

# Sportvagnen! Och vi

STOCKHOLMS  
SPORTVAGNSKLUBB



*SSK 30 ÅR - 1985*

*Vilka bilar det fanns i klubben förr!  
Som denna Maserati 2000S ägd och körd av  
Olof Leufvén under 60-talet. Lagg märke  
till att den är "reggad"!*



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



SSK Racing AB  
PI 2264  
533 00 Götene  
Tel 0511-580 60, 431 15

**info 4-85**



*Erling Kongsfelt med sin MG "Le Mans", bakom en MG Midget byggd av BMC.*

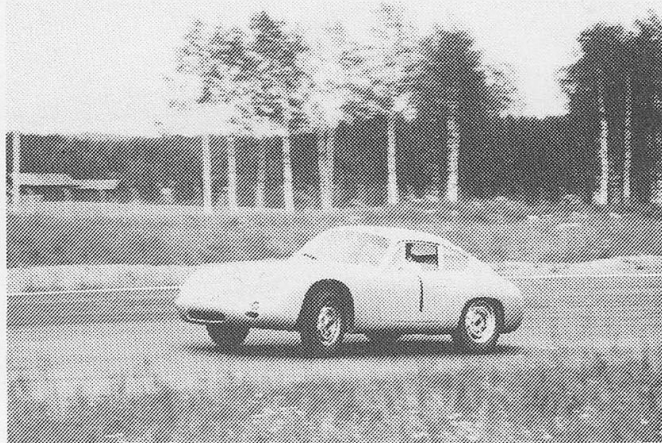
## Brev från H2:an.

Stockholms Sportvagnsklubb fyller trettio år - det är knappt man tror att det är sant. Men så har också klubben levt så snabbt att vi gamla medlemmar nästan känner oss fart-blinda.

När klubben startades hette den Stockholms M.G.-Klubb. M.G. var ju märket som satte sportbilsvägen i rullning, både i Sverige och i övriga världen. Namnet M.G. betydde naturligtvis inte att andra sportbilar inte var välkomna. Märket som Porsche, Austin-Healey, Triumph, H.R.G., Jaguar m.fl. förekom också mer eller mindre talrikt. Så även enstaka Ferrari eller Maserati samt ett antal av den utomordentligt sällsynta Volvo P1900. Men ungefär där gick gränsen - när en ung man vid namn Winfried Kottulinsky - senare känd som Fearless Freddy - sökte medlemsskap med en Ford Thunderbird uppmanades han bestämt och relativt vänligt att byta bil. Det gjorde han. Först till MGA, sedan till Porsche. Freddy var en av de stora i klubben när jag kom i kontakt med den här delen av motorkulturen. Klubben hade av SVEMA, nuvarande Svenska Bilsportförbundet, tvingats byta namn eftersom klubbar enligt FIA inte fick ha bilmärkens namn.

### SPORTVAGNEN och VI

Min första kontakt med SSK var genom en liten tidning som hette Sportvagnen och Vi. Den gavs ut av en entusiast vid namn Ivan Öberg - som senare startade Bilsport - och gick i boktryck i stående A5. I Ivans tidning läste jag allt om bataljerna på Skarpnäck, möte med andra klubbar på Gelleråsen och utflykter till Tom Brahmers gods i Roslagen. För en bilgalen skolpojke var det inte svårt att bestämma sig - det här var min värld.



*Rickard Cederlund med sin Porsche Abarth Carrera - finns bilen kvar? Kanske får man se den på ett sportvagnsmeeting?*



Benny Norberg på Mantorp.



Panteror på Öland.



Söderköpings Brunn 1982.

#### FRÅN GENTLEMANNARACING TILL STORSERIE

Intåget i Stockholms Sportvagnsklubb gjorde jag egentligen inte alldeles av mig själv, utan det var brosan som ville ta licens för att åka race - och då var det bara att hänga med.

Medlem på den tiden - vi skrev 1959 - kunde man bara bli om man ägde en sportbil och hade referenser. Licenser tog vi med Hot-Rod Fordarna från -32 och självaste Björn Atterberg, stor SSK'are och idol, var vår lärare. Det var väldigt fint att vara medlem och det var inte utan en viss stolthet man knallade upp till klubbmötena i dåvarande Ostermans klubb- rum fyra trappor upp. Osterman och Raymond Sjöqvist (han med Räddningskåren) polade ihop på något sätt och han var i alla fall medlem. Från den här tiden härstammar Ostermans vandringspris - skeppet - som tilldelades bästa poängplockare i klubben.

På den tiden fick man också veta att SSK egentligen från början hette MG Car Club (jämför MGCC i Malmö) och bildades i början av 50-talet. Och följaktligen kördes alla klubb- race enbart med MG. Då fanns ju inget Bilsportförbund som sa ifrån. Först senare bröt dåvarande förbundet - KAK - in och det bestämdes att ingen klubb fick vara märkesbunden. MG Car Club måste döpas om och det blev Stockholms Sportvagnsklubb - med undersektionen MGCC.

SSK var i början av 50-talet en betydande klubb och anordnade t.o.m. SM-tävlingar på Skarpnäck. Tyvärr räckte inte medlemsantalet till och arrangemanget gled över till BMK och MS - lika bra det kanske.

#### Generationsskifte

Slutet av 50-talet och början av 60-talet var en nedgångsperiod. Generations- och intressemassigt var det en brytningstid. Den första generationen höll på att lägga av och den nya var inte helt mogen. Gammalt tänkande höll i sig och de nya medlemmarna fann sig inte riktigt till rätta. Som allting som vilar på en tidigare uppbyggnad, ändrades inte den trenden genom att man bytte styrelse.

Det tog sina modiga 5 år att med arvet som grund bygga upp ett nytt tankesätt, som bättre passade dagens motorintresse. 1969 började diskussionen om dagens SSK ta form och visade sig först i praktiken 1970 då man körde två nationella tävlingar under hösten.

Läget rent allmänt då var att motor- racing i Sverige hade kommit in i en återvändsgränd - som man väl inte riktigt kommit ur ännu. Kraven på bättre förarutbildning och vidare- utbildning hade spikats, men inte följts upp ordentligt. Det fanns mängder med förare som hade sin grund- utbildningen inte fick köra.



Aston Martin DB 2-4 med modifierad front - SSF Karlskoga 1964.



*MUMMS!!!  
Ferrari 275 LM,  
ägare Helge Pehrson*

Detta insåg SSK, som med en fruktansvärd framåtanda ännu på nybörjarstadiet sporrades av det väldiga gensvaret på B-juniortävlingarna - som kördes föratt bli uppklassad.

#### Från SSF till SSK

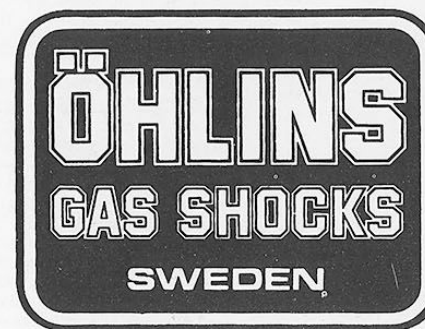
Hur kunde då en Klubb på 150 medlemmar plötsligt arrangera två tävlingar med en månads mellanrum och cirka 150 anmälda i varje - och klara av det hela med glans? Vi får gå tillbaka några år igen för att få svaret. Under tiden 1960-70 arrangerade SSF (Sveriges Sportvagnsförare) en serie som kallades SSF-mästerskapen. Dessutom hade SSK sitt klubbmästerskap. SSF-tävlingarna kördes på olika banor och gick i regi av den totala sportvagnsförasamlingen - SSK, SSVK, SVKG, MGCC och MGCC i Danmark. Det var tävlingar som kördes av en tapper skara "amatörracare" varje år med namn som Knut Johansson, Gunnar Elmgren, Bosse Elmhorn, Jan Agrén, Rickard Cederlund, Robin Shorter, Sten Hjalmarsson, Leif Cederkvist, Magnus Alvan, Lennart Lindén och vi bröder Jan och Björn Bellander och några till. Alla för evigt i motorhistorien förknippade med segrar, motorras eller trubbel. Några blev kvar när SSF-epoken dog ut. Med den bakgrunden kunde nu de "avdankade" racerförarna göra tävlingarna på ett enkelt sätt utan allt för mycket gnissel.

Med den gamla grundtanken vikt kontra effekt (kg/hk) och det nya att alla skall vara med var det ingen större svårighet att skapa ett reglemente som även förarna förstod.

Det hela hade gått åt "fanders" om inte nyckelfigurerna hade varit tillräckligt starka - men det var dom.

Det tar tid att bygga upp något nytt. I SSK:s fall fick man också börja inrikta sig på att ändra omgivningens inställning. Dom etablerade var inte alltid bäst. I dag står Stockholms Sportvagnsklubb vid ett av sina delmål - SSK-serien är ett etablerat begrepp, som samlat massor av förare kring en gemensam sak. Och fortsättningen då? Som någon sa: "Nu kan ni köra det här i många år". Riktigt - men sedan då? Skall det bli en ny downperiod? Nej, det skall förhindras. Nya idéer. Nya vägar. Nya prov. Att stanna är en kräftgång. Framåt är inte tillbakagång.

Bella.



STÖTDÄMPARE - VOLVO 240

Öhlins som är världsledande och ett begrepp när det gäller fjädring och stötdämpare inom MC-sporten har tagit fram en begränsad serie av bakstötdämpare till Volvo 240-serien för banracing.

Dämparna som är av gastyp är identiska med de som användes av "Magnum-gänget" i ETC-serien och av Uffe Svensson i Turbo-Cupen.

Givetvis är dämparna justerbara både i kompressions och returdämpning samt dessutom renoveringsbara.

Hör av Er snarast då tillgången är mycket begränsad.

ÖHLINS RACING AB  
Box 722, Kanalvägen 3  
194 27 UPPLANDS VÄSBY  
Tel. 0760-880 30



## Artiklar ur gamla Sportvagnen och Vi.

En artikel som kan vara aktuell än idag

BUU.....

Det finns några f.d. aktiva grabbar som inte har visat sig alls i år. Bilar har dom. Bra sådana också. L..... L..... t.ex. med sin knallgula Ginetta G4. L.... B.... med sin mycket fina Porsche Speedster och K.. H....., som brukar kunna göra underverk med sin Porsche 1600. Var är Ni? Är ni på glid? Ni vet väl att det man verkligen vill det har man alltid tid med. Men att åka racing fordrar ju lite initiativ och vilja förstås. Välkomna till hösten i alla fall.

### Rapport från ett klubbmöte 1970

Gamlingen förra gången bjöd som annonserats på Bosse Ljungfeldt. Han berättade om den gången alla specialsträckorna togs hem med en Falcon. Det var kul att få höra lite om bakgrunden till filmen om Monte Carlo-rallyt. Bosse berättade på sitt vanliga mustiga sätt. Det går inte hem hos trafiksäkerhetsivrarna, men alla gånger hos SSK-medlemmarna, som nog kunde ha mött upp lite mer mangrant. Det är lite förargligt, så därför på Gamlingen nästa gång den 17/6 drack vi bara öl och diskuterade vårens tävlingar. Ingång var antingen genom Stampen eller Helga Lekamens gränd 10. Den svarta plåtdörren. Stampen ligger runt kvarteret. Glöm ej att det är parkeringsförbud i Gamla Stan. Lisa går där varje kväll.



Lars Erik Söderholmen,  
Anderstorp -73.  
Ps: lägg märke till  
byxmodet.

UR ETT INFORMATIONSBLAD 1970.

SSK är en bilklubb, som bildades i början av 1950-talet. Den bestod då av en mängd entusiaster med sportbilar. Det var på den tiden som sportbilen var detsamma som tävlingsbilen. En bil med betydligt bättre egenskaper än standardbilens. Utvecklingen har dock idag gått i sådan riktning att standardbilen många gånger har de bättre egenskaperna, eller ska vi säga, möjligheterna att bli en bra banbil. SSK har därför följt tidens krav. Detta motiverar vi så att en banbilklubb som SSK i första hand är, kan inte ute-stänga bilar med minst lika bra egenskaper för att köra bana. En annan sak är att vi ej ensidigt söker våra medlemmar från stockholmstrakten nu längre.

Varför?

För några år sedan fanns i Sverige endast två banor. Karlskoga och Skarpnäck. Det var naturligt att det största intresset fanns i närheten av dessa banor. Idag är dom spridda över hela landet. SSK är en banbilklubb, visserligen utan bana men vi anordnar tävlingar. Varför skall då bara stockholmarna ha möjlighet att köra? SSK vidgade verksamheten för att låta även andra vara med till reducerat pris.

Sist.

Varför har vi inte bytt namn?

Nej, Stockholms Sportvagnsklubb är ett vid detta lag så inkört namn att det borgar för den tradition som vill till en del värna om sportvagnen, till en annan bereda tävlingstillfällen för bilar lämpliga för bankörning.

Vi kan ju inom parentes efter SSK skriva SBBK uttytt Sveriges Banbilklubb.

## Artiklar ur gamla Sportvagnen och Vi.

INSÄNDAR´N

Redaktionen fick för en tid sedan in nedanstående bidrag från en av klubbens "bilänkor"

"Måsten" för en bilänka:

1. Förmåga att delvis eller helt klara av familjens försörjning på sin lön.
2. Njuta av ensamheten. Kunna sysselsätta sig själv inom hemmet - barnvakt kostar pengar, som behövs till delar.
3. Vara händig - kunna snickra, måla, påta i trädgården, sy, fixa tvättmaskinen när den beakar ihop på grund av oljig tvätt med mera.
4. Tycka om gamla avlagda kläder, som ens väninnor tröttnat på.
5. Avstå från semester och andra statussymboler - det finns redan en i huset. +)
6. Alltid vara pigg och glad! Aldrig prata om problem - han har nog med huvudvärk för bilens skull! Tänk på hans magsår...
7. Tycka om oljefläckar på allting - visst är det pikant.
8. Inte bli ledsen om en hemmakväll förstörs av billektyr - man måste ju förkovra sig och utvecklas.
9. Kasta inte onödiga pengar på p-piller - bilen är ett 100%-igt skyddsmedel. ++)
10. Ge upp alla vänner som ej är bilfrälsta - du kan ju ändå aldrig komma.
11. Aldrig sparka på bilen för att få utlopp för dina aggressioner - det är att krossa din mans hjärta och det vill du väl ändå inte.
12. Ej ställa krav på gemensamma aktiviteter - om man inte vill vaska delar förstås. +++)

Kära medsystrar - glöm inte vad ni lovade inför prästen - älska varandra i nöd och lust. Håll med mig om att man aldrig hinner tröttna på varandra... trots allt är bilsport riktigt spännande... Blir det inte tävling snart igen...

Sponsorn

+) Redaktionen tvivlar på att racervagnen är en statussymbol.  
++) Verkligen??? (Farfars anmärkning)  
+++) Något småaktigt. Du får säkert hålla lampan och räcka honom verktyg också. (Red:s anm.)

De dolda sponsormiljonerna

Det klagas över att vi har så dåligt ekonomiskt stöd och många förare bedriver en frenetisk jakt på sponsorer. Ett mindre antal kronor kasseras varje år in av klubbens aktiva förare, genom att bilarna förfulas med en massa dekalers. Det är dock bara en droppe i havet. Några enstaka har bättre stöd, men ingen talar högt om att vi i själva verket har sponsorpengar för ca: två miljoner - ja 2.000.000 kronor om året.

Det är de förvärvsarbetande fruarna och fästomöarna, som genom att jobba håller ihop hus och hem och ser till att det åtminstone finns pölsa och makaroner på bordet. Bortsett från det så har de mer arbetsamt att hålla rent i huset än andra karingar, när de någon gång får låna dammsugaren, som du använder till allt möjligt i garaget.

Vi skall inte eller nämna ordet tvätt. Vi vet alla hur grejorna ser ut och en overall, som står för sig själv, blir inte ren utav arbete. För att inte tala om yngsta grabben, när han försökte bada i pappas oljeträg.

När du sedan kommer hem med en ny topp i stället för den där frysoxen, som ni så länge sparat till, skall du inte vara förvånad över att din älskades leende är en smula ansträngd och att hon just då har svårt att dela din entusiasm.

Hon sponsar dig ju ändå med 20-25.000 om året och är tokig nog att stå ut med oss, som talar om motorer till och med i sömnen.

Ha, utbrister alla ungarlar, såna är inte vi. Nej kanske inte, men är skillnaden så rasande stor, om du låter morsan och farsan hålla dig med mat och husrum, och farsans bil får stå ute i snön för att du har ockuperat hans garage, snor hans kärra som dragbil, när det drar ihop sig till tävling - för din egen har du aldrig tid att laga - all tid går åt att trimma monstret. Hurra för alla sponsorer!

Fula gubben

# KINNEKULLE RING



Västra Sveriges  
motorsportcentrum

## SENASTE NYTT PÅ BOLAGSSIDAN

Ovanstående lite dubbeltydiga rubrik innebär att vi här i klubbtidningen ska försöka lämna information om vad som händer i klubbens bolag SSK Racing AB. Bolaget sysslar ju inte bara med racing utan har numer en betydligt vidare verksamhet, som alla kanske inte känner till så väl.

Som inledning kan nämnas att bolagets bokslut för 1984 nu är klart, och det visar en omsättning av ca 1,5 miljoner kronor och ett nollresultat efter avskrivningar, dvs varken vinst eller förlust. Nu måste man dock titta lite bakom de bokförings- tekniska transaktionerna för att få en uppfattning hur året egentligen gått. Då ser man att en stor del av kostnaderna som lagts ner på banan under 1984 (ca: 300.000kr) har bokförts som en investering som ska skrivas av under flera år. Vi har dessutom avskrivningar på anläggningen, utrustning och tidigare investeringar, som belastat resultatet. Om man tar hänsyn till detta så kan man säga att resultatet före avskrivningar var ett överskott på ca 100.000kr. Å andra sidan skulle man ha kunnat betrakta ombyggnadskostnaderna på banan som en ren utgift under året, men då hade vi istället fått ett underskott på ca 200.000kr. Resultatet är alltså inte så bra så att vi har kunnat göra det senare, utan vi får "betala av" årets ombyggnader under flera år framåt.

SSK Racing AB:s verksamhet består av fyra huvuddelar:

- 1) Skötsel och utyrning av Kinnekulle Ring inklusive halkbana, racingbana, rallycrossbana och byggnader.
- 2) Marknadsföring av publikarrangemang på Kinnekulle Ring.
- 3) Drift av hotellverksamhet "Kinnekulle Bed & Breakfast".
- 4) Delarrangör i Motor Show på Elmia.

Om vi tittar lite närmare på de olika delarna kan vi se en positiv utveckling under 1985 för samtliga verksamheter. Utyrningen av anläggningen har hittills gått mycket bra i år, och det ser ut att bli nytt rekord i omsättningen. Halkbanan är utnyttjad året om, och resten av anläggningen har varit i stort sett fullbokad varje dag under maj -

juni med bl.a. motorcykelkurser, klubbträningar, bilföretag etc. Bokningarna för resten av sommaren ser också lovande ut.

När det gäller publikarrangemang satsar vi på ungefär ett i månaden med folktrace i april, sportvagnsmeeting i maj, folk-racefestival i juni, race-week i juli, stor motorcykelträff i augusti och racing-finaler i september.

I dessa arrangemang samarbetar bolaget med olika klubbar, och där är den naturliga samarbetspartnern när det gäller racing.

Vårt hotell "Kinnekulle Bed & Breakfast" har färdigställt under våren, så att vi nu har rum för drygt 30 gäster plus samlingsrum och kontorslokaler. Beläggningen har varit över våra prognoser i maj - juni, och det är inte bara motorsportfolk. Nej, vi har allt ifrån skolklasser och frikyrkoförsamlingar till bröllopsällskap och utländska turister som gäster, och alla verkar mycket nöjda med sin vistelse i den smakfullt renoverade gamla folkskolan. Vi ser också en stor fördel i att kunna erbjuda klubbar och organisationer som vill hyra banan ett bra och billigt sätt att övernatta.

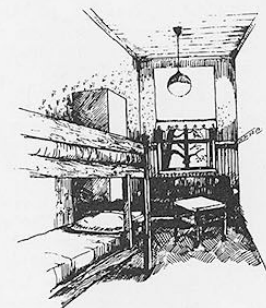
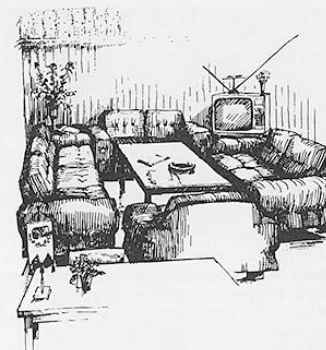
Årets upplaga av Bilspport Custom & Motor Show på Elmia i påskas slog åter nytt publikrekord med ca 47.000 besökare på fyra dagar. Mässan har nu blivit så välbesökt att vi knappast kan ta in mer folk utan att utöka utrymmena, och vi har diskussioner med Elmia om att ta ytterligare en utställningshall i anspråk till nästa år. Vårt samarbete med tidningen Bilspport och SHRA i Jönköping har slagit väl ut och vi är redan igång med förberedelserna inför påsken 1986. Jobbet med mässan tar mycket tid, speciellt under vinterhalvåret, men det har också gett ett bra ekonomiskt resultat, och



det är detta plus halkbaneverksamheten som ger bolaget en fast ekonomisk grund att stå på.

Summan av bolagets olika verksamheter ger mer än heltidssysselsättning åt Robin & Bibbi Shorter som ansvarar för verksamheten, och som sedan 1978 är bosatta i närheten av banan. Bolagets kontor ligger alltså i det gamla skolhuset i Kinne Kleva där även hotellet är inrymt, och har Du vägarna förbi så titta gärna in och hälsa på, -eller varför inte bo en natt på vårt fina hotell. Det finns faktiskt mycket mer att se än racerbanan på Kinnekulle, - prova någon gång!

Olle Odsell



A.J. FAIKS NYA (SEGER)BIL.