

SSK-SERIEN:

# Sveriges Skojigaste Klubbmästerskap

■ *Sveriges Skojigaste Klubbmästerskap och Entusiasternas Grand Prix kallades den racingserie som Stockholms Sportvagnsklubb körde för tredje året i rad och som blev en dundrande succé för de aktiva som satsar måttligare på sin sport än vad SM-racingen kräver. JAN ZANDER, free lance journalist i Stockholm, har följt SSK-seriens utveckling sedan starten.*

■ SSK-serien har sedan starten 1971 blivit tummelplatsen för dem som önskar tävla med annorlunda bilar. SM-reglementet utestänger de flesta av de bilar som nu framgångsrikt tävlar i SSK-serien. I stället har SSK ett reglemente som tillåter nästan alla fordon att tävla på samma villkor. Detta fungerar på så sätt att det är antalet kilo per hästkraft som är avgörande för i vilken klass en bil skall tävla.

■ Stockholms Sportvagnsklubb körde under 1960-talet ett antal tävlingar för sina medlemmar företrädesvis på gamla Skarpnäck utanför Stockholm. 1970 föddes idén till en serie och man körde det året några provtävlingar. Ett år senare startades SSK-serien med sju tävlingar spridda på olika banor. Säsongerna -72, -73, och -74 har man på samma sätt kört sju tävlingar per år.

Klassindelningen har ändrats genom åren. Till säsongen 1974 gjordes en genomgående ändring av reglementet. Dessa regler avses gälla till och med utgången av 1976. Nytt 1974 var att bilarna delades upp i två kategorier racing och standard. Dessa kategorier delades sedan i olika klasser beroende på vagnsvikten i kg/hk DIN. Kategorin racing kom på så sätt att innehålla klasserna A, B, C och D med A som den starkaste och snabbaste. Kategorin standard delades upp i två klasser 1 och 2 där fälgbredden begränsades i den mindre klass 2 till max 5 1/2 tum till skillnad från klass 1 som tilläts ha 7 tum fälgar. Ett krav för att få tävla i kategori standard var att bilen tillverkats i minst 5 000 exemplar för klass 2 och minst 500 ex för klass 1.

■ Det enda som begränsar modifieringar med väghållningen är den nämnda maxbredden på fälgar i kategori standard, annars är hjulupphängningen helt fri för ombyggnad. Racingdäcken är dock förbjudna i standard. För att nu alla skall få tävla på ungefär lika villkor har SSK ett reglemente som strikt talar om vad man får göra med motorn.

För varje trimningsåtgärd, t ex byte av kamaxel, får bilen tillägg i sitt hästkraftsantal. Tillägget räknas i procent och i standard ger byte av kamaxel 25 % tillägg. För att alla motorer skall bedömas rättvist har SSK bestämt en grundeffekt för olika slags motorer. Grundeffekten på en stötstångmotor i standard är 50 hk/liter vilket betyder att en 2 000 cc motor får räkna 100 hk som sin effekt.

■ Enligt samma regler har andra motorkonstruktioner en viss grundeffekt och de tilläts bli modifierade på visst sätt. En motor med överliggande kamaxel har i kategori standard 70 hk/liter som grundeffekt. I kategori racing är trimningen helt fri och där används ett något annorlunda sätt att räkna ut motoreffekten. Här finns ett antal olika alternativ av motorkonstruktion och trimning och bestämmer man sig för ett av dem får man fritt uppnå den effekt som gäller för det alternativet.

När motoreffekten är uträknad återstår det att bestämma i vilken klass bilen skall tävla. För detta krävs det att bilen vägs och varje deltagare måste ha en vägsedel. Den kan vara utskrivnen av Svensk Bilprovning eller någon annan institution som väger fordon. Det är sedan en enkel sak att avgöra i vilken

## SSK-SERIEN

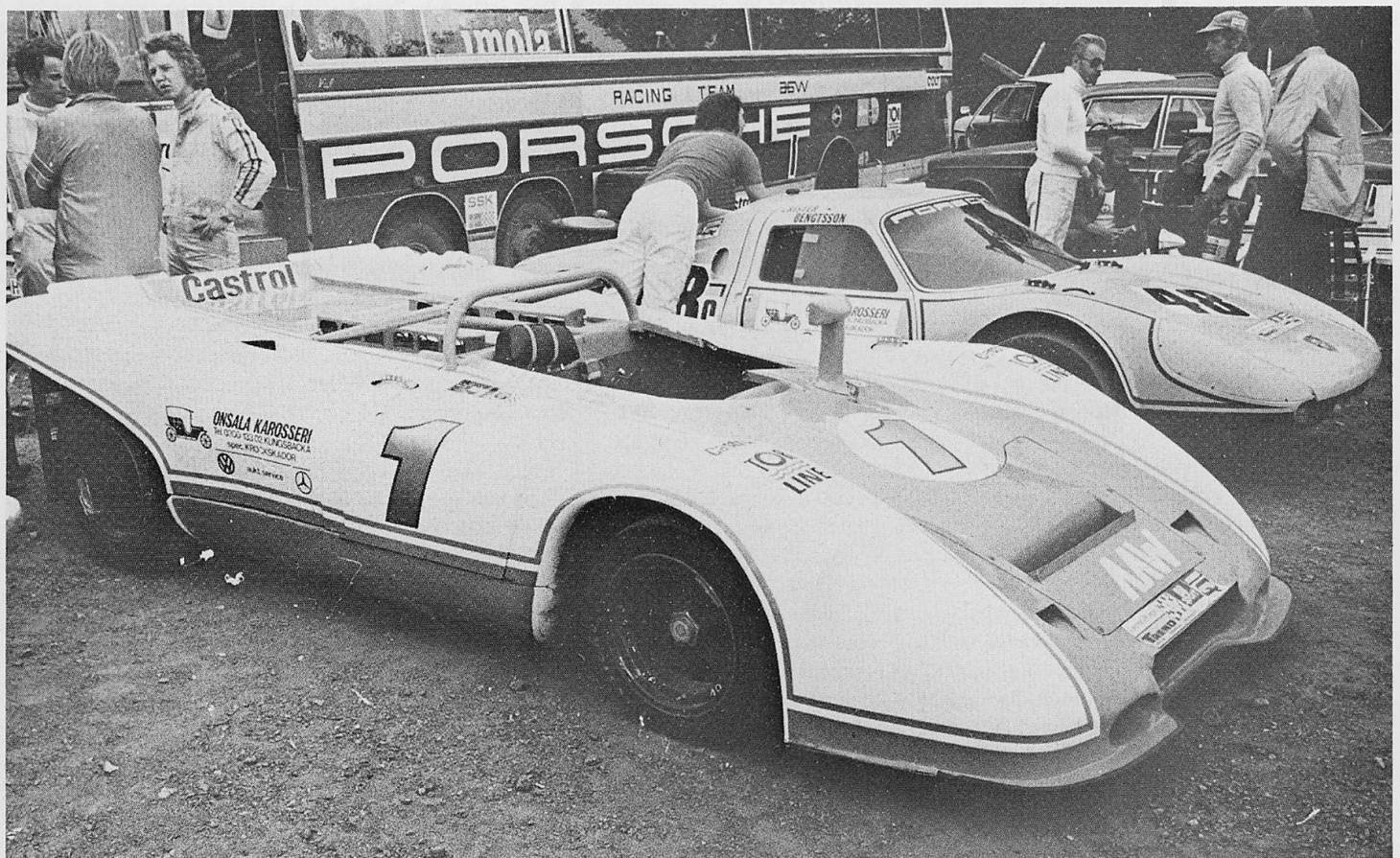
klass bilen hamnar. Tävlingsförarna bestämmer redan innan de börjar göra i ordning sin bil i vilken klass de vill tävla. Med det målet för ögonen trimmar de bilen enligt reglerna och lättar den för att få den att hamna så nära den lägre viktgränsen som möjligt.

För att få bättre väghållning kan det löna sig att lätta bilen i stället för att trimma motorn. Å andra sidan är det tillåtet att väga ned bilen med 100 kg skrot om det skulle visa sig att den hamnar utanför klassen. Genom de fria reglerna kan var och en bygga sin bil enligt sitt eget huvud utan att stirra sig blind på en kubikgräns som avgör allt. Problemet med klassade tillbehör som alltid gynnar vissa märken finns inte heller i SSK-serien eftersom allt är fritt. Det enda som gäller är att ändringarna måste vara i enlighet med säkerhetskraven, som är desamma som i SM.

I SSK tävlar alla och det gäller naturligtvis även de olika Formel-klasserna. Formel 1600 och Formel 1300 heter de två klasserna och den större innehåller



*Björn Perssons extrema Volvo Amazon var en av de absoluta publikattraktionerna i SSK-serien. 13 tums hjul och femväxlad låda hör till finesserna. Björn, som tävlar för Botkyrka MK, kan glädja sig åt att ha landets snabbaste ban-Volvo.*



*Mest fotograferade SSK-objektet under 1974 var Sten Hillgards snabba Porsche 917 som han köpt från Finland. För några år sedan körde Leo Kinnunen bilen i internationella Interserien – nu duger den bara i nationella sammanhang trots att den med rätt utväxling toppar över 300 kph.*





*Jo, visst är Björn Ågrens märkliga Saab vederbörligen granskad av Svensk Bilprovning och inregistrerad i statens bilregister! Ni behöver alltså inte ringa polisen om Ni ser den här underliga skapelsen på Kungsgatan i huvudstaden. Motorn kommer från Ford Taunus och har bränsleinsprutning.*

överbäggande Formel 3-bilar och den mindre Formel Vee och Formel Ford. De nya F3-orna på 2 liter går in i den stora klassen. Även dessa klasser innehåller regler som begränsar trimning. Vikten är stipulerad till en viss minimigräns men annars gäller inte kg/hk förhållandet som i de andra klasserna. Däremot är bredden på fälgarna begränsad.

■ Under säsongen 1974 kördes sju tävlingar som ingick i serien. Premiären i Anderstorp den 12 maj följdes av race i Falkenberg, Kinnekulle och Mantorp. De tre avslutande tävlingarna gick i Falkenberg, Karlskoga och Knutstorp, vilket visar att de som körde serien verkligen fick prova på landets alla racingbanor. Det är bara Dalslands bana i Bengtsfors, som inte fått besök av SSK-serien.

Först i tredje deltävlingen kunde Sten Hillgard göra sin debut med den Porsche 917 Spyder, som han köpt av finska Wihuri-stallet och som tidigare körts av Leo Kinnunen. Sten tog det väldigt lugnt med den



*»Entusiasternas Grand Prix» är en salig blandning av bilmärken. Stora och små, snabba och långsamma, gamla och nya. Startfältet på Kinnekulle Ring upptar som synes bl a rena sportvagnar, hypertrimmade standardbilar och mera ordinära familjebilar. Som t ex Saaben längst bak i kön.*



*De »hederliga sportvagnarna» representeras av Olle Karéns Lotus Super Seven – här med »tält» och övriga sportvagnsattribut.*

supersnabba bilen men kunde ändå lägga beslag på segern i Klass A. Porsche-entusiasten Hillgard har i SSK-serien tidigare visat upp en 904 GTS och en 907 Spyder men ansåg sig nu mogen för den verkliga »bomben». Den ende som kunde bjuda Hillgard motstånd i klassen var halmstadsbon Olof Wijk med en ganska gammal Astra. Med den vann han finalen på Knutstorp före Hillgard.

■ Även om klasserna A och B inte samlade lika många deltagare som de övriga fanns det många intressanta fordon. Klass C innehöll många specialbyggen och klassen bjöd alltid på fin racing. Mest intresse samlade Björn Persson med sin Amazon. Björn som tävlar för Botkyrka MK utanför Stockholm kan glädja sig åt att ha landets snabbaste ban-Volvo. Motorn var naturligtvis fullrace-trimmad men det som ytterligare hjälpte till var en 5-växlad ZF-låda, vilken gav Björn en stor fördel vid starterna. 13 tums hjul är numera nästan ett måste på snabba Volvo. Bättre bromsar och mindre påkänningar på bakaxeln är fördelarna. Björns värste konkurrent om klassegern var Ole Fall, läkaren från Upplands-Väsby, som gått tillbaka till »standard» från Fromel 3. Ett

brutet lopp blev ödesdigert för Björn. Mer behövdes det inte för att Ole med sin tillförlitliga Porsche skulle få övertaget, trots att han bara hade en seger mot Björns fyra.

■ Klass D var en »Kojeklass». Bill Taube toppade hundkojorna med sin specialare med 13 tums hjul och speciella skärmbreddare. Med två poäng förlorade Bill den sammanlagda segern till Volvokörande Sven-Eric Olsson. Det var återigen en bruten tävling som spökade till ritningarna. Eftersom alla tävlingar räknades i sammandraget hade ingen råd att bryta en enda tävling. Andra roliga bilar i Klass D var Håkan Sandins Amazon med bakvagn från Jaguar och Björn Jerneborgs Renault Gordini, läckert målad i gult. Alfa Romeo hade också representanter i klassen i form av Lennart Persson och Claes Rothstein, som vardera plockade två segrar under året.

■ När klass standard 1 kommer på tal är det ett namn som lyser klarare än alla övriga. Erling »Sterling» Carlsson har under flera säsonger dominerat den klassen, som tidigare hette Klass E.

Erling har med sin gamla trogna Lotus Europa

**»Kojeklass»  
vanns av Volvo**





*Sveriges tuffaste hundkoja är i Bill Taubes ägo. Den har .13 tums hjul under högst speciella skärmar. Bara en oturligt bruten tävling hindrade Bill från att ta hem segern i D-klassen.*

### **Erling "Sterling" lyser klarare än alla andra**

toppat nästan alla tävlingar under tre säsonger och på så sätt tagit bort spänningen i klassen. Äras den som äras bör och Erling har genom sin körteknik och rätt val av bil sett till att han blivit SSK-mästare tre år i rad. Porsche-körande Kenneth Svensson och Kjell Magnusson gör allt vad de kan för att göra livet surt för Erling men lyckas sällan. På Karlskoga hade Erling problem med kopplingen och halkade tillbaka. En fantastisk uppkörning förde honom till andra plats efter Kjell Magnusson. Ett varv till och resultatet kunde ha varit ett annat.

Erlings Lotus har inget speciellt annat än att den är tillförlitlig och naturligtvis har god väghållning. Maskinmässigt är den inte på något sätt överlägsen, tvärtom kan den passeras på en lång raka. Det är den sunda helheten som segrar.

■ Bilarna i standard 2 har ett vikt/hk-förhållande på mer än 10,51 kg/hk. Det har visat sig att en väl iordningjord Volvo Amazon är det bästa bilvalet för klassen. En mycket välpreparerad bil hade mästaren Mats Magnusson från Sollentuna. Motorn var trimmad enligt reglerna med standardkamaxel och två SU-förgasare. Större ventiler och specialpreparerat topplock

gjorde att Mats plockade ut maxeffekt enligt reglementet. Väghållningen förbättrades högst väsentligt. Krängningshämmare både fram och bak, 13 tums fälgar som vändes för att öka spårvidden och som försågs med Formel Ford-däck kompletterade bilden av klassens absolut snabbaste bil. Det var framförallt i kurvorna som Magnusson vann distans i förhållande till konkurrenterna.

Halmstadbon Jerry Davis körde sin högst ovanliga bil till tredje plats i serien. En gammal Fiat 500 som försågs med en tvåtakts SAAB-motor. Jerry trimmade den trecylindriga motorn och emellanåt prövade han med separata expansionskammare, vilka stack ut som tentakler bakom bilen.

■ Formelbilarna visade inte lika många specialbyggen som de övriga klasserna. I Formel 1600 tävlade mest F 3-bilar av den »gamla» typen på 1600 cc. Brabham BT 35 förekom ofta och en sådan kördes av segraren i klassen, Leif Engström, Hedemora.

Vid några tillfällen innehöll Formel 1600 kända namn som bl a Conny Andersson, som körde enstaka lopp som träning. Annars är det en viss grupp som alltid deltar i racen. De kännetecknas av att det

## SSK-SERIEN

främst är killar som antingen inte satsar stort eller också är ute för att lära sig köra.

I lilla Formel-klassen upp till 1300 cc hittades däremot nationellt gångbara namn. Formel V går in i den klassen och en sådan rattades av Tony Svensson, tvåa i serien. Annars tog Formel Ford hem den sammanlagda segern genom Lars-Åke Olsson. Villy Zielinsky byggde en »specialare» då han utgick från en gammal F3:a på 1000 cc. Han monterade smalare fälgar, max 6 tum breda.

Det bör finnas åtskilliga liknande bilar i Sverige som enkelt kan byggas om för tävling i SSK-serien.

■ Stämningen på SSK-tävlingarna är alltid den bästa och kamratskapet mycket gott. Även om det numera finns lite prispengar att hämta, tävlar de flesta endast för äran och för att det är kul att få köra.

Att serien är populär går inte att ta miste på. Den som tvivlar kan bara titta på utvecklingen sedan starten. Antalet anmälningar har stadigt ökat från 679 år 1971 till 1 277 säsongen 1974. På samma sätt har också antalet förare ökat och under 1974 deltog 382 förare.

■ De från början helt publiklösa SSK-tävlingarna har blivit ganska kända vilket aktualiserat frågan om betalande publik. SSK har kört några tävlingar inför publik men det vore att ljuga, att säga att tävlingarna blev lika stor succé bland publiken som bland deltagarna. Några tusen åskådare kom det som mest vid publikracen, vilket gjorde att förarna kunde få tillbaka en del av anmälningsavgifterna.

■ Bakom framgången med SSK-serien finns ett team energiska och duktiga organisatörer, vilka skall ha hela äran av succén. Primus motor är f d engelsmannen Robin Shorter. Han driver på de andra och är inte rädd för att pröva nya grepp. Björn Bellander tillhör också den lilla hjärntrusten som dessutom innehåller respektive fruarna Birgit och Gunilla. Detta gäng tar hand om en stor del av organisationsarbetet.

SSK:s organisation saknar motstycke i svensk bilsport. Ett studiebesök för övriga arrangörer är på sin plats. Det snabba tempot gör att ingen har tråkigt under tävlingarna där de olika heaten avlöser varandra i snabb följd. På detta sätt kan sex, sju heat avverkas på några timmar utan tråkiga longörer.

■ Det minskande publikunderlaget för ban-SM och liknande tävlingar talar sitt tydliga språk. För att fortfarande ge alla tävlingssugna tillfälle att köra på bana måste det anordnas race av typ SSK-serien, där det är föraren som är i centrum. Anmälningsavgiften garanterar att evenemangen går ihop ekonomiskt.

JAN ZANDER

## SLUTSTÄLLNING SSK-SERIEN 1974

Tävlingar: 1) Scandinavian Raceway 12/5, 2) Falkenbergsbanan 26/5, 3) Kinnekulle Ring 30/6, 4) Mantorp Park 21/7, 5) Falkenbergsbanan 25/8, 6) Karlskoga 8/9, 7) Ring Knutstorp 29/9.

### KLASS A:

1. Sten Hillgard, Porsche 917, Sthlms Sportvagnsklubb SSK	10
2. Olof Wijk, Astra/FVA, Halmstads AK	4
3. Tommy Borgudd, Focus/FVA, Sthlms Sportvagnsklubb SSK	3

### KLASS B:

1. Lars Nordahl, Helle Elva, Sthlms Sportvagnsklubb SSK	22
2. Lars Wramell, Royale RP, MGCC	13
3. Christer Bengtsson, Porsche 904, Sthlms Sportvagnsklubb SSK	11

### KLASS C:

1. Ole Fall, Porsche 911, SSK	60
2. Björn Persson, Volvo Amazon, Botkyrka MK	53
3. Mats Lundqvist, Volvo Amazon, SSK	39

### KLASS D:

1. Sven-Erik Ohlsson, Volvo 142, Anderstorps RC	58
2. Bill Taube, BLMC Cooper, SSK	56
3. Lennart Persson, Alfa Romeo, Göteborgs SVK	53

### KLASS S1:

1. Erling Carlsson, Lotus Europa, SSK	75
2. Kenneth Svensson, Porsche, SSK	42
3. Kjell Magnusson, Porsche, SSK	42

### KLASS S2:

1. Mats Magnusson, Volvo Amazon, Uppl. Väsby MK	60
2. C O Holmlund, Volvo Amazon, Botkyrka MK	56
3. Jerry Davis, Fiat-Saab 500, Halmstads AK	41

### FORMEL 1300:

1. Lars Åke Ohlsson, Merlyn, Ljungby MK	62
2. Tony Svensson, Hansen, MK Brinkarna	54
3. Willy Zielinsky, Merlyn, SSK	39

### FORMEL 1600:

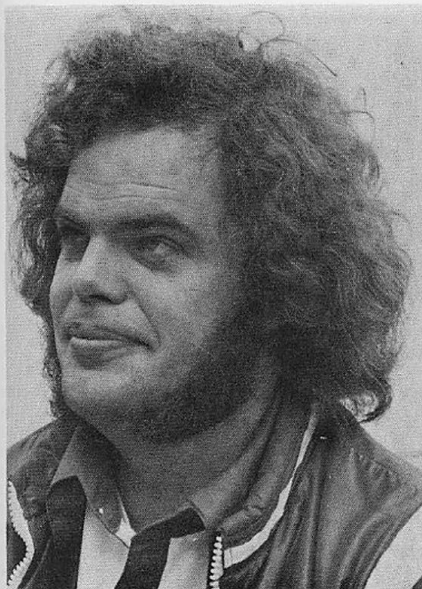
1. Leif Engström, Brabham 28/35, SMK Hedemora	48
2. Lars Svensson, Brabham 35, Falkenbergs MK	36
3. Anders Hermansson, Brabham 28/35, Uppsala BKC	23



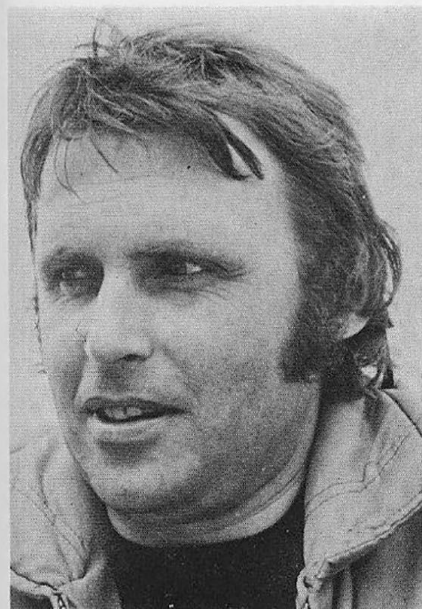
Även i SSK-serien kan det gå hett till! Här är det Tom Riedel som får hjälp att vända sin Amazon på rätt köl efter att Kvarnkurvan på Kinnekulle Ring blivit honom för svår.



## SSK—SERIEN



Ja visst ser han litet full i f-n ut Calle Piper som blev svensk mästare i klass 3. Kör för Tomelilla MK. — Foto: Ulf Karlsson



Bengt Ekberg svensk mästare i klass 4 tog bara stryk i en enda tävling under hela SM-serien. — Foto: Ulf Karlsson

Conny Andersson från Älvbygdens MK grundlade sin SM-titel redan i första tävlingen. Gratuleras här av hustru Monica som ser minst lika glad ut som Conny. — Foto: Ulf Karlsson



Entusiasternas speciella bilracing-serie — SSK-serien 1974 — blev en stor succé både sportsligt och ekonomiskt, även om nu finaltävlingen på Ring Knutstorp samlat mindre publik än man hoppats. Men så tillhör ju också den skånska anläggningen de mest utnyttjade i vårt land.

SSK-serien har år från år blivit allt bättre och exempelvis i Anderstorp gläder sig VM-folket att en gång om året få vara med och arrangera en av seriens deltävlingar. På försarsidan finns det också numera en del namn som dubblerar med SM.

Mästare i de olika klasserna år 1974 blev:

**Klass A:** Sten Hillgard, 29-årig banktjänsteman från Kungsbacka. Han började tävla 1973. Körde under säsongen den Porsche 917 Spyder som finländaren Leo Kinnunen vann Interserien med år 1971.

**Klass B:** Lars Nordahl, 28-årig geotekniker, bosatt i Stockholm. Har aldrig kört andra tävlingar än SSK-serien i vilken han vann en klass redan 1972. Körde denna säsong en Helle Elva, med en 285 hkr Porschemotor köpt av förre SM-vinnaren Sten Frodhe.

**Klass C:** Ole Fall, överläkare, Stockholm, 41 år gammal, en av Svemo-Svemas ledande tävlingsläkare. Har tävlat med växlande

framgång sedan 1969. Kör Porsche, sponsad av Polarvagnen.

**Klass D:** Sven-Erik Olsson, 30-årig verkstadsägare från Smålandsstenar. Började tävla i tillförlitlighet 1964. Övergick till banåkning — debut på Knutstorp — år 1967. Kör en åtskilligt ombyggd Volvo 142.

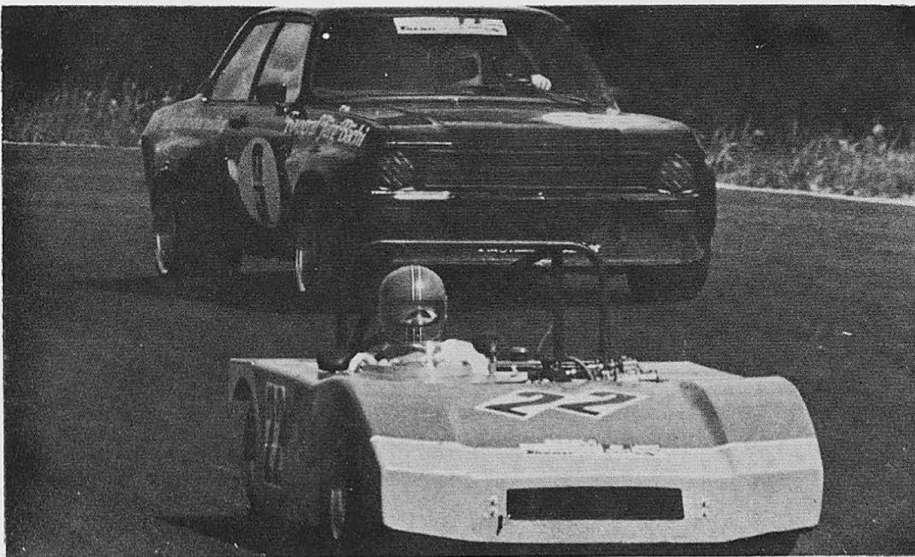
**Klass S I:** Erling Carlsson, 32 år, fältflygare, Stockholm. Kör till vardags J 35 Draken. Har kört SSK-serien sedan 1966. Gjorde 1969 ett in hopp i SM med en Lotus Elan. Har vunnit sin klass tre gånger. Kör numera Lotus Europa.

**Klass S II:** Mats Magnusson, bilmekaniker, 24 år, Sollentuna. Mats började tävla juni 1973. Körde det året endast en enda tävling. Har en Volvo Amazon, som är ytterst väl iordningsställd. — Det är det jag vinner på, säger Mats.

**Klass F 1300:** Lars-Åke Olsson, 30 år, bilmekaniker, Ljungby. Kör Formel Ford tredje året efter två säsonger i skogen. Vann denna säsong i Anderstorp, Falkenberg och Mantorp Park. Tvåa på Österreich Ring.

**Klass F 1600:** Leif Engström, Hedemora, trefaldig SM-vinnare i Formel K, samt VM-tvåa i samma klass 1966. Debut i Formel 3 år 1973. Har denna säsong vunnit i Karlskoga, Anderstorp och Falkenberg.

I SSK-serien möttes bilar av de mest skiftande slag. Här leder lilla i Sverige helt ovanliga Bodola Mk 2 som rattas av Mat Lundkvist före Jürg Bächli i Opel Ascona i klass C.



# BANTÄVLINGAR

## SSK-SERIEN 1974

Följande tävlingar har körts: 1) 12 maj Anderstorps Raceway (publiktävling). 2) 26 maj Falkenbergs Motorbana. 3) 30 juni Kinnekulle Ring (publiktävling). 4) 21 juli Mantorp Park. 5) 25 aug. Falkenbergs Motorbana (publiktävling). 6) 8 sept. Karlskoga motorbana. 7) 28 sept. Ring Knutstorp (publiktävling).

### Klass A

1) Sten Hillgard, SSK	—	—	3	4	—	3	—	10
2) Olof Wijk, Halmstads AK	—	—	—	2	—	—	2	4
3) Göran Boström, SSK	1	—	1	—	—	1	—	3
4) Slim Borgudd, SSK	3	—	—	—	—	—	—	3
5) Lars Norberg, Täby MK	—	—	—	1	—	—	—	1

### Klass C

1) Ole Fall, SSK	9	9	7	11	7	9	8	60
2) Björn Persson, Botkyrka MK	11	5	5	—	11	11	10	53
3) Mats Lundkvist, SSK	6	11	8	7	3	—	4	39
4) Mike Gärdin, SSK	—	7	11	9	9	—	—	36
5) Bertil Engström, Botkyrka MK	7	8	—	3	6	7	—	31
6) Hasse Wallberg, SSK	—	—	9	6	4	1	6	26
7) Björn Ågren, SSK	—	4	6	—	5	6	—	21
8) Sune Ohlsson, SSK	—	—	—	5	8	—	7	20
9) Olof Ekman, Stenungsunds MS	—	6	—	1	2	4	5	18
10) Claes-Olof Strand, Uppl. Väsby MK	4	—	4	4	—	—	—	12
11) Jürg Bächli, SSK	—	—	—	—	—	8	2	10
12) Jan Hammer, Göteborgs MF	3	3	3	—	1	—	—	10
13) Kay Dalbakka, Gamla Karleby MK	—	—	2	8	—	—	—	10
14) Christer Nordlund, SSK	8	—	—	—	—	—	—	8
15) Thomas Stenlund, Åsele MS	—	—	—	2	—	5	—	7
16) Tommy Höslé, Götene MK	—	2	—	—	—	3	1	6
17) Claes Livijn, SSK	5	—	—	—	—	—	—	5
18) Hans Bourghardt, SSK	—	—	—	—	—	—	3	3
19) Claes Andersson, SMK Munkedal	2	—	1	—	—	—	—	3
20) Torbjörn Högborg, Mölndals MK	—	—	—	—	—	2	—	2
21) Leif Carlsson, Göteborgs MF	—	1	—	—	—	—	—	1
22) Carl Birger Nordström, SSVK	1	—	—	—	—	—	—	1

### Klass S 1

1) Erling Carlsson, SSK	11	11	11	11	11	9	11	75
2) Kenneth Svensson, SSK	7	8	6	6	1	7	7	42
3) Kjell Magnusson, SSK	9	5	—	8	9	11	—	42
4) Bo Wiedesheim, Halmstads AK	—	7	9	—	8	2	9	35
5) Gino Waldner, SSK	8	4	7	—	—	—	—	19
6) Alf Andersson, SSVK	—	—	—	7	4	3	4	18
7) Thomas Lindström, Norrköpings MK	—	—	—	9	—	—	8	17
8) Peder Friis, SSK	6	6	4	—	—	—	—	16
9) Håkan Strandner, SVKG	—	—	1	5	2	5	—	13
10) Björn Thune, MK Scandia	—	—	—	—	6	6	12	—
11) Lasse Stefansson, SVKG	—	9	3	—	—	—	—	12
12) Bosse Andersson, Falkenbergs MK	3	2	—	—	6	—	—	11
13) Ove Ståhle, MK Whitala	—	3	8	—	—	—	—	11
14) Mats Johansson, Bollnäs MK	—	—	—	—	8	—	8	—
15) Jörgen Johansson, Borås MF	—	—	—	7	—	—	7	—
16) Olof Karlsson, SMK Munkedal	—	—	5	—	—	1	6	—
17) Hans Andersson, Linköpings MS	—	—	—	5	1	—	6	—
18) Kay Dalbakka, Gamla Karleby MK	—	—	—	—	—	5	5	—
19) Ulf Klasa, Linköpings MS	5	—	—	—	—	—	—	5
20) Börje Önnestöv, SMK Arboga	—	—	2	3	—	—	—	5
21) Johnny Lantz, SMK Kungsör	4	1	—	—	—	—	—	5
22) Timo Hiljanen, Upplands Väsby MK	—	—	—	—	4	—	4	—
23) Reine Carlsson, Göteborgs MF	—	—	—	4	—	—	—	4
24) Kaj Hilding, Anderstorps RC	—	—	—	—	—	—	3	3
25) Arne Carlsson, Volvo IFM	—	—	—	—	3	—	—	3
26) Thomas Forslund, SSK	—	—	—	2	—	—	—	2
27) Olle Karén, SSK	2	—	—	—	—	—	—	2
28) Torbjörn Valfridsson, SMK Hälsingborg	—	—	—	—	—	—	2	2
29) Nils Olof Jonsson, SSK	—	—	—	1	—	—	—	1
30) Markuu Leino, SSK	1	—	—	—	—	—	—	1

### Klass F 1600

1) Leif Engström, SMK Hedemora	10	10	7	5	—	9	7	48
2) Lars Svensson, Falkenbergs MK	8	—	10	—	6	7	5	36
3) Jan Hammarström, Anderstorps RC	4	5	3	4	3	2	3	24
4) Anders Hermansson, Rasbo MK	5	4	4	2	2	6	—	23
5) Curt Johansson, Uppsala BCK	6	7	6	3	—	—	—	22
6) Bo Hagberg, SMK Hedemora	—	8	8	—	—	5	—	21
7) Nils-Åke Carlberg, Anderstorps RC	3	6	1	—	4	—	1	15
8) Håkan Alriksson, Nybro Auto Club	—	—	—	—	—	11	11	—
9) Claes Sigurdsson, Ulricehamns MK	—	—	—	—	—	9	9	—
10) Eje Elgh, Karlskoga MK	7	1	—	—	—	1	—	9
11) Håkan Dahlkvist, Hyllinge MS	—	—	—	—	—	—	8	8
12) Conny Andersson, Älvbygdens MK	—	—	—	8	—	—	—	8
13) Bo Winberg, SVKG	—	—	—	—	1	4	2	7
14) Ronny Wallin, Ulricehamns MK	—	—	—	—	—	6	6	—
15) Hans Persson, Hyllinge MS	—	—	2	—	—	—	4	6
16) Ronny Hansson, Strömstads MK	—	—	—	6	—	—	—	6
17) Per Erik Noaksson, BSK Team 13	2	3	—	—	—	—	—	5
18) Mats Byström, Stockholms BK	—	—	5	—	—	—	—	5
19) Göte Rundin, Karlskoga MK	—	—	—	—	—	3	—	3
20) Per Anderberg, Anderstorps RC	—	2	—	—	—	—	—	2
21) Per Hedenmark, SSK	1	—	—	—	—	—	—	1
22) Rolf Johansson, MK Scandia	—	—	—	1	—	—	—	1

### Klass B

1) Lars Nordahl, SSK	4	3	6	—	6	3	—	22
2) Lars Wramell, MG CC	2	1	2	2	3	—	3	13
3) Christer Bengtsson, SSK	—	—	—	1	4	1	5	11
4) Charlie Bäckstrand, SSK	—	—	—	—	—	—	5	7
5) Tommy Sävheim, SSK	—	—	—	—	2	2	1	5
6) Jürg Bächli, SSK	—	—	—	4	—	—	—	4
7) Lars Ove Johansson, BMK Uddevalla	—	—	4	—	—	—	—	4
8) Leif Nilsson, Täby MK	—	—	—	3	—	—	—	3
9) Bertil Carlsson, Laholms MK	1	—	—	—	—	—	—	1
10) Bo Ridström, Botkyrka MK	—	—	1	—	—	—	—	1
11) Jan-Erik Karlsson, SSVK	—	—	—	1	—	—	—	1

### Klass D

1) Sveneric Olsson, Anderstorps RC	7	9	4	11	9	11	7	58
2) Bill Taube, SSK	11	8	11	—	8	9	9	56
3) Lennart Persson, SVKG	8	7	7	9	7	7	8	53
4) Greger Pettersson, Halmstads AK	3	11	8	—	—	8	6	36
5) Håkan Sandin, Botkyrka MK	9	6	—	—	—	6	5	26
6) Claes Rothstein, Halmstads AK	—	—	—	—	11	—	11	22
7) Björn Jerneberg, Taxi MK	6	5	9	—	—	—	—	20
8) Göran Majsson, Botkyrka MK	5	—	5	—	4	—	—	14
9) Jerker Eriksson, KAK/S	—	—	2	8	3	—	—	13
10) Bosse Johansson, SMK Storvik	1	4	—	7	—	—	—	12
11) Cay Hedberg, Örnsköldsviks MK	—	—	6	—	—	4	—	10
12) Morgan Pettersson, Göteborgs MF	—	—	—	—	5	—	3	8
13) Börje Jespersen, Göteborgs MF	4	1	—	—	—	—	1	6
14) Gunnar Hesselgren, Ydre MK	2	2	—	—	1	1	—	6
15) Lars Svensson, Halmstads AK	—	—	—	6	—	—	—	6
16) Ingvar Jardenius, Anderstorps RC	—	—	—	—	6	—	—	6
17) Björn Dahlström, SSK	—	—	1	4	—	—	—	5
18) Hans Göran Olsson, Göteborgs MF	—	—	3	—	2	—	—	5
19) Bengt Lefors, Göteborgs MF	—	—	—	5	—	—	—	5
20) Ulf Ankarschiöld, Blixthult RC	—	—	—	—	—	5	—	5
21) Gösta Pettersson, Hyllinge MS	—	—	—	—	—	—	4	4
22) Ingemar Persson, Hyllinge MS	—	3	—	—	—	—	—	3
23) Gunnar Persson, Mölndals MK	—	—	—	3	—	—	—	3
24) Jan Elleman Jakobsen, Fjärås MK	—	—	—	—	—	3	—	3
25) Jerry Davis, Halmstads AK	—	—	—	—	—	—	2	2
26) Carl Wirgin, KAK/S	—	—	—	—	2	—	—	2
27) Roger Wibom, MSK Kvarnvingarna	—	—	—	—	—	2	—	2
28) Jan Wadeborn, SSVK	—	—	—	1	—	—	—	1

### Klass F 1300

1) Lars-Åke Olsson, Ljungby MK	11	11	6	11	6	9	8	62
2) Tonny Svensson, MK Brinkarna	8	7	11	7	8	8	5	54
3) Villy Zielinsky, SSK	9	9	8	9	—	4	—	39
4) Bengt Winquist, Norrköpings MK	—	—	—	—	11	11	9	31
5) Bonde Hallenmark, Hyllinge MS	3	5	9	5	3	2	—	27
6) Stanley Dickens, SSK	—	—	—	8	9	—	4	21
7) Mats Pettersson, SMK Hälsingborg	—	8	—	—	—	—	11	19
8) Ove Falck, Göteborgs MF	—	2	3	1	5	6	1	18
9) Hans Lindfors, Tranås MS	—	6	—	6	—	1	3	16
10) Erik Noaksson, BSK Team 13	—	—	7	—	—	7	2	16
11) Ronnie Pettersson, BSK Team 13	5	4	4	—	—	—	—	13
12) Sune Ohlsson, SSK	—	—	—	2	7	—	—	9
13) Henrik Spellerberg, ASK Köpenhamn	6	—	—	3	—	—	—	9
14) Hans Edvinsson, Hyllinge MS	—	—	—	—	—	7	7	—
15) Anders Olofsson, Hyllinge MS	7	—	—	—	—	—	—	7
16) Christer Fridberg, Kalmar MK	—	—	—	—	—	—	6	6
17) Erik Karlsson, MK Brinkarna	—	—	5	—	—	—	—	5
18) Thor Olsen, KMA Oslo	—	—	—	—	5	—	—	5
19) Lennart Stjerneby, Anderstorp RC	4	—	—	—	—	—	—	4
20) Kjell Andersson, Karlskoga MK	—	—	—	4	—	—	—	4
21) Nils Arne Johansson, Bengtsfors MC	—	—	—	—	4	—	—	4
22) Rune Nilsson, Hyllinge MS	2	1	—	—	—	—	—	3
23) Anders Berggren, NMK Romerike	—	3	—	—	—	—	—	3
24) Hasse Rutgersson, BSK Team 13	—	—	—	—	—	3	—	3
25) Jaak Avasalu, Anderstorps RC	—	—	—	—	2	—	—	2
26) Bo Martinsson, MS	—	—	—	2	—	—	—	2
27) Leif Hellberg, SMK Hälsingborg	1	—	—	—	—	—	—	1
28) John Nielsen, Vojens DK	—	—	1	—	—	—	—	1
29) Anders Nilsson, Kalmar MK	—	—	—	—	1	—	—	1

### Klass S 11

1) Mats Magnusson, Upplands Väsby MK	—	7	11	9	11	11	11	60
2) Carl-Olof Holmlund, Botkyrka MK	—	9	9	11	9	9	9	56
3) Jerry Davis, Halmstads AK	8	6	5	8	7	—	7	41
4) Erik Dahlberg, SSK	—	5	4	5	8	6	6	34
5) Bo Malm, Södertälje AMF	—	—	7	—	6	7	8	28
6) Göte Pettersson, Botkyrka MK	5	3	1	4	—	4	5	22
7) Thomas Olsson, Fjärås MK	—	—	—	6	5	1	4	16
8) Jörgen Nystrom, SMK Motala	6	4	3	—	1	—	—	14
9) Henrik Walli, Falcon RRC	—	—	—	7	4	—	—	11
10) Göran Sandberg, SMK Gävle	—	—	6	—	—	5	—	11
12) Harald Shetelig, NMK	—	—	—	—	—	8	—	8
13) Stig Göran Svensson, Vänersborgs MK	—	—	8	—	—	—	—	8
14) John Olesen, Hyllinge MS	—	—	—	—	2	2	3	7
15) Anders Nilsson, SSK	4	—	—	1	—	—	—	7
16) Roland Lundin, SSK	—	—	—	—	3	3	1	7
17) Jan-Ivar Jonsson, Västerås MS	2	2	—	—	—	—	—	4
18) Kenneth Nolén, MK Nordjämten	—	—	—					





# Dags för bättre koll i SSK-serien

Årets SSK-serie lider mot sitt slut och det passar bra med lite funderingar över säsongen som gått. Kanske har det inte bjudits lika fin racing som vi blivit bortskämda med på senare år. En del erfarenheter har dock säsongen givit och vi skall titta på en del av dessa.

Det har snackats mycket om fusktrimning. Fusktrimning som för racing-klasserna kan bestå i större cylindervolym än vad som uppgivits eller mygel med vikten. I standardklasserna har det snackats om kamaxlar som inte upp-

givits vid besiktning liksom vikter som plockats bort till tävlingarna trots att dessa var med då bilen vägdes. Tyvärr måste vi nog erkänna att en hel del av snacket har haft fog för sig. Det har fuskats på vissa håll. Tydligt exempel är en förare som en tävling har haft ett ordentligt drag medan han till nästa knappast ens hunnit med. Till nästa år måste besiktningsmännen börja riva i motorerna efter tävlingarna för att kontrollera att alla har rent mjöl i påsen. På vissa bilmodel-

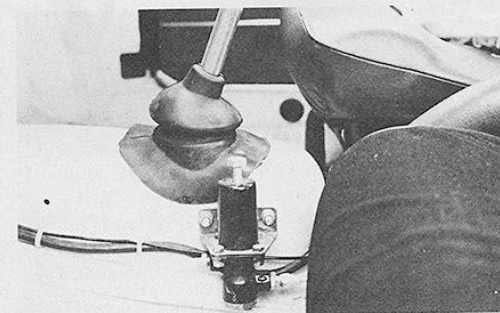
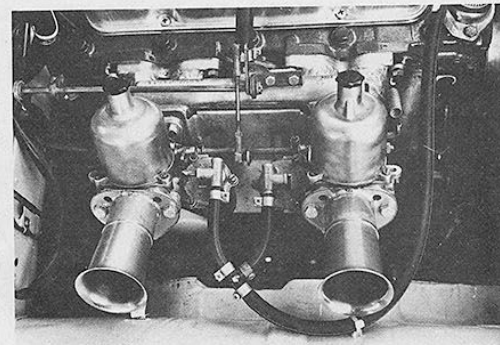
## TEMA PÅ VOLVO

Variationer på temat "hur man åker fort med Volvo Amazon". Överst Mats Magnussons Standard 2 med vanliga däck och uppställ i kurvorna. Nedan Björn Perssons klass C-Amazon, som går stadigare på sina racingdäck genom böjarna. Båda har visat sig mycket svårslagna i SSK-serien.

ler är det synnerligen lätt att kontrollera att kamaxeln är av föreskriven typ bara genom att använda gradskiva och skjutmått. Att mäta cylindervolymen genom att hälla i olja som sedan suges upp är heller inget problem. Låt gå för att det är bökigt att börja rota med alla motorer, men genom SSK-seriens ökade status är det många som vill vinna och det tydligen utan hänsyn till gällande regler.

### Nödvändigt att skaffa vågar

När det gäller kontroll av bilarnas tävlingsvikt har detta endast förekommit sporadiskt på Kinnekulle och Karlskoga. Dessutom har på dessa ställen använts s. k. grusvägar som de tävlande har tvivlat på. Ett an-



Prepareringen av förgåsarna i Mats Magnussons Volvo: För att inte bensinen skall kasta upp flottörerna i långa högerböjor och stänga tillförseln har flottörhuslocken vridits 45 grader. Nu är alltså flottörerna lagrade i längsled och stänger endast vid inbromsning. Dessutom sitter främre locket bak och vice versa. Husen är dessutom gummiupphängda med BMC-deklar. Trattarna är från 45 mm Weber DCOE och fastlödda vid en del av ett luftfilter.

Ännu en detalj från Magnussons Amazon. Genom att flytta in bromskraftregulatorn till bakhjulen kan denna justeras vid ojämn bromsverkan, även under körning.

Göran Boströms koppling rasade under träningen i Karlskoga. Efter demontering visade sig orsaken: lamellen har tydligen plockats från en annan koppling och då nitarna tagits bort på denna har hålen för nitarna i lamellen blivit för stora. Resultat: lamellen lossnade efter några varv, men en löpare till Stockholm kunde dock hämta en ny och Göran fanns med på Gällersåsen.

nat problem som gäller vägningen är att nästan alla bilar har vägts på olika ställen. Det kan vara hos Bilprovningen hos någon privat firma eller på en grusväg. Denna felkälla måste naturligtvis elimineras och det görs lämpligast genom att alla bilar vägs centralt av SSK vid besiktningen. Det rör sig om en kostnad runt 10.000 kronor att inköpa de erforderliga vägarna och skall seriens goda rykte bevaras tycks det vara enda lösningen. På Karlskoga förekom ett fall där en bil vägde 100 kg mindre än den skulle göra enligt den vägsedel som bilprovningen utfärdat. En förare kan alltså vara i god tro när han "fuskar".

### 5 tävlingar av 7 räknas

Genom den ökade konkurrensen

i serien har bilarna börjat vässas till gränsen för vad som håller. Detta har fått till följd att någon av tävlningslokalerna bryter och på det sättet är ute ur leken. Naturligtvis ingår i racing att grejorna skall hålla men frågan är om inte någon eller några tävlingar skall få räknas bort när totalplaceringarna skall bestämmas. Denna fråga kan diskuteras men kvar står faktum att det är hårt när en tävling skall förstöra hela serien. Dessutom blir ju konkurrensen bara hårdare om några resultat räknas bort.

### Falkenberg

Den 5:e deltävlingen som gick på Falkenberg gällde för att vara publiktävling även om det var svårt att upptäcka det. I klass A var Olof Wijk ensam efter att

Sten Hillgard böjt till sin Porsche 917 något. Klass B tog Lasse Nordahl med Helle-Elvan. I denna klass kör Tommy Sävheim med Jürg Bächli Ascona. Det är andra gången som Jürg hjälper en kille att genomföra C-tävlingarna. Förra året fick Göran Boström köra Jürgs bil. I klass C var Björn Persson för svår för konkurrenterna. Han tog starten och släppte sedan aldrig ledningen ifrån sig. Närmast kom Mike Gärdin och Jürg Bächli som fräckt tog sig förbi Ole Fall i Porschen. Hasse Wallbergs dag förstördes då han blev tvungen att styra av banan, då Mats Lundkvist snurrade sin Bodola i andra kurvan. Gick klick Hasse i depå för att kolla att allt var just innan han gav sig ut på banan igen. Att gå i depå borde vara



## Så körs SSK-serien

Nuvarande reglemente för SSK-serien, som körs i överensstämmelse med de nationella och internationella bestämmelserna med undantag för klassindelningen, gäller t. o. m. 1976. Seriens åtta klasser är fördelade på kategorierna Standard, Racing och Formel.

Kategori Standard är uppdelad i två klasser — vagnens tävlingsvikt kontra motoreffekten i hk bestämmer vilken klass bilen skall gå i: Klass I 7,5—10,5 kg/hk och klass II från 10,51 kg/hk och uppåt.

Den motoreffekt som gäller är grundeffecten hos bilen plus tillägg för trimning av olika slag. En vanlig stötstångsmotor — exempelvis Amazon — beräknas ha grundeffecten 50 hk/liter och för sådan tilläts en spjällöppning per två cylindrar. Motorer med överliggande kam — typ BMW — tilläts 70 hk/liter och får ha en spjällöppning per cylinder. Motorer med fler än två tilläts en spjällöppning per cylinder.

Fritt utblåssystem, fri ventilstorlek och fri kompression gäller för alla typer av motorer i kategori Standard.

Därutöver gäller tillägg för trimning. Ökning av antalet spjällöppningar i en stötstångsmotor ger 20 % tillägg. Andrade ventiltider och lyfthöjd, dvs. ny kamaxel, ger 25 % tillägg och dessutom får man 30 % tillägg för kompressormatning.

### Tre racingklasser

I kategori Racing kör man 1975 tre klasser — den klympt klass A får vila tillits vidare. För klass B gäller gränserna 2,50—4,50 kg/hk, klass C 4,51—6,00 kg/hk och klass D 6,01 kg/hk och uppåt.

För kategori Racing, liksom för Standard, gäller att bilen skall ha vägsedel utfärdad efter den 1 januari 1975. Bilen skall vägas i tävlingsutförande utan bensin och förare.

Motorreflektion i Racing-kategorierna beräknas efter följande:

Motor med stötstång och en spjällöppning per två cylindrar — 80 hk/liter.

Med stötstång och en spjällöppning per cylinder — 90 hk/liter.

Med stötstång och kompressormatning — 120 hk/liter.

Överliggande kam och en spjällöppning per två cylindrar — 90 hk/liter.

Överliggande kam och kompressormatning — 135 hk/liter.

Fler än två ventiler/cylinder och en spjällöppning per två cylindrar — 120 hk/liter.

Fler än två ventiler/cylinder och en spjällöppning per cylinder — 130 hk/liter.

Fler än två ventiler/cylinder och kompressormatning — 145 hk/liter.

Motorerna i Racing-kategorierna får modifieras fritt för att få nämnda effekt, medan bilar i Standard-kategorierna måste ha för motorn grundhomologerad kamaxel och cylindertopp.

Alla bilar med bränsleinsprutning betraktas på samma sätt som bilar med en spjällöppning per cylinder.

Alla bilar med bränsleinsprutning betraktas på samma sätt som bilar med en spjällöppning per cylinder.

### Två formelklasser

Bilarna i SSK-seriens två formelklasser är uppdelade i Formel 1300 och Formel 1600.

Formel 1300 — huvudsakligen motsvarande Formel Ve 1300 och Formel Ford — har fyrcylindriga motorer på max. 1.300 cc och 2 ventiler per cylinder, skall väga minst 375 kg och får ha max. 6 tum breda fälgar.

I Formel 1600 kör huvudsakligen bilar från Formel Super Ve och Formel 3. Motor skall vara på 1301—1600 cc, 4-cylindrig med högst två ventiler per cylinder. Minivikten är 400 kg och fälgbredden fram max. 10 tum och bak 12 tum.

### Gemensamma bestämmelser

Alla bilar är tillåtna i SSK-serien oavsett årsmodell och typ, dock med följande undantag: Kategori Standard klass I endast bilar serietillverkade i minst 500 exemplar, Kategori Standard klass II serietillverkade i minst 5.000 exemplar. Bilar av udda årsmodell "veteraner" kan söka dispens från ovan nämnda bestämmelser om miniantal.

Byte av motor och växelåda tillåts i SSK-serien, under förutsättning att den ursprungliga placeringen bibehålls. Alla ingrepp för att förbättra bilens väghållning är tillåtna.

Fälgbredden är fri i Kategori Racing men begränsad till 7 tum i Standard klass I och 5,5 tum i Standard II. Endast däck som av fabrikanterna är godkända får ha hakbiter över 170 kvmtim. är tillåtna — alltså endast radial och racingdäck. Regummerade däck är förbjudna i Standard-klasserna tillåts inte racingdäck.

På säkerhetssidan föreskrivs att alla SSK-bilar skall ha en brandsläckare på minst 1 kg av typ BCI med SIS-godkännande. Nackstöd som sitter fast i stolen eller karosseriet rekommenderas och slutligen skall alla bilar vara utrustade med skyddsåbåge.

För ytterligare information kontakta:

STOCKHOLMS SPORTVAGNSKLUBB, Artillerigatan 46, 114 45 Stockholm.

Telefon: 08/67 76 83.

### Blandad kompott!

248 bilar fanns anmälda till "Entusiasternas Grand Prix" SSK-tävlingen på Kinnekulle Ring. Förare från hela landet i en saig blandning.

Men det är inte utan att man kan konstatera en viss koncentration till trakten kring Halmstad: Jerry Davis, Greger Petersson, Claes Rothstein, Olof Wijk, Bo Wiedeshelm, Anders Olofsson och Lars Svensson är alla bra SSK-förare från krokarna kring "laxstan".

Hundkoja, Alfa Romeo, Volvo 142, Renault, Ford Cortina och Volvo Amazon — så blandad kompott har man haft bland seg-

rarna i klass D i SSK-serien -74. Conny Andersson — svensk mästare i Formel 3. Calle Jonsson — svensk, skandinavisk och europeisk mästare i Formel Ve 1300. "Slim" Borgudd — välkänd popstjärna i Solarplexus. Olof Wijk — en gång svensk mästare. Claes Rothstein — direktör. Erling Carlsson — veteran, fältflygare, Lotus Europa-älskare. Silvio Franchini — erkänt duktig go kart-förare. Håkan Aliksson — snabb, utfattig, Formel 3-förare.

Se där en verkligt blandad kompott på vinnare i SSK-tävlingar 1974!

### Slutställning i SSK-SERIEN 1974:

1. Anderstorp (publiktävlning) 12 maj, 2. Falkenberg 26 maj, 3. Kinnekulle (publiktävlning) 30 juni, 4. Mantorp 21 juli, 5. Falkenberg (publiktävlning) 25 aug., 6. Karlskoga 8 sept., 7. Knutstorp (publiktävlning) 28 sept.

	1	2	3	4	5	6	7	Tot.
<b>Klass A</b>								
1. Sten Hillgard, SSK	—	—	3	4	—	—	3	10
2. Olof Wijk, Halmstads AK	—	—	—	2	—	—	1	4
3. Göran Bostrom, SSK	1	—	—	—	—	—	—	3
4. Slim Borgudd, SSK	—	—	—	1	—	—	—	3
5. Lars Norberg, Täby MK	—	—	—	1	—	—	—	3
<b>Klass B</b>								
1. Lars Nordahl, SSK	4	3	6	—	6	3	—	21
2. Lars Wramell, MGCC	2	1	2	2	3	—	1	13
3. Christer Bengtsson, SSK	—	—	—	1	4	1	5	11
4. Charlie Bäckstrand, SSK	—	—	—	—	—	5	2	7
5. Tommy Sävheim, SSK	—	—	—	—	2	2	1	5
6. Jürg Bächli, SSK	—	—	—	4	—	—	—	4
<b>Klass C</b>								
1. Ole Fall, SSK	9	9	7	11	7	9	8	60
2. Björn Persson, Botkyrka MK	11	5	5	—	11	11	10	53
3. Mats Lundkvist, SSK	6	11	8	7	3	—	4	39
4. Mike Gärdin, SSK	—	7	11	9	9	—	—	36
5. Bertil Engström, Botkyrka MK	7	8	—	3	6	7	—	31
6. Hasse Wallberg, SSK	—	—	9	6	4	1	6	26
<b>Klass D</b>								
1. Sveneric Olsson, Anderstorp RC	7	9	4	11	9	11	7	58
2. Bill Teube, SSK	11	8	11	—	8	9	9	56
3. Lennart Persson, SVKG	8	7	7	9	7	7	8	53
4. Greger Petersson, Halmstads AK	3	11	8	—	—	8	36	53
5. Håkan Sandin, Botkyrka MK	9	6	—	—	—	6	5	26
6. Claes Rothstein, Halmstads AK	—	—	—	11	—	—	11	22
<b>Klass S I</b>								
1. Erling Carlsson, SSK	11	11	11	11	11	9	11	75
2. Kenneth Svensson, SSK	7	8	6	6	1	7	7	42
3. Kjell Magnusson, SSK	—	9	5	—	8	9	11	42
4. Bo Wiedeshelm, Halmstads AK	—	7	9	—	—	8	2	35
5. Gino Waldner, SSK	—	6	4	—	7	—	—	19
6. Alf Andersson, SSVK	—	—	7	4	3	4	18	18
<b>Klass S II</b>								
1. Mats Magnusson, Uppl. Väsby MK	—	7	11	9	11	11	11	60
2. Carl-Olof Holmlund, Botkyrka MK	—	9	9	11	9	9	9	56
3. Jerry Davis, Halmstads AK	—	8	6	5	7	—	7	41
4. Eric Dahlberg, SSK	—	6	4	8	3	6	6	34
5. Bo Malm, Södertälje AMF	—	6	4	7	6	7	8	28
6. Göte Petersson, Botkyrka MK	5	3	1	4	—	4	5	22
<b>Formel 1300</b>								
1. Lars-Ake Olsson, Ljungby MK	11	11	6	11	6	9	8	62
2. Tonny Svensson, MK Brinkarna	—	9	9	8	7	8	5	54
3. Villy Ziellinsky, SSK	—	8	6	5	7	—	7	41
4. Bengt Winqvist, Norrköpings MK	—	9	8	9	4	—	—	39
5. Bonde Hallenmark, Hyllinge MS	3	5	9	5	3	2	—	27
6. Stanley Dickens, SSK	—	—	—	8	9	—	4	21

	1	2	3	4	5	6	7	Tot.
<b>Klass S I</b>								
1. Erling Carlsson, SSK	11	11	11	11	11	9	11	75
2. Kenneth Svensson, SSK	7	8	6	6	1	7	7	42
3. Kjell Magnusson, SSK	—	9	5	—	8	9	11	42
4. Bo Wiedeshelm, Halmstads AK	—	7	9	—	—	8	2	35
5. Gino Waldner, SSK	—	6	4	—	7	—	—	19
6. Alf Andersson, SSVK	—	—	7	4	3	4	18	
<b>Klass S II</b>								
1. Mats Magnusson, Uppl. Väsby MK	—	7	11	9	11	11	11	60
2. Carl-Olof Holmlund, Botkyrka MK	—	9	9	11	9	9	9	56
3. Jerry Davis, Halmstads AK	—	8	6	5	7	—	7	41
4. Eric Dahlberg, SSK	—	6	4	8	3	6	6	34
5. Bo Malm, Södertälje AMF	—	6	4	7	6	7	8	28
6. Göte Petersson, Botkyrka MK	5	3	1	4	—	4	5	22

	1	2	3	4	5	6	7	Tot.
<b>Formel 1300</b>								
1. Lars-Ake Olsson, Ljungby MK	11	11	6	11	6	9	8	62
2. Tonny Svensson, MK Brinkarna	—	9	9	11	9	9	9	56
3. Villy Ziellinsky, SSK	—	8	6	5	7	—	7	41
4. Bengt Winqvist, Norrköpings MK	—	9	8	9	4	—	—	39
5. Bonde Hallenmark, Hyllinge MS	3	5	9	5	3	2	—	27
6. Stanley Dickens, SSK	—	—	—	8	9	—	4	21

	1	2	3	4	5	6	7	Tot.
<b>Formel 1600</b>								
1. Lars-Ake Olsson, Ljungby MK	11	11	6	11	6	9	8	62
2. Tonny Svensson, MK Brinkarna	—	9	9	11	9	9	9	56
3. Villy Ziellinsky, SSK	—	8	6	5	7	—	7	41
4. Bengt Winqvist, Norrköpings MK	—	9	8	9	4	—	—	39
5. Bonde Hallenmark, Hyllinge MS	3	5	9	5	3	2	—	27
6. Stanley Dickens, SSK	—	—	—	8	9	—	4	21

### FAKTA OM SSK-SERIEN 1974

Deltagande:	1	2	3	4	5	6	7	Tot.
Antal anmälda	160	167	255	191	174	186	144	1277
Antal som kom	140	151	226	161	153	160	126	1137
Antal startande i tävling	102	120	195	151	151	122	124	103

Startande fördelade i respektive klasser	1	2	3	4	5	6	7	Tot.
<b>Klass A</b>	3	—	3	3	1	3	2	17
<b>Klass B</b>	4	3	6	4	6	5	5	33
<b>Klass C</b>	16	15	21	18	19	12	10	111
<b>Klass D</b>	19	20	32	17	27	25	18	158
<b>Klass S I</b>	19	19	23	24	21	25	18	149
<b>Klass S II</b>	8	9	21	15	19	19	13	104
<b>Formel 1300</b>	26	21	29	30	23	19	26	184
<b>Formel 1600</b>	10	10	10	8	6	9	11	64
<b>Rally AB</b>	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Förarkurs Std</b>	—	—	—	—	17	—	—	17
<b>Förarkurs formel</b>	—	—	—	—	7	—	—	7
<b>Formel Ford riksmästare.</b>	—	—	—	—	—	18	—	18
<b>FVEE riksmästare</b>	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>FVEE riksmästare</b>	22	24	—	—	—	—	—	46

	1	2	3	4	5	6	7	Tot.
<b>Klass A</b>	3	—	3	3	1	3	2	17
<b>Klass B</b>	4	3	6	4	6	5	5	33
<b>Klass C</b>	16	15	21	18	19	12	10	111
<b>Klass D</b>	19	20	32	17	27	25	18	158
<b>Klass S I</b>	19	19	23	24	21	25	18	149
<b>Klass S II</b>	8	9	21	15	19	19	13	104
<b>Formel 1300</b>	26	21	29	30	23	19	26	184
<b>Formel 1600</b>	10	10	10	8	6	9	11	64
<b>Rally AB</b>	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Förarkurs Std</b>	—	—	—	—	1			



# STOCKHOLMS SPORTVAGNSKLUBB:



## Från gentlemannaracing till storserie

Stockholms Sportvagnsklubb, från början en samling sportvagnsdiggare som körde en och annan tävling på skoj, har sedan 1970 utvecklat sin SSK-serie från gentlemannaracing till den största racingserien i landet. Björn Bellander, tävlingssekreterare i SSK-serien sedan starten, ger en del av bakgrunden . . .

Intåget i Stockholms Sportvagnsklubb gjorde jag egentligen inte alldeles av mig självt, utan det var brorsan 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 Hotrod-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 knalade upp till klubbmötena i dåvarande Ostermans klubbrum 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 tilldelas bästa poängplockare i klubben.

På den tiden fick man också veta att SSK egentligen från början hette MK Car Club (jämför MGCC i Malmö) och bildades i början av 50-talet. Och följdaktligen 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. MC 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 intressemessigt 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 motorracing i Sverige hade kommit in i en återvändsgränd — som man väl inte riktigt kommit ur ännu. Kraven på bättre förarbildning och vidareutbildning ha-

de spikats, men inte följts upp ordentligt. Det fanns mängder med förare som hade sin grundutbildning men inte fick köra.

Detta insåg SSK, som med en fruktansvärd framåtanda ännu på nybörjarstadiet sprorades av det våldiga gensvaret på B-juniortävlingarna — som kördes för att 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 elegans? 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, BGCC och MGCC i Danmark. Det var tävlingar som kördes av en tapper skara "amatör-racare" 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, motor-ras eller trubbel. Några blev kvar när SSF-epoken dog ut. Med den bakgrunden kunde nu de "avdankade" racerförarna göra tävlingar 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. Idag 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. Näst i tur att etableras står den nya Super Star-serien med sponsorstöd från Auto-Products, som körs parallellt med SSK-serien. Nya idéer. Nya vägar. Nya prov. Att stanna är en kraftgång. Framåt är inte tillbakagång.

Bella

# Depå-stopp



Nu har han slagit till igen! Robin Shorter — drivande kraft bakom SSK-serien. Så här glad var Robin sedan han hittat en sponsor till sin nya idé för att sätta fart på svensk racing: Super Star Cup för amerikanska V8-bilar med rejäla prispengar.

## 70.000 i prispengar i SUPER STAR CUP

"Nu avslöjas den största nyheten för svensk motorsportspublik sen Sveriges Grand Prix för Formel 1-bilar drog in i landet." Så meddelade sponsorn för den nya Super Star-serien nyheten. Om man har tagit till överord eller inte återstår att se, men faktum är att intresset för att fightas om prispengarna i amerikanska V8:or är stort redan nu.

Robin Shorter i Stockholms Sportvagnsklubb kom upp med idén att introducera en "super-cup", som delvis skall köras som dragplåster för SSK-serien. Han sökte upp en sponsor och fick respons hos det brittiska jätteföretaget Associated Engineering svenska avläggare Auto-Products, som var beredda att satsa på idén för stötdämparmärket Woodhead.

Woodhead Super Star Cup är öppen för grupp 1-trimmade amerikanska V8-bilar. Bosse Emanuelsson, Calle Piper, Bosse Brasta och Hasse Wallberg sägs vara bland dem som funderar på serien, som skall omfatta fem deltävlingar och en prispoäng på minst 70.000 kronor. Premiefördelningen sker efter stigande

skala för att göra finalen extra betydelsefull. En fördel för den som satsar på Super Star-cupen är dessutom att bilarna också får plats i SM sedan det äntligen fastställts att SM -75 skall innehålla en obegränsad grupp 1-klass. Cupen är också öppen för förare från hela Skandinavien. I Danmark finns redan ett antal amerikanska grupp 1:or, som kan väntas bli med.

— Vi hoppas på ett 20—25-tal kändisförare, säger Robin Shorter, som inte döljer att han vill skapa en serie för eliten.

— Som en jämförelse kan jag nämna att i SM delar ett 100-tal förare på 25.000 kronor. Här skall alltså 10—20 förare dela på minst 70.000...

## Vad händer med "Emmas" STP-stall?

Jo, Bosse "Emma" Emanuelssons STP-team består också nästa år. Bosse har redan klarat ut alla detaljer med STP Corporation of Sweden och har kontraktet klart för 1975. Hur teamet skall formeras sedan klassindelningen äntligen fastställts är emellertid inte helt klart. Det mesta lutar åt att "Emma" själv fortsätter ytterligare ett år med

sin Capri 2600 RS, att Calle Piper kör vidare i 2-liters klassen och att Bengt Odelfors kommer med en ny motor i lilla 1150-klassen nu när SBF slopat 1300-klassen.

## Conny och Gunnar i fabriks-March?

Gunnar Nilsson och Conny Andersson ligger båda bra till för en plats i March fabrikslag i F3 nästa år. Svenskarna har varit över i England för tester och resonemang kring projektet med Herd och Mosley. Testkörningarna regnade tyvärr in men parterna tycks vara överens om detaljerna i ett tänkt samarbete. March tänker satsa fullt ut på ett starkt F3-lag nästa år när man nu drar sig tillbaka från Formel 1. Vid nyår skall man tillkännage förarkonstellationerna både för F2 och F3. Fransmännen Patrick Tambay och Jac La-fitte verkar mer eller mindre klara för F2 medan svenskdouen Nilsson/Andersson gör klokt i att inte på detta tidiga stadium dra alltför höga växlar efter sammanträffandet med March-folket.

## Hårt i tyskt mästerskap

Årets tyska racing-mästerskap

blev en succé över tio deltävlingar där vinnaren Dieter Glemser, Ford Zakspeed Escort, inte kunde koras förrän efter finalomgången på Nürburgring där mästerskapsledande Jörg Obermoser i GS Tuning BMW 2002 kammade noll och fick se sig besegrad med två poäng, 137 för Glemser — mot 135 för Obermoser.

■ Fransmännen är av allt att döma förlorade för Formel 3. Den nya Formel Super Renault har mottagits med mycket stort intresse i Frankrike och det tycks som om de allra flesta "coming men" väljer FSR i stället för F3. Gunnar Nilsson passade f.ö. på att testa March Formel Super Renault på Silverstone vid sitt oktoberbesök på ön och cirku-lerade runt klubbbanan på 59 sekunder blankt. Den tiden skall jämföras med Conny Anderssons 57,4 i March F3 och banrekordet i F3 som noterats till 57,0.

■ Finländaren Keijo Rosberg är på glid till Formel 5000. Han har testat F5000-vinnaren Bob Evans Lola 330 på Silverstone och imponerat på konnässörerna så till den grad att en permanent sits för 1975 torde vara verklighet.

■ Larry Perkins och Tim Schönlken har knutits till Ron Tauranacs nya projekt RALT för testkörning av firmans nya Formel 3 och Formel Atlantic.

■ GRD-fabriken i Griston nära Norwich har länge haft svårigheter och tycks nu nästan totalt avsmånat. Största delen av personalen har gått till Modus där optimismen istället är stor inför nästa års F3-säsong.

■ Dunlop väntas gå in som huvudsponsor för engelska Formel Atlantic nästa år. Det innebär att alla deltagare blir hänvisade till att använda Dunlop-däck.

■ Bengt Arvelid och Lennart Sundahl fortsätter i Formel Super Ve. Den förstnämnde förhandlar just med Kurt Bergman (Kaimann-chefen) om en plats i fabriks-teamet.

■ Minns ni Bilsports scoop om göteborgaren Jörgen Jonsson som byggde på en helsvensk Formel Super Ve? Nu har projektet avancerat så långt att Bengt Gilhorn knutits som testförare av den nya skapelsen. Meningen är att Gilhorn nästa säsong skall köra den svenska bilen i både Castrol Trophy och VW Gold Cup.

Inez Muhle heter den här 19-åriga tyska Formel Ve-föraren, som står i begrepp att bevisa att det min-sann inte bara är killar som kan det här med racing. Ärvt temperament lär hon ha från sin gammelmormor ur den italienska adeln. Vid sidan av racingen studerar vackra Inez för att bli — journalist. Synd bara att vi stänger Bilspordredaktionen...

