträffande var gränsen för registreringsbara bilar går. Detta har medfört att de arrangerande klubbarna under hösten har haft diskussioner om vissa förändringar av det tekniska reglementet, och det nya reglementet ska fastställas under december. Det blir inga radikala ändringar men bl a kommer troligen kravet på registreringsbarhet att slopas. Däremot kom-

mer bara verkligt registrerade och besiktigade sportbilar att tillåtas köra de s k "lagomracing-heaten" som man får köra med debutantlicens.

Till 1982 försöker vi få ihop fyra sportvagnsmeetings igen, och de preliminära datumen är:

- 29-30/5 Kinnekulle Ring (SSK)
- 3-4/7 Falkenberg (SVKG)
- 24-25/7 Knutstorp (MGCC)
- 21-22/8 Kinnekulle Ring (SSK)

Eventuellt kommer vi också att ordna ett sportvagnslopp på Karlskoga den 11-12/9 i samband med SSK-seriens deltävling där.

Till Kinnekulle Sports Car Meeting i maj 1982 får vi ett mycket celebret besök av ett 20-tal Bugatti-bilar, eftersom AHKs Bugattisektion i år är värdar för ett europeiskt Bugattimöte, och man kommer att lägga in Kinnekulle-mötet i det veckolånga programmet. Sedan har Racerhistoriska Klubben aviserat att man räknar med minst 10 st deltagande bilar i klassen för Veteransportvagnar, så den klassen kan bli mycket sevärd på Kinnekulle !

Från Kinnekulle Sports Car Meeting 1981 finns en 30 minuter lång videokasset (VHS) att låna från SSK via Bosse Pettersson tel 08/742 17 18. Den är överspelad från en Super 8 film med ljud, och visar på ett trevligt sätt vad ett sportvagnsmeeting är för något. Det finns också möjlighet att köpa en kopia av videokassetten och intresserade kan då kontakta Bosse P.



SPORTVAGNSMÄSTERSKAPET 1981

Klass P

1 J O Bergqvist	Lotus 23	13
2 Ted Aspudd	Lola	11
3 H Strandner	Tiga	6

Klass A special

1 Björn Persson	Porsche	18
2 Lars Lantz	Porsche	10
3 Curt Währme	Porsche	9
C Svensson	Alpine	9

Klass A

1 T Gunnarsson	Porsche	27
2 J Ankarberg	Porsche	17
A Jansson	Ferrari	17

Klass B

1 Anders J Falk	Lotus Eur	25
2 Roger Svensson	Lotus Elan	11
3 Anders Wickell	AH Sprite	9
Gunnar Brisman	De Tomaso	9
Douglas Wichers	Lotus Eur	9

Klass C

1 Lars Bodin	Lotus +2	36
2 B Praetorius	Fiat Dino	28
3 N-O Johnson	MG GT	25

Klass V

1 J E Skjefstad	Lotus Elite	16
2 Lars Wiedenborg	Frazer Nash	6
Peter Blegvad	Daimler Sp250	6
A Wickström	Porsche 356	6



SSK's DALIGA EKONOMI PÅ BÄTTRINGSVÄGEN

Under de senaste åren har vi ofta talat om SSK:s, - och då speciellt vårt bolag SSK Racing AB:s -, dåliga ekonomi. Detta har verkligen inte bara varit löst tal, och få utanför bolagsstyrelsen och klubbstyrelsen har känt till hur dåligt det egentligen har stått till med finanserna. Nu har vi dock efter ett antal mycket jobbiga år fått läget under kontroll, och därför vågar vi nu gå ut och berätta lite mer om hur saneringen av ekonomin gått till. Det följande är kanske tungläst, men det är vårt besvär för dem som vill veta lite mer om SSK:s utveckling de senaste åren.

Som de flesta vet så uppkom SSK:s stora skulder under åren 1976-77, då vi gjorde en omfattande ombyggnad av Kinnekulle Ring med bortschaktning av kullen på innerplan, nya balkar runt hela banan samt den nya huvudläktaren för 2.000 åskådare. Detta kostade en bra bit över en halv miljon kronor, och gjordes utan att finansieringen var ordnad. Dessutom kostade storsatsningen på bl a Super Star klassen stora pengar, - betydligt mer än vad vi fick in i sponsorbidrag och publikintäkter. Dessa år var alltså ekonomiskt sett helt katastrofala, och detta berodde bl a på felbedömningar, mycket dålig ekonomisk uppföljning, bristande bokföring och ingen tillgång till ekonomisk expertis. När bokslutet för 1977 sent omsider kom fram visade det sig att SSK Racing AB hade haft en omsättning på 2,5 miljoner kr, men gjort en förlust på ca 220.000 kr. Skulderna uppgick till ca 900.000 kr och styrelsen fick snarast ta ställning till om bolaget skulle sättas i konkurs. Alla ekonomiska regler pekade på att konkurs var enda utvägen, men det var en envis styrelse som gav sig sjutton på att försöka klara ut affärerna. Man bedömde att en konkurs skulle drabba hela racing-Sverige, och att Kinnekulle Ring och en stor del av racingen skulle dö ut.

Därmed började en lång mödosam kamp för att få SSK Racing AB på fötter igen, och arbetet började med att skaffa en fungerande bokföring och skära hårt i kostnaderna. Neddragningen av verksamheten resulterade i att omsättningen år 1978 sjönk till

1,7 miljoner kr, men resultatet blev fortfarande en förlust med ca 70.000 kr, bl a på grund av räntekostnader under året på ca 116.000 kr! Nu säger aktiebolagslagen att en förlust ett år måste tas igen med en lika stor vinst nästa år, - annars sätts bolaget i tvångslikvidation. Därför var aktieägarna, dvs klubben, tvungna att skjuta till 290.000 kr för att bolaget skulle kunna redovisa en vinst på 220.000 kr. Detta löstes genom att klubben övertog skulder på detta belopp från bolaget, samtidigt som klubben reserverade inkomsterna från Elmia-utställningarna kommande år för avbetalning av skulden.

År 1979 började ansträngningarna ge resultat och bolaget lyckades uppnå ett resultat på + ca 35.000 kr, med en omsättning på 1,1 miljoner kr. Överskottet gick förstas genast till avskrivningar av anläggningstillgångar på Kinnekulle, vilka inte avskrivits under två år. Bolagets skulder hade dock redan sjunkit till ca 630.000 kr, och klubben hade kunnat amortera ned sin skuld till 160.000 kr.

Under 1980 fortsatte den hårt styrda verksamheten och det resulterade bl a i att vi fick kritik för att inte satsa på publiktävlingar längre. Den enkla sanningen var dock att vi inte skulle ha klarat ett ekonomiskt bakslag på en stor publiktävling, utan vi var tvungna att satsa försiktigt på tävlingar som säkert gick ihop sig. Dessutom var vi tvungna att undvika alla större investeringar som t ex asfaltering av Kinnekulle Ring, men vi lade ner pengar på t ex en ny bevattningsanläggning till halkbanan eftersom den gav en säker inkomst året runt. Bokslutet för 1980 visade åter ett litet överskott, - ca + 44.000 kr på en omsättning av knappt 1,1 miljoner kr. Bolagets skulder var vid årsskiftet nere i ca 530.000 kr, och klubben hade lyckats få ned sin skuld till ca 70.000 kr. Nu började vi vara säkra på att vi skulle klara upp ekonomin, och vi kunde åter börja satsa lite mer på tävlingarna under 1981.

Nu när vi kan blicka tillbaka på 1981 års verksamhet så ser det ut som vi har lyckats bra, - både ekonomiskt och

tävlingsmässigt. Vi har haft mer publik totalt på Kinnekulle Ring än någonsin, genom kombination av racing, rallycross och folktrace. Ekonomiskt så ser det ut som vi åter kan få ett positivt resultat i bolaget, och klubben har gjort sig helt skuldfri plus att vi har kunnat köpa in en tidtagningsdator.

Vi ska dock inte tro att alla våra problem är lösta, för bolaget har fortfarande skulder i storleksordningen 400.000 kr. Dessutom har vi ett stort investeringsbehov på Kinnekulle Ring, - t ex asfaltering, utbyggnad av toaletter m.m. Vi har dock under de senaste åren visat att vi kan få verksamheten att gå runt, och det gör att bankerna bedömer oss som kreditvärda igen och vi har möjlighet att låna pengar till vettiga investeringar. Det gäller dock att vara säkra på vad man gör, för vi vill ju inte hamna i samma situation som 1977 igen!

I arbetet med att ställa SSK Racing AB på fötter igen har många människor varit inblandade, men jag vill speciellt nämna några som har hört till det envisa gäng som hela tiden kämpat i motvinden och trott på SSK. Det är Robin och Bibbi Shorter som fått ta emot allt skäll, alla kronofogdar och alla besvärliga fordringsägare, - det är Björn Bellander som satsade sin yrkeskarriär för att jobba för SSK men som vi tyvärr inte hade råd att ha kvar som anställd, - det är Picko Troberg som vi haft ett givande samarbete med i Elmia-utställningarna, - det är Frans Kempe och Håkan Anell som skötte bokföring och gav oss ekonomisk rådgivning under de svåra åren, - det är Bosse och Inger Pettersson som ställt upp med ideellt arbete och ekonomiskt stöd, - det är Jaak och Inger Rikand som hjälpt oss på många sätt, - och det är Christer Wall som rett upp klubbens och bolagets bokföring under senare år. Utan dessa människors stöd och uppoffrande insatser hade SSK varit ett minne blott som racingarrangör, och frågan är om det överhuvudtaget hade funnits racing av någon nämnvärd omfattning i Sverige!

Olle Odseil

KINNEKULLE RING

BLIR DET NY ASFALT PÅ KINNEKULLE RING ?

Ja, det är en högst berättigad fråga från många förare som i flera år har skumpat runt Kinnekulle Rings bitvis ojämna asfaltslinga. Vi har under hösten tagit in anbud från två entreprenörer på omläggning av olika delar av banan, och det är tyvärr inga uppmuntrande beräkningar de presenterat. Följande belopp handlar det om:

Kvarnkurvan; urgrävning, fyllning, dränering och asfaltering, 160.000 kr

Kurvan efter bron; asfaltering, 24.000 kr

Informationskurvan; - " - 30.000 kr

TV-kurvan över depåtunneln; asfaltering, 35.000 kr

Ny S-kurva före bron; schaktning och asfaltering, 120.000 kr

Totalt behov alltså 369.000 kr !

Med dessa kostnader och den finansiella situation som SSK Racing AB befinner sig i (se vidstående artikel) så har vi ingen möjlighet att göra något före sommaren 1982. Det innebär att SM-premiären den 9 maj måste köras på befintlig bana, och vi har nyligen gått ut och deklarerat till alla förare och SBF. Om vi kan asfaltera vissa bitar av banan senare under 1982 beror helt på hur vartävlingarna går ekonomiskt, och vi hoppas att alla ställer upp och gör dessa tävlingar den 9/5 och 6/6 så bra som möjligt, så att vi verkligen får råd att åtgärda banan under sommaren. Då kommer givetvis de ca 8.000 kr som vänliga medlemmar satt in i "asfaltfonden" att användas, men som alla förstär så räcker de pengarna inte långt.

Vi har alltså valt att hellre överleva som arrangörer på ett skumpigt Kinnekulle Ring ett tag till framför att ta risken att gå överstyr med en nyasfalterad bana utan några tävlingar alls !

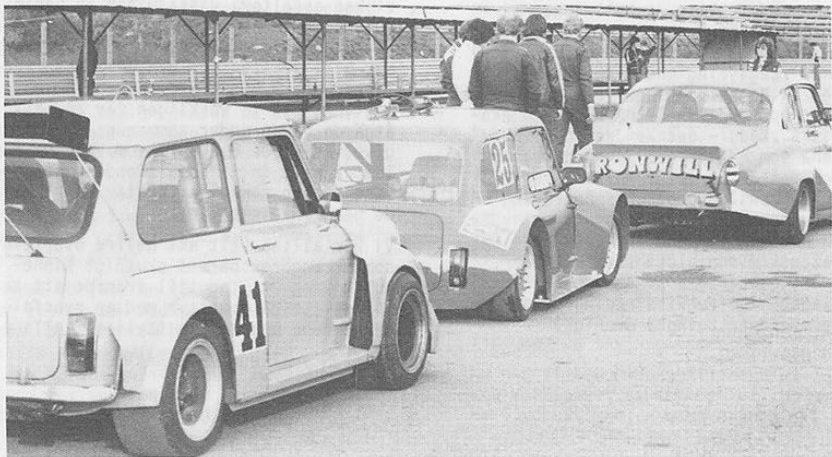
Styrelsen i SSK Racing AB

VOLVO TURBO CUP

Den 28 november presenterade Volvo för Sveriges racingarrangörer planerna på en Volvo Turbo Cup på bana, i backe och på is under 1982-83. Cupen ska köras med Volvo 240 av 1975 års modell eller senare utrustade med Volvo R-sports chassidelar och ombyggnadsatts för turbo. Laddtrycket kommer att begränsas så att effekten blir max ca 180 Hk, och man kommer att köra på Pirelli eller Dunlop slicks för torrväder och standarddäck för regn.

Under 1982 kommer en tävling per bana (dvs 6 st) att köras och dessutom fyra backtävlingar. Volvo satsar varje tävling 20.000 kr i prispengar och dessutom 10.000 kr för annonsering och en presskonferens. Man kommer också ställa upp med en bil som varje tävling ska lånas ut till en "kändisförare". Cupen kommer att marknadsföras bl a genom återförsäljarna och Volvos tidning "Ratten" som går ut i ca 1 miljon ex!

Under hösten har det gått många rykten om denna Volvocup, och många kritiska röster har höjts mot att införa ytterligare en klass i svensk racing. När nu planerna officiellt har presenterats är det dock knappast någon som kan vara negativ, för sällan har väl svensk racing fått chansen till en så stor uppbackning av ett av Sveriges största företag. Det är en mycket välgenomtänkt satsning som Volvo gör och den kommer säkerligen att dra med sig stora fördelar även för andra racingklasser.



Farhågorna att Volvo Turbo Cup skulle stjäla förare från andra klasser är kanske också överdrivna, och det kan istället bli så att det blir totalt sett betydligt fler förare i svensk racing. Det ryktas exempelvis att flera förare som körde Volvocupen på 70-talet tänker göra come-back i den nya klassen. Dessutom ska vi inom SSK försöka göra så att bilar avsedda för Volvo Turbo Cup också ska kunna delta i Vredestein Cup, vilket bör bredda underlaget för denna klass. Det är nog bara att hälsa Volvo officiellt välkommen till racerbanorna igen!

SSKs ARSMÖTE PÅ SOLLIDEN DEN 27/2

Boka redan nu in lördagen den 27 februari i almanackan, för då har vi årsmöte med stor traditionell fest. I år håller vi till på Solliden på Skansen, där man har en hänförande utsikt över Stockholm och där man dansar under en vida berömd stjärnhimmel. Vi hoppas på stort deltagande även från medlemmar som bor utanför Stockholmsområdet, och med denna fina lokal borde vi lätt kunna bli över 100 personer. Inbjudan kommer i början av februari!

FOTOGRAFER

För de fina fotografierna i detta nummer av Sportvagnen & Vi tackar vi bl a Göran Andrén och Kjell Wallin.

DU ÄR AKTIEÄGARE!

Vet du att du är aktieägare, - även om det är indirekt? Som medlem i SSK kan man dock säga att du är det eftersom vårt aktiebolag SSK Racing AB ägs helt av SSK:s ca 700 medlemmar. Medlemmarnas intressen representeras dock av klubbstyrelsen vid t ex bolagsstämman, och medlemmarna har alltså inga individuella aktier. P g a den ändrade aktiebolagslagen har klubben i år ökat aktiekapitalet i bolaget till 50.000 kr. Det innebär att varje medlem kan sägas stå för ett aktievärde om ca 70 kr, - men skulle det finnas aktier att köpa på öppna marknaden är det väl tveksamt om värdet skulle vara så stort med tanke på bolagets ekonomiska situation.

Vid den senaste bolagsstämman valdes en ny bolagsstyrelse och den består nu av följande sex medlemmar: Bosse Pettersson (ordf), Robin Shorter (VD), Olle Odsell, Christer Wall, Jürg Bächli och Björn Wall. Den enda av dessa som kanske kräver lite presentation är Björn Wall som är företagsekonom och sköter bolagets bokföring. Dessutom är han bror till Christer och de har ju båda ett efternamn som är väl gångbart i finansvärlden!

HISTORISKA KLUBBMÖTEN DEN 4/11

Onsdagen den 4/11 1981 blir nästan en milstolpe i SSK:s historia, för det var första gången vi arrangerade ett klubbmöte i Göteborg. Över 30 personer mötte upp för att diskutera tävlingar och reglementen, och det stora intresset är det sällan vi upplever i Stockholm. Nu var denna dag dock nästan historisk även i Stockholm, för det var första gången som vi fyllde vår egen klubblokal till praktiskt taget sista plats. Där diskuterades sportvagnsmeetings, den nya filmen från Kinnekulle Sports Car Meeting i somras visades, och det drog ett 40-tal intresserade. Dessa två lyckade klubbmöten sporrar oss till nya ansträngningar att göra intressanta möten i Stockholm varje månad, och kanske även i Göteborg lite då och då! Glöm dock inte bort att klubblokalen i Hägersten är öppen varje onsdagskväll kl 19-22!

UTSTÄLLNINGAR MED SSK 1982

Den 20 - 24 januari arrangeras igen den stora Motormässan i Älvsjö, och för första gången kommer SSK att delta med en stor monter. Vi planerar att ha flera tävlingsbilar och sportvagnar i montern och vi ska försöka värva nya medlemmar och propagera för att vara med som förare eller funktionär på våra tävlingar. Vi är i stort behov av hjälp av klubbmedlemmar att bemanna montern under utställningstiden och är du intresserad av att hjälpa till så ta kontakt med Bosse Pettersson, tel 08/742 17 18.

Givetvis är vi sedan med som delarrangör i Motor Show på Elmia i Jönköping under påsken den 9-12 april. Motor Show femårsjubilerar i år och blir extra festlig med bl a en stor flygavdelning med gamla och nya flygplan i full skala och modellskala. Som vanligt blir det förstas också nya bilar, tävlingsbilar och samlabilar. Lådbilstävlingen sponsas i år av tidningen Motor och GB Glass och kommer säkert att samla över 300 deltagare. Boka alltså in ett besök i Jönköping i påsk!

REDAKTÖRENS RUTA

Detta nummer av Sportvagnen och Vi är mycket försenat, men glädjande nog har vi denna gången flera inlägg från olika medlemmar, så undertecknad har sluppit skriva allt själv. Så borde det vara varje nummer, och sedan borde tidningen komma ut minst fyra gånger per år. För att klara detta måste vi dock ha en redaktör som har tid och energi att lägga på jobbet med vår klubbtidning. Det är inte så tidsödande att klara fyra nummer per år, men det går åt lite tid att uppmana folk skriva artiklar, kanske skriva lite själv, skriva ut artiklarna på maskin och klippa och klistra ihop A4-original med lite bilder. Tyvärr har undertecknad inte riktigt tid med detta p g a styrelsejobb både i SSK och SSK Racing AB, jobb på tävlingarna, samt ett civilt jobb som tar det mesta av den övriga(!) tiden. Finns det någon som skulle tycka det var kul att jobba med klubbtidningen så är vi mer än tacksamma för ett tips om det!

Olle Odsell



gratis annonser

SÄLJES

Fälgar till Koja

5 st JP 7,5" x 10" med 7 st Racing-däck Firestone och Dunlop 600:-
Ring Håkan Allrin tel 040/93 15 89
efter kl 17.00

2 st revolutionsfälgar nya 7" x 13"
Ford-delning 1.000 kr
Weber 36/36 DCD med polerat insug
för Ford X-flow 600 kr
Olle Karén, tel 08/746 62 85

Triumph Spitfire

Körd i sportvagnsmeeting 80-81, V4-motor, Volvo växellåda, Fiat bakaxel, 27 liters säkerhetstank och brandsläckare + diverse reservdelar och däck med fälgar. Färdig för tävling och i mycket gott skick. Säljes på grund av utlandsresa och värnplikt. Billigt vid snabb affär, tel 0581/413 42, Stefan Mumm, Hagabacken 6, 717 00 Storå

JP Super Vee, med snabb Jaktlund-motor till festpris: 22.000:-
Ring Finland, tel 915-581 45
Yngve Johansson

Lättmetallfälgar

4 st Compomotive 6" x 13" (likn BBS). Nästan nya. Passar Fiat och Alfa Romeo 13" kr 1.000:-.
Mats Smedegård, tel 08/22 69 00
0762/101 71

Perfekt dragbil

Volvo 245 L -75. Dragkrok, nivåreglering, hårdare fjädring, extraljus, stereo etc. OBS godkänd för 1500 kg släp med vanligt B-körkort kr 13.500:-
Mats Smedegård, tel 08/22 69 00,
0762/101 71

SÄLJES ELLER BYTES

Finnes: Lotus Elan +2 -70 H-styrd. Motor, bakvagn helrenoverad vintern 80/81, nya däck, nybesiktigad, endast använd som privatbil, ej tävlingskörd. Pris kr 25.000:-

Önskas: Engelsk sportbil eller formu-labil före 1960 oavsett skick, pris högst kr 40.000:-

Mats Israelsson, Östra Banvägen 36 B
182 46 Enebyberg, tel 08/768 25 37
kvällar o helger

KÖPES

Mahle kolvar \emptyset 83,55 nya eller beg till Lotus TC (gamla F3 1600cc)
Diffutväxl 3,77:1, 3,54:1, 3,44:1
som sitter i Capri 1600 GT o 2000 GT.
Inre drivaxlar i stål med rund medbringare (om sådana existerar) passande Lotus Elan.
Lars Bodin, tel b 08/760 32 26,
a 08/28 28 80

Annonssax i matrikeln

Kasta er på telefonen redan nu och förvissa er om en bra annonsplats i SSK:s matrikel 1982.
Tel 08/742 17 18 Bosse

