



Årets SSK-mästare — en norrman!

Erkki Salminen, Thomas Gunnarsson, Erling Carlsson, Håkan Sandin, Jürg Bächli, Bo Eliasson — de fick stryk av en norrman! Hela raden av SSK-mästare föll för Harald Shetelig. Det var han som blev "årets mästare".

— Årets mästare är den klassgärare i SSK som har flest poäng, förklarar Robin Shorter.

Det var alltså därför som Harald Shetelig utbrast på prisballen på Ring Knutstorp.

— Herregud är det VM?

Han fick större och finare pokaler än någon annan förare. Årets SSK-mästare är en titel som de senaste åren varit vikt för Erling Carlsson i Lotus European. Men i år blev det alltså annan ordning.

— Själv trodde jag att Jürg Bächli skulle ta titeln. Nej, jag trodde aldrig på mig själv, säger Harald.

Och nära var det — Harald slog Jürg med en poäng. Jürg Bächli som vann fem av de sju deltävlingarna i klass C medan Harald Shetelig "bara" vann tre deltävlingar men hade bra poängskörd också i övriga tävlingar.

Dramatiken varade ända in i finalen. Harald Shetelig hade förvisso redan före finalen säkrat slutsegern i klass S II. Men det handlade om titeln "Årets SSK-mästare". Före kvalheatet hade Harald och hans mekaniker glömt att efterdra hjulmuttrarna — det kostade ett depåbesök. Nu startade den tuffe norrmanen sist i finalheatet.

Många i depån trodde han skulle lyckas. Visste att han startat sist på Kinnekulle Ring i somras och den

gången bara var en futtig meter från segern.

Stryk av Emma. . .

Men det räckte inte riktigt till för seger på Ring Knutstorp. Han blev "bara" fyra. Precis vad som behövdes för att bli "Årets SSK-mästare".

Som mästare fick han möta Bo Emanuelsson, Woodheadcupens Super Star. De möttes i var sin Renault 5. "Emma" vann. . .

— Är det sant att "Emmas" bil är bättre preparerad och har rikligare utrustning, frågade flickorna kring Harald Shetelig.

Ingen förnekade att det var så. . .

Från grus till asfalt

Men "Årets SSK-mästare" var han den 32-åriga juristen från Elverum. Han kom in i SSK-serien från norska grusbanor.

— Jag har också kört en del SM-tävlingar i Sverige. Men sen jag upptäckte SSK-serien koncentrerade jag mig helt på detta, säger Harald.

Ett finger med i spelet har Jerry Davis som genom att han lockade Harald att åka SSK-serien själv fick en överman. Jerry Davis har tidigare kört Harald Sheteligs bil i SM-serien.

Harald Shetelig kör i SSK en ilsket röd Fiat Abarth på 96 hästar. Femväxlad låda, skivbromsar etc. I vintras la mekanikerna ned 250 timmar på den bilen.

Det blev också seger direkt i SSK-premiären på Kinnekulle Ring. Men på VM-banan i Anders-torp blev det hårda bud. Det

slutade med att Carl-Olow Holmlund vann med någon tiondels sekund.

— Den fighten var den våldsamaste jag varit med om under de tolv år jag tävlat, förklarade Harald efteråt.

Sen vann han igen på Gelleråsbanan. Startade sist på Kinnekulle Ring och tog stryk av "farfar" Bernt Thelin. Blev fyra på Mantorp. Vann hösttävlingen på Kinnekulle.

— Fast den gången skulle Bo Malm vunnit. Han var snabbast på träningen. Kom för sent till start och fick starta men blev ändå tvåa. Något varv till hade han spöat mig också, säger Harald Shetelig.

Men Haralds seger räckte till för att säkra klassegern redan före finalen på Ring Knutstorp där han blev fyra.

Det bästa Harald Shetelig vet är inte SSK-serien.

Snälla poliser

— De svenska poliserna är toppen, säger Harald efter att ha blivit tagen för fortkörning på väg till en av årets tävlingar.

— De är artiga och vänliga. Ber nästan om ursäkt för att de sätter dit en, förklarar Harald som själv sitter hemma i Norge och dömer folk för fortkörning.

Nåja, på racerbanorna är där ingen som sätter fast Harald Shetelig för fortkörning. Inte ens de andra klassmästarna lyckades klå norrmanen som var fräck nog att lägga beslag på titeln "Årets SSK-mästare".

Kanske hade han också tagit priset "Årets sportsman" om något sådant funnits. . .



En vanlig syn i SSK-serien -75. Sheteligs röda Fiat Abarth i spetsen för hela kopplet bilar i Standard II-



När den svenska racerförarsammanslutningen SARF skulle utnämna årets bästa tävlingsarrangör 1975, var det ingen större tvekan: Stockholms Sportvagnsklubb, som i år arrangerat sin egen SSK-serie, Woodhead Super Star Cup för amerikanska V8:or och stått som värd för SM-tävlingar och Riksmästerskap, är landets bästa tävlingsarrangör.

Hemligheten bakom framgången är att man har en fast arrangörstab som kan sitt jobb och som fått en enorm rutin genom att jobba upp SSK-serien. 1972 hade SSK-serien på sina samtliga tävlingar 833 anmälda — i år var det anmälda antalet 1.653 förare! Det är en ökning på nästan 100 %, som berättar att förarna tycker att det är vansinnigt roligt att vara med i SSK:s tävlingar.

1972 och 73 körde man SSK-serien mest för sin egen skull — utan publik. Men efterfrågan på roligare bilar på våra racerbanor fanns där och året efter

försökte Sportvagnsklubben sig på några tävlingar i serien inför betalande publik.

Men att sälja en racingserie som körs under mottot "racing för alla till rimlig kostnad" i 6-7 klasser till en stor publik är inte det lättaste. Nästan som att spela en division 3-match i fotboll på Råsunda.

Inför säsongen 1975 kläckte man så idén att skapa en publikdragande "superklass" att köras parallellt med SSK-seriens klasser. På så sätt skulle en bredare publik lära sig att förstå att racing till rimliga kostnader kan vara nog så roligt som täv-

lingar med 100.000-kronors ekipage.

Förutsättningen var att ett gäng elitförare skulle tävla i publikdragande bilar på så lika villkor som möjligt. Tillsammans med bitillbehörsföretaget Auto-Products smides så planerna till en Woodhead Super Star Cup för amerikanska V8-bilar. Igångsättningen blev lite försiktig, men efter ett par tävlingar började folk tala om "Super Star-serien" och "Woodhead-bilar" i samband med Bosse Emma, Picko Troberg, Hasse Z och co.

Både sponsorn och arrangören hade nått sitt mål: Få tagets produkt namn gick i mun till mun och man knäppade snart Super-serien med SSK-serien.

Samtidigt som folk i mänhet börjat tala om SSK-serien och den förärvänkaraktär den erbjuder, i serien genomgått en intressant utveckling. De tre huvudgrupperna racing-, standard och formelbilar ha för när sedan en klar övertik "racing". 1974 delades enda hårt belastade stand-



SSK-serien har fått det bästa Det här är SSK-seriens bästa tävlingar

SLUTSTÄLLNING SSK-SERIEN 1975

Plac	Namn	Bilmärke	20.4	4.5	25.5	15.6	6.7	16.8	28.9	Totalt
1	Bo Eliasson	Lola 212	0	0	3	0	0	3	5	11
2	Christer Bengtsson		3	0	0	0	0	1	4	8
3	Conny Ljungfeldt	Helle RS	0	0	0	0	0	0	7	7
4	Jan Lundgårdh	Porsche	0	0	0	0	0	0	3	3
5	Sten Hillgard	Porsche	0	0	0	0	0	0	2	2
6	Torsten Palm	Helle RS	0	0	1	0	0	0	0	1
7	Carl Piper	Ford Escort	1	0	0	0	0	0	0	1
8	Ulrik Aubertin-Oxholm	Porsche	0	0	0	0	0	1	1	1

Klass C (26 förare har under året tagit poäng)										
1	Jürg Bächli	Opel Ascona	11	11	11	11	0	9	11	64
2	Mats Lundkvist	Bodola Mk 11	7	8	7	8	9	8	5	52
3	Ole Fall	Porsche 911	9	9	9	3	11	6	0	47
4	Björn Persson	Volvo	0	7	8	9	6	5	9	44
5	Thomas Stenlund	Volvo	5	6	6	6	2	0	4	29
6	Bertil Engström	Volvo	8	0	0	0	8	11	0	27
7	Charlie Bäckstrand	Lotus 7	0	0	5	0	7	7	0	19
8	Björn Scheuer	Volvo P1800	0	4	0	0	0	4	6	14
9	Bertil Karlsson	Lotus 47	0	5	0	0	0	0	8	13
10	Ingvar Jardenius	Cortina	0	0	0	0	4	1	7	12

Klass D (26 förare har under året tagit poäng)										
1	Håkan Sändin	Volvo	9	9	8	8	11	7	6	58
2	Sveneric Olsson	Volvo	11	7	11	9	0	8	11	57
3	Bill Taube	BLMC	8	0	7	11	0	11	0	37
4	Kaj Dahlbakka	Volvo	3	8	0	6	0	9	9	35
5	Lars Nordahl	Sprite	0	5	5	7	9	4	5	35
6	Roger Wibom	BLMC	4	3	0	5	8	6	4	30
7	Greger Pettersson	BLMC	7	11	9	0	0	0	3	30
8	Göran Majsson	Cortina	5	6	0	4	0	0	0	15
9	Håkan Allrin	BLMC	0	0	4	2	0	5	0	11
10	Cay Hedberg	BLMC	6	1	0	3	0	0	0	10

Klass S1 (26 förare har under året tagit poäng)										
1	Erling Carlsson	Lotus Europa	0	11	7	11	9	11	5	54
2	Alf Andersson	Lotus Europa	5	9	11	0	7	5	8	45
3	Mats Åkesson	Lotus Europa	0	8	9	8	9	0	0	42
4	Thomas Lindström	Volvo	11	0	0	0	11	8	11	41
5	Mats Magnusson	Volvo	6	0	4	5	5	7	9	36
6	Bo Wiedesheim	Volvo	9	0	5	9	0	6	2	31
7	Jaak Rikand	Matra	0	7	6	0	6	4	0	23
8	Roland Persson	Volvo	0	5	2	4	4	0	0	15
9	Kjell Magnusson	Porsche	7	0	8	0	0	0	0	15
10	Owe Ståhle	BLMC	0	6	1	3	1	0	1	12

Klass S 11 (19 förare har under året tagit poäng)										
1	Harald Shetelig	Fiat Abarth	11	9	11	9	7	11	7	65
2	Carl-Olov Holmlund	Volvo	8	11	9	7	11	0	8	54
3	Bo Malm	Volvo	5	4	6	8	6	9	11	49
4	Jerry Davis	Fiat 500	7	7	8	6	3	0	6	37
5	John H Olesen	MGB	0	0	0	2	9	8	9	28
6	Jan Björnehag	Volvo	0	0	5	5	8	4	5	27
7	Bernt Wärn	Fiat Abarth	4	8	4	3	2	3	0	24
8	Bernt Thelin	Fiat Abarth	0	0	7	11	5	1	1	23
9	Dieter Schultz	Alfa Romeo	0	0	0	1	4	7	4	16
10	Erik Dahlberg	Renault Gordin	9	6	0	0	0	0	0	15

Klass F 1300 (33 förare har under året tagit poäng)										
1	Thomas Gunnarsson	Merlyn	2	11	9	9	4	3	0	38
2	Rolf Berg	Hansen	9	0	0	0	11	7	9	36
3	Erik Karlsson	Hansen	6	0	0	0	7	11	8	32
4	Bo Martinsson	Royale	11	9	0	11	0	0	0	31
5	Bengt Winquist	Caimann	8	0	7	0	8	0	3	26
6	Owe Falck	Hansen	3	0	5	8	3	4	1	24
7	Åri Timonen	Hansen	0	0	11	0	5	8	0	24
8	Tonny Svensson	Caimann	7	0	0	0	9	0	6	22
9	Stanley Dickens	Lotus	4	0	8	0	0	9	0	21
10	Dan Molin	Hansen	5	0	0	0	0	0	11	16

Klass F 1600 (27 förare har under året tagit poäng)										
1	Erkki Salminen	Brabham	0	9	11	11	8	6	7	52
2	Lars Svensson	Brabham	9	7	6	9	0	8	4	43
3	Henrik Spellerberg	GRD	0	8	0	0	5	9	9	31
4	Leif Engström	Brabham	7	6	0	8	4	5	0	30
5	Anders Olofsson	BIMM GRD	0	0	0	0	0	11	11	22
6	Jan Hammarström	Brabham	6	0	9	7	0	0	0	22
7	Torbjörn Carlsson	Brabham	3	5	0	0	0	7	5	20
8	Lars-Åke Olsson	Merlyn	8	11	1	0	0	0	0	20
9	C-G Linnéus	Brabham	0	2	8	4	0	0	0	14
10	Thomas Waara	Lola	4	3	7	0	0	0	0	14

klassen upp i "standard I och II". Ett genirag som förde ned sig en tillströmning utöver förväntningarna till just standard.

Idag är konfekterna relativt jämnt fördelade över huvudgrupperna. Till nästa säsong försvinner den nuvarande uppdelningen av formelklasserna i Formel 1300 och F1600 och ersätts av rena Formel Ve 1300 och Formel Fordklasser. Det är nästa steg i Sportvagnklubbens strävan att skapa racingtillfällen för så många som möjligt...



Kan det goda förhållandet banägare kontra tävlingsarrangör illustreras bättre? SSK-veteranen Gino Waldner i svängom med Tina Knutsson — dotter till banägaren Håkan Knutsson — på Brännebrona Gästis i samband med en tävlingshelg på Kinnekulle Ring.

SSK SUPER STAR — R5 TS Stålmusen — MINI LADY CUP

SSK:s permanenta administration har gjort det möjligt att medverka till introduktionen av flera roliga klasser i svensk racing. Till nästa år finns tre friska projekt — förutom den egna SSK-serien.

Super Star-cupen nållrar vidare...

Super Star Cup för amerikanska V8:or får en fortsatt luttning på årssuccén. Auto-products AB — ledande företag i klassi- och motordelar — fortsätter att stötta Super Star-serien. Nya förarnamn har redan hört av sig och fortsättningsvis kan bli minst lika intressant.

Renault R5 TS-cup...

Svenska Renault AB i Solna introducerar en

märkescup, som har haft stora framgångar runt om i Europa, även i Sverige. Den svenska R5-cupen är avsedd i första hand för nybörjare — elitförare får hålla sig till Super Star! Sportvagnsklubben har fått förtroendet att hålla i det tekniska arrangemanget.

Mini Lady Cup...

Äntligen en racing-cup för tjejer! BLMC introducerar denna nyhet för 1976. Som namnet antyder är cupen öppen för den populära Hundkojan — Mini — helt standard max 1.000 cc och inte äldre än -72 års modell.

En spännande nyhet som också drivs tekniskt av SSK-staben.

Mer om dessa sidoarrangemang intill SSK-serien i Bilspanning under januari-februari.

KINNEKULLE RING — SSK-banan

— Kinnekulle Ring det är Sveriges glada racerbana. Det är alltid fest på "Ring", var det någon som sa.

Kanske ligger där något i det. SSK har dragit in på Kinnekulle Ring med en strålände feststämning. Discoteque i cafeteria, danstävlingar och hålligång på Brännebrona Gästis.

— Lugn, det är trots allt racingen som kommer i första hand, försäkrar Robin Shorter.

När SSK tog över Kinnekulle Ring i vintras gjorde man det bl a därför att banan är en perfekt klubbana. En kort, knixig bana lämpad för entusiast racing av typ SSK.

— Jag ville göra Kinnekulle till entusiasternas bana. Internationella formeltävlingar och liknande passar inte här. De skall hålla till på Anderstorp och Mantorp, deklarerade Robin Shorter.

Han presenterade också ett ombyggnadsprogram som siktade in sig på att göra det trevligare för publiken. 100.000 kronor skulle SSK pumpa in i banan under årets säsong. Det blev inte mycket gjort.

— Anledningen var att de entreprenörer som skulle utföra arbetet med att flytta kullen inte hann med jobbet då semestern kom emellan, berättar Robin Shorter.

Men till nästa säsong skall arbetet utföras. Kullen mitt i banan skall bort och massorna läggas ut med raksträckan som publikläktare.

— Det finns mycket som jag skulle vilja göra, asfalt i depån, ny beläggning på banan etc. men vi har samma problem som alla andra — pengar, säger Robin.

Hur som helst har man dragit in en glad entusiaststämning på "Ring". I samband med varje

tävling samlas man på kvällen, dansar och har roligt tillsammans funktionärer, förare, mekaniker etc. Så har det varit vid samtliga tre banracingtävlingar som körts under säsongen. Dessutom har med Götene MK som arrangör avverkats tre rallycross-tävlingar.

De sex körda tävlingarna har setts av 34.800 åskådare varav 16.500 faller på rallycross-tävlingarna. Med andra ord har racing och rallycross dragit i princip lika mycket publik.

1976 kommer två stora banracingtävlingar att arrangeras på "Ring". Man inleder påskdagen med SSK-serien, Woodhead Super Star Cup och eventuellt också Renault 5-premiär. Höstens stora tävling körs den 22 augusti.

— Vi är måna om att få till stånd två stortävlingar per år som går in i folks medvetande och blir samma begrepp som t ex Väst-kustloppet är, berättar Robin Shorter.

Men eftersom han anser att det är för lite tävlingar på en så dyr anläggning är han också beredd att köra någon mindre mellantävling mitt under sommaren.

Götene MK står nästa år som arrangör av två rallycross-tävlingar nämligen i februari och oktober. Det kommer också att köras en road racingtävling inför publik.

Det har blivit nytt liv på Kinnekulle Ring...

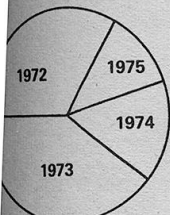


Kinnekulle Ring ställer krav på förarna. Här är Greger Pettersson ute i gruset och passeras av Bill Taubes Koja och Svereric Olssons Volvo.

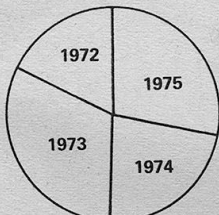
Siffror som talar...

SSK-seriens tekniska reglemente upprättas för treårsperioder. Den första perioden gick över åren 1971—73 och sista period avslutas i och med 1976 års utgång.

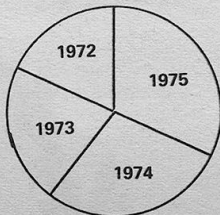
Utvecklingen under en period har stor inverkan när reglementet för nästa period skall fastställas. 1974 delades exempelvis den tidigare standardklassen "E" upp i Standard I och II. Till nästa år delas Formel 1300 — där huvudklassen Formel Ve- och Formel Ford-bilar huserar — upp i respektive FVe och FF. Därmed införlivas också Rikslästerskapen i de VW- och Ford-baserade formelklasserna SSK-seriens arrangemang.



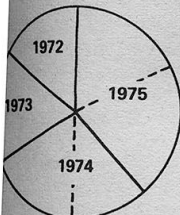
Klass B



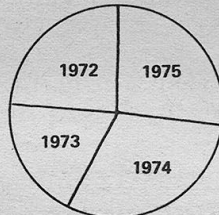
Klass C



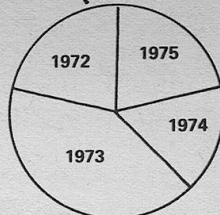
Klass D



Standard I och II samt klass E

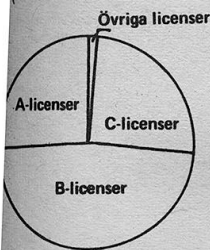


Formel 1300

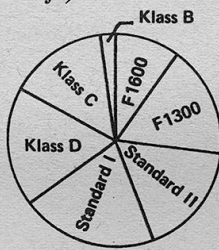


Formel 1600

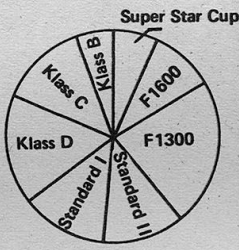
Cirkeldiagrammen ger en bild av det proportionella deltagandet per klass över åren 1972—75. Observera att det som 1972—73 kördes som klass E de två senaste åren är uppdelat i S I och S II (skilda åt med streckad linje).



Licensfördelningen bland det totala antalet startande i SSK-arrangemang 1975.



Fördelningen över de olika SSK-klasserna totalt under 1975.



Antal olika förare fördelade på olika klasser i SSK- och Super Star-serien.

SSK banbrytare med ny sponsoridé

Året var 1974 då Stockholms Sportvagnsklubb introducerade en ny sponsoridé för SSK-serien. En sponsorgrupp bestående av Duckhams, Trend, Auto-Products och Bilsport engagerades att figurera som sponsor för hela serien — inte bara för en enskild tävling som därtills varit vanligt.

1975 trädde nya sponsorer in i bilden och gruppen bestod av Duckhams Oil, Trend Bildelar, EDB datamethod och Illustrerad Motorsport.

Inför 1976 kan Sportvagnsklubben redan nu hälsa två nya sponsorer välkomna — den ena är Goodrich däck, som säljs genom Hugo Henning AB i Borås. SSK:s standardklasser kommer att rulla på Goodrich däck, som tillhandahålls till ett kraftigt reducerat pris, och dessutom kommer Goodrich att sätta upp en extra prispott för Standard II.

Den andra sponsorn som är nykomling i gänget vill inte avslöja sig ännu, men kommer enligt ryktet att synas i klass D.

Manga ringar och utmaningar hur man börjar...

SSK-kansliet får ofta telefonförfrågningar om klubbverksamheten och racingserien. Bilsport har sammanställt de vanligaste, elementära frågorna och SSK ger svaret:

Hur får man tävlingslicens?

— Man genomgår en förarkurs - anordnas bl a av SSK - som innehåller både teori och praktiska övningar. Kursen går normalt över en veckända och är alltid förlagd till en racerbana. Kursavgiften brukar ligga kring 150:-.

Vad måste man göra åt bilen för att få tävla?

— Först och främst skall den uppfylla säkerhetskraven — d v s bilen skall vara utrustad med störtbåge, eldsläckare, säkerhetsbälte, elkontakt, etc. Allt detta lär man sig på förarkursen, men det kan också läsas i Bilsportkalendern som utges av Svenska Bilsportförbundet.

Hur mycket får man trimma?

— Beror på vilken klass man åker i. SSK:s tekniska reglemente finns i Bilsportkalendern eller kan rekvideras från SSK:s kansli. Frågor om reglementet besvaras både per telefon och brev. Hör av dig till SSK om du är osäker om något.

Hur får man information om vad som händer?

— Bäst är att vara medlem i SSK — då får man löpande information om reglementet, tävlingar, klubbträffar, etc. Dessutom går man in gratis på SSK-seriens tävlingar.

Hur blir man funktionär?

— Funktionär kan man bli omgående genom att anmäla sitt intresse till SSK. Efterhand kan man gå kurser och utbilda sig på olika områden.

Vad kostar det att bli medlem i SSK?

— 100 kr om året. Medlemskap ger dig naturligtvis rätt att aktivt påverka SSK-seriens utveckling och framtid. Gratis inträde vid SSK-tävlingar. Rabatt hos en mängd firmor, klubbmöten, tidning, m. m.

Hur mycket är startavgiften vid SSK-tävlingar?

— 125 kronor för SSK-medlemmar och 150:- för övriga.

Varför måste man betala startavgift?

— En tävling drar stora kostnader i form av brandbil, ambulans, banhyra, tillstånd, papper, porto, vakter, etc. Startavgiften används för att täcka kostnaderna. När vi kör publiktävlingar och inkomsten överstiger utgifterna, går en del av överskottet tillbaka till förarna.

KAN MAN VARA MED I FLERA KLUBBAR SAMTIDIGT?

— Ja, man får vara medlem i hur många klubbar som helst, men tävlingslicens kan bara vara utskrivet på en. Man kan t ex vara medlem i SSK, även om man är medlem och kör för en annan klubb.

Finns det något speciellt för sportbilsägaren?

— Som klubbens namn antyder skall den verka för sportbilar. Men seriens utveckling gör att vi inte kan göra specialinsatser för sportbilar.

Från och med 1976 kommer klubben att ha en aktiv del för just sportbilar. Sportbilsträffar och prototyp-tävlingar är planerade. Även om sportbilen allt mer försvinner från vår moderna trafik, kommer vi att aktivt främja dess bevarande.

SSK-SERIEN

□ *Svenska Dagbladets välbekante motorsportjournalist Claes Axell redogör för hur SSK-serien från att ha varit ett rent klubbmästerskap för energiska Stockholms Sportvagns Klubb växt sig allt större och starkare för att under den senaste säsongen såväl kvalitativt som kvantitativt helt överglänsa Svenska Bilsportförbundets officiella SM.*

1975 det definitiva genombrottet för "Entusiasternas Grand Prix"

**Privat
mästerskap
överglänste
Förbundets SM**

□ Bilsportsäsongen 1975 blev både arrangörmässigt och sportsligt det definitiva genombrottet för Stockholms Sportvagnsklubb och dess tävlingsform, SSK-serien, som vida överglänste Bilsportförbundets SM-serie.

Det var nu fjärde året i rad som SSK körde sitt privata mästerskap, som alltmera börjat intressera de "riktiga" tävlingsbilisterna. "Entusiasternas Grand Prix", som serien av hävd kallas, har i högsta grad fått "syndernas förlåtelse" av Svema, som med nöd och näppe samlade 100 ekipage i snitt till årets SM medan SSK lockade 236 deltagare i genomsnitt på sina sju tävlingar. Rekordet med 352 anmälda står Kinnekulle Ring för medan Scandinavian Raceway var "sämst" med endast 174 anmälda. Om solidariteten med klubben/arrangören vittnar det faktum att 83 procent av de anmälda verkligen kom till tävlingsplatserna!

□ SSK-serien startade 1975 på Kinnekulle Ring inför drygt 9 000 åskådare som kunde konstatera att vårpreniärerna — starten gick den 20 april — är besvärliga ur den synpunkten att alltid ett antal deltagare inte hunnit få sina vagnar klara i tid. Småningom blev det dock fina startfält i flertalet klasser av vilka Woodhead Super Star Cup i princip gick utanför SSK-serien med arrangerades av klubben och oftast kördes efter premiären på Kinnekulle Ring den 20 april, på Scandinavian Raceway den 4 maj, på Gelleråsen vid Karlskoga den 25 i samma månad, på Kinnekulle Ring den 15 juli, i Mantorp Park den 6 juli, på Kinnekulle Ring den 17 augusti för att avslutas på Ring Knutstorp den 28 september.

I särklass ihåligaste klassen var Klass B, som slutligen såg Bosse Eliasson, Lola 212, som segrare. Han var först vid målflaggan två gånger och tvåa efter namnkunnige Conny Ljungfeldt i "finalen" på Ring Knutstorp. Där körde Conny — nybliven SM-vinnare i F3 — Tore Helles siluettbil, en "Hundkoja" av superformat, i varje fall under huven. Helle RS, som skapelsen kallades var dock långt ifrån färdig. Det kan emellertid bli en sensation i 1976 års SSK-serie.

I klass C var det aldrig tal om vem som skulle bli mästare. Jürg Bächli, 34-årig fotograf från Stockholm, som för övrigt rattade seriens kanske vackraste vagn, en Opel Ascona med 220 hkr direktinsprutad motor, vann inte mindre än fem av sju tävlingar. Bächli, som triumferade i serien även 1973, var redan klar mästare före finalen i Knutstorp, där han för övrigt också blev etta. Bilsportförbundets läkare, Ole Fall, som aldrig haft några större framgångar i SM, vann klassen 1974 och hade förmodligen klarat andraplatsen denna gång. Ett haveri i Mantorp omintetgjorde Oles funderingar på silverplatsen, som gick till 28-åriga reklamkillen Mats Lundkvist, Stockholm, som började sin tävlingsbana i SSK 1967. Mats körde ett verkligt exklusivt märke, nämligen Bodola MK II, ett hembygge med delar från BLMC, Lotus, Ford Escort., Hillman Imp och Formel Ford. Kraftpaketet utgjordes av en 120 hkr Austin Sprite-motor. En remarkabel insats gjorde Bertil Engström, 27-årig byggnadsjobbare från Södertälje, en av de mera otursförföljda i klassen. Hans snabba Trend-Amazon fick nämligen en fullträff

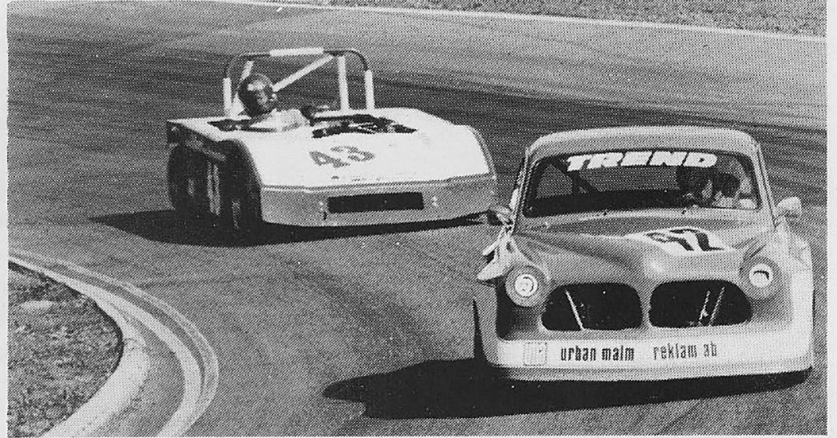
SSK-SERIEN



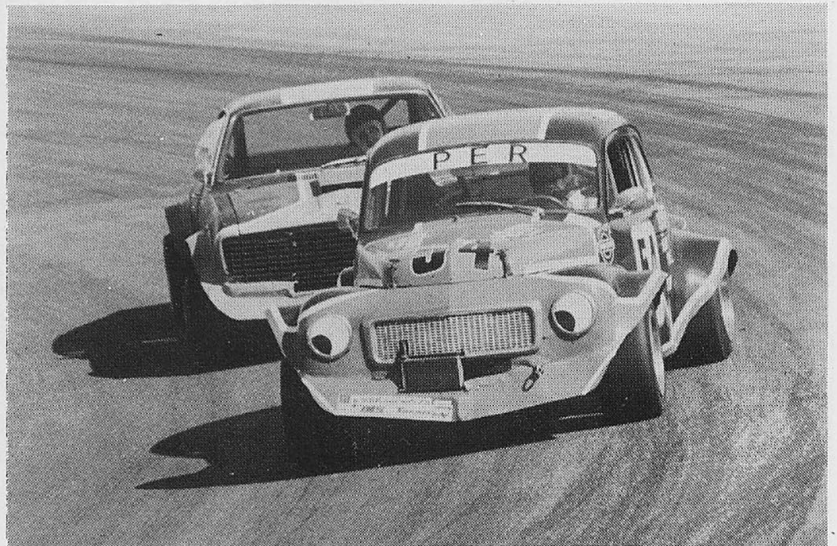
Roger Wibom leder här med sin Matchbox BLMC Cooper före ett helt koppel konkurrenter i klass D under en tävling på Ring Knutstorp.

på Kinnekulle Ring och noterade därmed ekipagets första seger.

Håkan Sandin, ingenjör från Södertälje och bas för inte obekanta företaget Trend, gjorde strålande reklam för företagets produkter då han körde sin Volvo Amazon till seger i klass D. Håkan vann på sin jämnhet och noterade bara en delseger i serien, nämligen i Mantorp Park. Resultatsumman räckte dock till guld och ära. Men det satt hårt åt. År 1974 års klassvinnare, Sven-Eric Olsson, som började sin tävlingsbana som skogsåkare, var bara en enda poäng efter Håkan i slutprotokollet. Olsson vann tre av de sex tävlingar han fullföljde, men bröt efter haveri i Mantorp



En trevlig sak för publiken är den stora variationen på bilar i de olika klasserna i SSK-serien som här där Björn Persson i en modifierad Volvo Amazon håller undan för tvåan i klass C Mats Lundkvist med ett specialåk kallat Bodola.



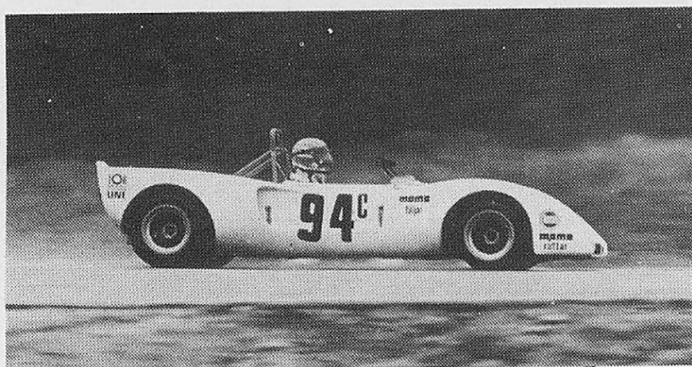
Man kan knappast beskylla deltagarna i SSK-serien för att sakna fantasi när det gäller att bygga om standardbilar till specialåk eller vad sägs om Lerumsföraren Per Svenrots gamla Volvo 544 med långt utdragna bakskärmar och enorma bakhjul.

och blev bara fyra på hemmabanen i Anderstorp. De två toppmännen var i fullständig särklass och det skiljde hela 20 poäng till trean, "hundkoje"-burne Bill Taube, som dock vann två deltävlingar.

Suverän genom året i klass S I har Erling Carlsson varit. I tre år har han toppat mästerskapstabellen och han skulle till slut göra det även denna gång. Men början på serien blev något av en chock för den 33-årige fältflygaren som knuffades av banan av en tillfällig "gäst" från Volvo-Cupen där metoderna kanske är litet hårdare. Erling blev alltså poänglös den gången men körde sin Lotus Europa till trenne delsegrar och en lika väntad som klar slutseger. Det blev för övrigt tre-



Hade SSK arrangerat en speciell tävling för seriens vackraste bilbygge så hade utan tvivel fotografen Jürg Bächli tagit hem priset med den här vackra Opel Asconan med vilken han i klass C kunde inregistrera den klart överlägsnaste klassvinsten i 1975 års mästerskapsserie.



Sedan de internationella storloppen för sportvagnar försvann från de svenska banorna är det bara i SSK-serien man kan få se vagnar som Jan Svenssons eleganta bygge.



Redan förra året tänkte Carl-Olow Holmlund (41) sälja sin Volvo men hittade ingen köpare och fortsatte där tävla. Här jagar han Bo Malm (44) som blev tvåa efter Carl-Olow.

SSK-SERIEN

dubbelt i täten i klassen genom Alf Andersson, bilmekaniker från Vara, klassens ständige tvåa, och djursholmaren Mats Åkesson. Framgångsrikaste inhoppare i klassen var Thomas Lindström, ett av Volvo-Cupens stora namn genom åren. Trots tre delsegrar missade Thomas bronsplatsen med en ynka poäng.

Norge triumferade i klass S II genom juristen Harald Shetelig, 32-åring från Elverum, som var klar mästare redan före Skåne-finalen. Harald körde en Fiat-Abarth, som verkligen hade inneboende krafter av stora mått och tre gånger avflaggades han som förste man. Ibland kom den jäktade domaren i sista stund till tävlingsplatsen och fick starta sist i fältet men var i alla sju deltävlingarna trots detta framme och slogs om medaljerna. Carl-Olow Holmlund, tvåa 1974, som försökte bli av med sin snabba Volvo redan då, hade inte funnit någon köpare utan fortsatte av bara farten även denna säsong. Då man summerade poängen efter fullbordad serie visade det sig att Carl-Olow blivit tvåa även nu. Frågan är om inte kärnan håller en säsong till.



Håkan Sandin säljer ill vardags trimningsdetaljer som han själv testat genom att tävla i SSK-serien med seger i klass D som talande resultat.

Jerry Davis, som ömsom kör SM och ömsom SSK, ramlade nu ner från bronsplats till en fjärdeplats efter Bo Malm, som började serien tämligen svagt, avslutade den med en seger på Ring Knutstorp. Hans bästa körning var nog i Kinnekulle då han inte hann fram till sin pole position vid starten utan fick starta sist. Trots detta handikapp var han tvåa i mål efter Shetelig.

Stockholmsgrabben Bo Martinsson, f.d. fortåkare i Formel K, var favorit till segern i Formel I 300, då serien inleddes på Kinnekulle Ring. Där blev det en klar seger för stockholmaren som också blev tvåa i Anders-torp, där Småland firade stor triumf genom Thomas Gunnarsson. Bosse slog till på Kinnekulle Ring även i junitävlingen, men sedan var det för hans del slut på poängskörden. Gunnarsson skar heller inte guld med täljkniven men summan av kardemumman blev i varje fall småningom en mästerskapstitel.

□ Speciellt intressant var det inte heller i klass Formel 1600 där förre F3-åkaren Erkki Salminen, som kört SM med den äran, debutant i SSK-serien, tog titeln utan större besvär. Lars-Åke Olsson, som tog Formel I 300 år 1974 och sedan flyttade upp i denna klass, gjorde en tämligen slät figur även om han vann den publikfria tävlingen på Gelleråsen. Ett elegant inhopp gjorde däremot SM-meriterade Anders Olofsson som vann de båda sluttävlingarna i bländande stil. Silverplatsen efter Erkki gick till Lars Svensson medan dansken Henrik Spellerberg, blev totaltre. Woodhead Super Star Cup var som skraddarsydd för seriöse Bo "Emma" Emanuelsson, som inte har något emot att plocka hem tusenlappar.

Cupen omfattade sex kval och en final och "Emma" var naturligtvis en av dem som hade kärnan klar redan från starten. Med fyra segrar var han också klar för pole position i finalen på Ring Knutstorp, dit över 4 000 betalande infunnit sig för att se Bosse kamma hem 8 000 kronor och köra in totalt 24 000 i serien.

Det satt emellertid hårt med Bosses seger. Bosse Ridström tog nämligen ledningen före "Emma" och Leif Sjöstrand, i motorkretsar mera känd som Mr Seabeach. Det var krock och läge för hela slanten och plötsligt var Ridström utanför banan och "Emma" och Sjöstrand i ledningen.

Det snackades allvarligt om att Emanuelsson knuffat av Ridström medvetet. Hur det var med den saken blev aldrig uppklarat. En sak är dock klar: kungen i Woodhead Super Star Cup var Bo "Emma" Emanuelsson, som tidigare vunnit lagrar på dansgolvet, på hästryggen och i bil-SM. En gammal man vid namn Per Olov Troberg som inte heller tvekar då han vädrar guld och gröna skogar kastade sig in i leken igen. Trots viss ringrost blev han trea i kvalserien men slutade inte bättre än sexa i finalen. Men litet klöver är också klöver...

**Missade starten.
Blev ändå tvåa.**

**Svårt för "Emma"
innan segern
var bärgad**



Smälänningen Sveneric Olsson kämpade hårt för att vinna klass D och leder här före Greger Pettersson men fick stryk i mästerskapet med 1 poäng av Håkan Sandin.



Som synes är det en salig blandning av vagnar i de olika klasserna i SSK-serien. Här leder Gunnar Hesselgren i en BLMC före Bengt Bergqvist, Escort samt Volvovagnar m.m.



Dom här bägge deltagarna vid SSK:s deltävling på Mantorp Park hade två helt olika uppfattningar om vilken körriktning som var den rätta men Volvoföraren fick rätt.

SLUTSTÄLLNING SSK-SERIEN 1975

Tävlingar: 1) Kinnekulle Ring 20/4, 2) Scandinavian Raceway 4/5, 3) Gelleråsbanan 25/5, 4) Kinnekulle Ring 15/6, 5) Mantorp Park 6/7, 6) Kinnekulle Ring 17/8, 7) Ring Knutstorp 28/9.

KLASS B:

1. Bo Eliasson, Lola 212	11
2. Christer Bengtsson, Porsche	8
3. Conny Ljungfeldt, Helle RS	7
4. Jan Lundgårdh, Porsche	3
5. Sten Hillgard, Porsche	2
6. Torsten Palm, Helle RS	1

KLASS C:

1. Jürg Bächli, Opel Ascona	64
2. Mats Lundkvist, Bodola	52
3. Ole Fall, Porsche	47
4. Björn Persson, Volvo	44
5. Thomas Stenlund, Volvo	29
6. Bertil Engström, Volvo	27

KLASS D:

1. Håkan Sandin, Volvo	58
2. Sveneric Olsson, Volvo	57
3. Bill Taube, BLMC	37
4. Kaj Dahlbakka, Volvo	35
5. Lars Nordahl, Sprite	35
6. Roger Wibom, BLMC	30

KLASS S 1:

1. Erling Carlsson, Lotus E	54
2. Alf Andersson, Lotus E	45
3. Mats Åkesson, Lotus E	42
4. Thomas Lindström, Volvo	41
5. Mats Magnusson, Volvo	36
6. Bo Wiedesheim, Volvo	31

KLASS S 2:

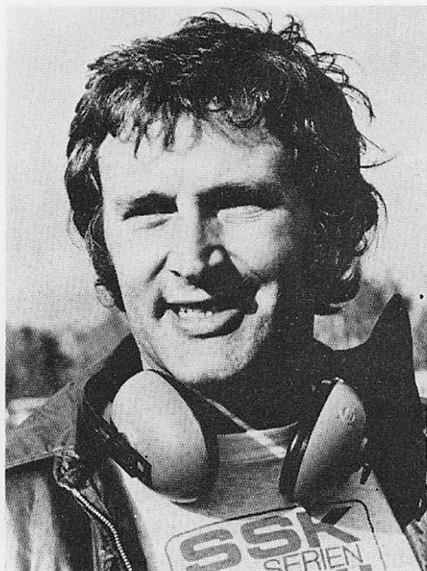
1. Harald Shetelig, Fiat Abarth	65
2. Carl-Olow Holmlund, Volvo	54
3. Bo Malm, Volvo	49
4. Jerry Davis, Fiat 500	37
5. John Olesen, MGB	28
6. Jan Björnehag, Volvo	27

FORMEL 1300:

1. Thomas Gunnarsson, Merlyn	38
2. Rolf Berg, Hansen	36
3. Erik Karlsson, Hansen	32
4. Bo Martinsson, Royale	31
5. Bengt Winqvist, Kaimann	26
6. Owe Falck, Hansen	24

FORMEL 1600:

1. Erkki Salminen, Brabham	52
2. Lars Svensson, Brabham	43
3. Henrik Spellerberg, GRD	31
4. Leif Engström, Brabham	30
5. Anders Olofsson, BIMM GRD	22
6. Jan Hammarström, Brabham	22



Robin Shorter engelsmannen som verkligen satt fart på svensk bilracing genom sitt otroliga intresse för SSK-serien. Svensk bilsport har mycket att tacka denne entusiast för. Som populärt kallas Mr SSK.

Större, vackrare, bättre och rikare än någonsin... Vi har hört de orden många gånger i motorsporten. Men få gånger har de stämt in så väl som när man talar om SSK-serien 1975.

Det var verkligen ett bra år!

Ja, inte var det någon tvekan om att 1975 blev SSK-seriens verkliga genombrottsår. Sju tävlingar ingick och de talrika entusiasterna fick känna på Kinnekulle Ring, Ring Knutstorp, Scandinavian Raceway och Gelleråsen. För första gången körde man officiellt en hel säsong med publik. Seriens sponsorer Trend, Duckhams, EDB och IMS har säkert anledning att vara nöjda. Både press och publik ställde upp i långt större mån än vad SSK-seriens gudfader Robin Shorter antagligen vågat hoppas i sina vildaste drömmar. Och säkert kom väl många av publiken för att gotta sig åt Woodhead Super Star Cup, Robins Shorters snilleblixat där våldsamma amerikanska V8-bilar mätte krafterna.

På ett område innebar SSK-seriens genombrott en nyordning för många, nämligen på det ekonomiska. I SSK betalar alla förare startavgifter i stället för att begära startersättning. Men det finns trots det pengar att hämta.

Kinnekulle Ring 20.4

Säsongspremiären för SSK-serien gick på Kinnekulle Ring. Var annars — från och med 1975 skötte SSK om banan åt banägaren Håkan Knutsson.

Den 20 april mötte hela 9 000 bilsportentusiaster upp på Västergötlands racerbana. De fick vara med om en lovande Woodhead-premiär som vanns i stor stil av Bosse Emanuelsson. "Emma" visade mästartakterna och inte ens friskusen Uffe Larsson från Lidingö kunde hänga med utan fick nöja sig med andraplatsen före göteborgaren Bo Gilbert Persson. Samtliga tre körde Chevrolet Camaro Z28, ett märke som också Picko Troberg höll sig till i sin något oväntade comeback. Picko fick tyvärr motorras under träningen och fick finna sig i att vara åskådare.

I de vanliga SSK-klasserna bjöds det som vanligt på intressanta bilar och friska körningar. I klass B — som på grund av dålig biltillgång i superklassen A var toppklass — vann Christer Bengtsson från Kungälv med en alldeles nyimporterad Porsche 907 i spyderutförande, alltså med öppen kaross. Racergreven Carl Piper — som gör stora framsteg år för år — kom tvåa med sin snabba tvåliters Ford Escort BDA.

C-klassen blev en triumf för Jürg Bächli och hans oerhört välbyggda Opel Ascona, försedd med en imponerande aktermonterad vinge och kylare för vatten och olja strax framför bakhjulen. Allt för väghållningen och viktfordelningen!

Tvåa blev racerdoctorn Ole Fall, Porsche 911.

Bakom Bächli var kampen hård. Tredje platsen togs så småningom av Bertil "Bebben" Engström i en Volvo Amazon före Mats Lundkvists avancerade Bødola MK. II, en öppen sportvagn byggd helt i den gamla fina SSK-andans tecken.

D-klassen blev en triumf för fjolårsmästaren Sven-Eric Olsson från Smålandsstenar och hans vältrimmade Volvo 142. Men loppet var utan tvekan Hundkoje-förarens Bill Taubes föreställning. Han startade från trettonde plats och åkte upp sig till tredje. Tvåan Håkan Sandin i Volvo Amazon drog kanske en lättnadens suck när loppet flaggades av...

I klass S I blev resultatet inte riktigt vad mästerligt körande veteranen och Draken-piloten Erling Carlsson hade tänkt sig. Innan han fått en chans att lägga ytterligare en seger till alla sina tidigare lyckades en Volvo-förare med meriter från cuppen med samma namn knuffa Erling av banan så illa att bilen för första gången på åratals behövde se insidan av en verkstad.

I mästarens frånvaro blev de bägge första platserna en Volvo-angelägenhet. Vann gjorde Thomas Lindström, tvåa var Bo Wiedesheim. Flitige dansken Erik Höyer körde i sin Ford Capri på tredjeplatsen.

Skratta inte åt norrmän i motorsport! Ge dem bra bilar i stället så får ni se på gnistor!

Bevis för att den tesen stämmer är Harald Shetelig, 32-årig domare från Elverum nära Oslo. Harald hade jobbat hela vintern med sin lilla röda Fiat Abarth och blev belönad med en förstaplacering redan i säsongsdebuten. Erik Dahlberg i en vackert blå Renault R8 Gordini blev tvåa efter en fight med Volvo-suitsaren Carl-Olov Holmlund som fick nöja sig med tredjeplatsen.

Formelvagnar fick man också njuta av. F1300 — man kan tävla med FV 1300, Formel Ford och gamla tusenkubiks F3:or samt SSK-specialare — blev en framgång för stockholmaren Bosse Martinsson i en Royale FF, livligt påhejad av energiske pappan Zeth. Rolf Berg, Hansen FVee tog hand om andraplatsen före Bengt Winqvists BM-Vee.

I snabba F 1600 — fritt fram för 1600 cc F3, Formel Super Vee och tvåliters F3-bilar enligt nu gällande reglemente — passade vår internationella storstjärna Conny Andersson på att varmköra sin March 753 inför säsongens tävlingar på Kontinenten. Han vann överlägset före duktige Lasse Svensson från Falkenberg, Brabham BT 35 och fjolårets F1300-mästare Lars-Åke Olsson från Ljungby som nu sadlat om till en Merlyn MK 24.

Anderstorp 3—4 maj

Woodhead-förarna blev allt fler och många hade räknat med att "Emmas" dominans från debuten skulle vara något mindre. Och myc-

ket riktigt — publiken fick se Picko Troberg i ledningen. Men på nytt "Emma" längst upp på prispallen. Picko fick nöja sig med andraplatsen före Hasse "Zäta" Berglund.

Den här gången blev det inte bara mässfäll i klass A utan också i B. Vad händer med sportbilarna i SSK? I klass C blev ställningen i mål densamma som för tre veckor sedan; Bächli, Fall och Lundkvist.

D-klassen var en välkommen viktoria för hallänningen Greger Pettersson som jobbat hela vintern med att ställa i ordning en Hundkoja av sällan skådat slag. Håkan Sandin och hans Trend-Volvo Amazon tog andraplatsen före Kaj Dalbakkas 142:a på 190 hk.

Klass S I var en riktigt fin sportvagnsklass. Mästerlige Erling Carlsson vann med Lotus Europa, tätt följd av Alf Andersson och Mats Åkesson, bägge Lotus Europa. Fjärdeplatsen togs av Jaak Rikand i en Matra Djet och Owe Stähle blev femma med sin Lotus Europa. Precis som i gamla dagar — bara de ädla märkena!

S II bjöd på en alldagligare bil som segrare: Carl-Olov Holmlunds Volvo Amazon före Harald Shetelig och Bernt Wärn, bägge Fiat Abarth.

Bo Martinsson fick hålla tillgodo med andraplatsen i F1300 den här gången. Vann gjorde nämligen Thomas Gunnarsson med Marlyn och trea efter Bosse var SSK-veteranen Kjell Wallin, även han Merlyn.

Lars-Åke Olsson kunde notera första segern för sin nya Merlyn i F1600 före Erkki Salminen i Brabham BT 41 och dansken Henrik Spellerberg i en GRD.

Karlskoga 25.5

I klass C var ordningen den här: Bächli, Fall Persson och Lundkvist. Men i Klass D kunde Sveneric Olsson och hans 142:a registrera säsongens andra seger. Tvåan heter inte överraskande Greger Pettersson och att hitta Håkan Sandin på tredje plats var knappast någon överraskning det heller.

Erling Carlsson vann inte S I! Nej, den här gången var han inte i stöten. Märkeskamraterna Alf Andersson och Mats Åkesson tog hand om första och andra plats och blev därmed de första som slagit Erling Carlsson



På Mantorp Park arrangerades en förarkurs i samband med tävlingarna 6 juli. Där medverkade också Bo Gunnar Larsson från Bollnäs. Han körde en Amazon kombi. Vilket går bra då det gäller SSK-tävlingar. Kom på 17:e plats bland 26 startande. — Foto: Sven Fransson

på mycket lång tid. Några poäng lyckades i alla fall Erling rädda genom att komma in på tredje plats.

Karlskoga är Norges hemmabana sedan Dalsland Ring lades ner. Så gissa vem som vann S II. Ja, just han Harald.

Tvåa efter Shetelig var Carl-Olov Holmlund och trea USA-födde halmstadsbon Jerry Davis som gjorde säsongen bästa körning med sin lilla och mycket gamla Fiat Abarth 500. Nytt stjärnskott i F 1300 kunde man tala om i Karlskoga. Fenomenet hette Ari Timonen och vann helt otippad före Tomas Gunnarsson och Stanley Dickens.

F 1600 blev en ganska lätt match för Erkki Salminen sedan Lars-Åke Olsson brutit när han låg i ledningen i finalheatet. Jan Hammarström kom tvåa, C-G Linneus trea. Den här gången fick man också ihop bilar nog för en B-klass. Segrade gjorde värmlänningen Bo Eliasson från Torsby med sin eleganta Lola T212 FVC före en mera känd hemmason, Torsten Palm, som körde Helle-stallets märkliga Hundkoja med Porsche-motor. Olof Wijk från Halmstad kom på tredje plats med sin eleganta Astra-Nathan RNR-1.

Anderstorp 8 juni Kinnekulle Ring 15 juni

Jürg Bächli vann som vanligt sin klass, alltså klass C. Men andraplatsen tog Amazon-åkaren Björn Persson hand om sedan Ole Fall gått i depå. Mats Lundkvist tog sin traditionella tredjeplats.

Bill Taube kunde triumfera i klass D. Men det var snubblande nära att loppet blev en ny triumf för Greger Pettersson som ledde fint med sin Hundkoja. Men två varv före mål rasade motorn. Sveneric Olsson blev tvåa och Håkan Sandin trea.

När D-klassarna gjorde upp inträffade för övrigt ett dramatiskt olyckstillbud. Claes Rothstein fick punktering på sin Alfa Romeo GTAJ, snurrade, blev påkörd bakifrån av Björn Steenbergs Escort BDA 1150 som i sin tur blev påkörd av Bengt Odelfors Escort 1150. Claes och Björns bilar fattade eld. Alfa blev helt utbränd men Escorten klarade sig tack vare ett sprinklersystem som Björne hade köpt av Bengt Odelfors. Enbart plåtskadorna på Steenbergs bil kostade över 10 000 kronor! Ännu dyrare blev det naturligtvis för Claes Rothstein som fick sin bil totalförstörd. Men samtliga tre undkom utan minsta skrämma.

Erling Carlsson var tillbaka i god form igen. Värste opponenten Alf Andersson åkte av banan. Erling kunde vinna i lugn och ro före Volvo-åkaren Bo Wiedesheim och Mats Åkesson, Lotus Europa.

Fight av fint format bjöds den fåtaliga publiken på i klass S II. Vann gjorde nämligen inte Harald Shetelig. Den här gången fick han finna sig i att vara tvåa efter Bernt Thelin, 37-årig lanthandlare från Töcksfors, som åkte fortare än de flesta trodde han förmådde. Bo Malm, Volvo Amazon, blev trea före Carl-Olov Holmlund i en likadan kärria.



Roger Wibom som sträcker armarna och blommorna i vädret kom på tredje plats i klass D på Mantorp. Segraren — som också blev slutlig klassegrare — Håkan Sandin och Mantorp-tvåan Lars Nordahl slutlig klassfemma gläds i skuggan åt Rogers framgång med den lilla Matchboxen. — Foto: Sven Fransson

Erkki Salminen hade bestämt sig för att satsa hårt på F1600 i SSK i framtiden. Sådant lönar sig tydligen. Det blev en ny triumf på Kinnekulle Ring före Lars Svensson och Leif Engström, båda på Brabham.

Andra segern för året tog Bosse Martinsson i F1300. Thomas Gunnarsson tog andraplatsen. Men först sedan Stanley Dickens diskvalificerats på grund av omkörning under gul flagg. Trea blev Ove Falck, Hansen FVee.

Mantorp 6 juli

Äntligen blev det en seger för Ole Fall i klass C. Bächli försvann nämligen redan under träningen med fel på oljepumpen. Mats Lundkvist blev analogt med detta tvåa istället för trea som han har för vana. Bebben Engström tog tredjeplatsen med sin Volvo Amazon.

I klass D kan man också tala om favoriter som kom bort. Thomas Lindström Volvo 142 var vinnande kombinationen i S I. Erling Carlsson fick nöja sig med andra plats före Mats Åkesson och Alf Andersson. Favorit — eller rättare sagt dark Horse — som kom bort var Lars Bo-

din. Med sin gula Lotus Elan S2 ledde han i två varv innan topplocks-packningen gav upp. Men han kommer väl tillbaka?

Han Harald hade en svart dag på Mantorp Park. Fiatbilen trivdes tydligen inte på den snabba banan och Harald Shetelig fick se tre man före sig i mål: ARGE KONKURRENTEN Carl-Olov Holmlund, Volvo-åkaren Jan Björnehag och John H Olesen som körde en ilsket röd-gul MGB med stor bravur. Formel Ford-dominansen i F 1300 tycktes vara bruten. På Mantorp blev det FVee för hela slanten. Rolf Berg vann klart före Bengt Winquist och Tony Svensson. Favoriterna Martinsson/Gunnarsson hade otur i kvalificeringen och fick starta sist. Placering: elva respektive sju. Ari Timonen glänste på nytt genom att ligga tvåa på sista varvet. Men for ihop med Winquist och halkade ner till sjätte plats.

Eriki Salminens satsning på F 1600 var riktig. Han vann igen — den här gången före det danska Texaco-GRD teamet vars förare Jac Nelleman och Henrik Spellerberg kom tvåa respektive trea.

Kinnekulle Ring 16—17 augusti

Överraskade gjorde dock Bebben Engström som helt sonika åkte ifrån Jürg Bächli och lade beslag på segern i klass C. Bächli fick vara nöjd med andra plats och Mats Lundkvist tog traditionellt tredje plats.

Regn passar Hundkojornas framhjulsdraft. Och när D-finalen just skulle starta började det regna. Bill Taube och hans Hundkoja var först i mål, följd av tvenne 142:or, Dalbakkas och Olssons.

Erling Carlsson visade mästartakterna eftertryckligt och vann med god marginal före Mats Åkesson och Thomas Lindström som var tvåa resp. trea. Bo Malm har uppenbarligen inte samma klockmärke som Jackie Stewart. Hans klocka visade nämligen fel. Följden blev att han kom för sent till starten i klass S II och inte kunde utnyttja sin pole position. Han fick starta sist men inledde genast en våldsamt klappjakt på Harald Shetelig. Han Harald vann, men Bosse blev i alla fall tvåa. John H Olesen och hans MGB blev trea i det lopp som innebar ått vår norske vän säkrade sin mästartitel i klass S II.

Ny stjärna tändes i F 1300 där 28-åriga läraren Erik Karlsson från Södertälje kunde hoppa upp på prispallen för första gången i sitt liv efter en strålande körning med sin Hansen FVee. Stanley Dickens och Ari Timonen gjorde honom sällskap på pallen.

I F 1600 fick publiken stifta bekantskap med ett i SSK-sammanhang nytt namn: Anders Olofsson, go kartstjärnan från Halmstad som kört en fin F3-säsong med sin GRD. Anders vann snyggt före Henrik Spellerberg, GRD, och duktige Lasse Svensson som kommit i bakgrunden med sin gamla Brabham BT 35 under år 1975. Erkki Salminen var redan klar mästare och föredrog att åka på sparläga loppet igenom. Femte plats räckte det i alla fall till.

Ring Knutstorp 28 september

I klass C gick allt efter ritningarna. Mästaren Jürg Bächli vann på nytt. Men den här gången var det nära att han fick spö av lovande södertäljegrabben Janne Svensson som

kör en Royale RP 17 sportbil med stor bravur. Precis när Janne skulle passera Jürg i hårnålskurvan vek sig bakre hjulupphängningen. Samma sak hände för övrigt med just den bilen något år tidigare — men då kördes den av förste ägaren Lars Wramell. Björn Persson blev tvåa, Bertil Karlsson trea med en Lotus 47 (tävlingsversion av Europa, ex-Mr. Muzak och Wramell) och på fjärde plats kom Ingvar Jardenius som borde köra sin gamla Lotus Cortina oftare i SSK-serien.

Sveneric Olsson belönades med seger i klass D efter långt och troget kämpande. Men mästaren blev duktige poängplockaren Håkan Sandin som hela säsongen kört sin Trend-Volvo till topplaceringar. Kaj Dalbakka var tvåa i finalloppet och trea Greger Pettersson. Håkan Sandin kom femma och räddade sin mästartitel med en enda poäng före Olsson.

Erling Carlsson var namnet i S II. Omutlig, ett under av precision, en jättetalang i klubbssammanhang — lovorden haglade över den småvuxne fältflygaren som tog sin fjärde SSK-titel i rad! Men det skall naturligtvis tilläggas att han ingalunda var först över mållinjen. Erling kom sexa efter att han tvingats starta sist efter att för andra gången blivit påkörd av en Volvo Cup-förare. Thomas Lindström Volvo 142 vann före Mats Magnusson, Volvo 142 och Alf Andersson, Lotus Europa.

S I-mästaren Harald Shetelig hörde inte heller till de mästare som fick vinna i sin klass. Han hade haft tekniska problem i kvalet och tvingades starta sist. Det blev istället Amazon-föraren Bosse Malm som vann före duktige MGB-föraren John H Olesen och fjolårsmästaren Carl-Olow Holmlund.



Erkki Salminen från Brötjemark tog hem en överlägsen seger i klass F1600 med sin Brabham. — Foto: Sven Fransson

Dan Molin från Helsingborg segtrade elegant i F 1300 med sin Hanssen FVee i stor stil före FVee-kamraterna Rolf Berg och Erik Karlsson. Mästaren Thomas Gunnarsson linkade i mål med trecylindrig motor, favoriten Bosse Martinsson körde sönder bakvagnen.

I F 1600 höll Anders Olofsson på nytt lekstuga i stor stil och vann före Henrik Spellerberg, GRD. Jonte Johansson kom igen efter ett års tävlingsuppehåll och körde Bilsoms GRD till tredjeplats. Erkki Salminen hade mästartiteln klar och kunde köra i mål lugnt och snyggt på en fjärdeplats för att bärga ytterligare några poäng som en fin avslutning av sin bästa säsong.

Sveneric Olsson höll på att ta hem klass D men blev slagen av Håkan Sandin med en poäng. Här leder Sveneric i alla fall före Håkan.



SSK-SERIEN 1975

Följande tävlingar har körts: 1) 20 april Kinnekulle Ring, 2) 4 maj Anderstorps Raceway, 3) 25 maj Karlskoga Motorbana (Gelleråsen), 4) 15 juni Kinnekulle Ring, 5) 6 juli Mantorp Park, 6) 17 augusti Kinnekulle Ring, 7) 28 september Ring Knutstorp.

KLASS F 1600

1	Erkki Salminen, Brabham	—	9	11	11	8	6	7	52
2	Lars Svensson, Brabham	9	7	6	9	—	8	4	43
3	Henrik Spellerberg, GRD	—	8	—	—	5	9	9	31
4	Leif Engström, Brabham	7	6	—	8	4	5	—	30
5	Anders Olofsson, BIMM GRD	—	—	—	—	—	11	11	22
6	Jan Hammarström, Brabham	6	—	9	7	—	—	—	22
7	Torbjörn Carlsson, Brabham	3	5	—	—	—	7	5	20
8	Lars-Åke Olsson, Merlyn	8	11	1	—	—	—	—	20
9	C-G Linnéus, Brabham	—	2	8	4	—	—	—	14
10	Thomas Waara, Lola	4	3	7	—	—	—	—	14

11	Jean Johansson, JJS	—	—	—	6	—	4	3	13
12	Conny Andersson, GRD	11	—	—	—	—	—	—	11
13	Anders Hermansson, Brabham	5	—	2	—	—	3	—	10
14	John Erik Johansson, GRD	—	—	—	—	—	—	8	8
15	Bo Winberg, Brabham	1	—	4	3	—	—	—	8
16	Nils-Åke Carlberg, Brabham	—	4	—	—	—	2	1	7
17	Jan Ridell, GRD	—	—	—	—	—	—	6	6
18	Walter Backen, Brabham	—	—	—	2	3	1	—	6
19	Bonde Hallenmark, Brabham	—	1	—	5	—	—	—	6
20	Jac Nelleman, GRD	—	—	—	—	6	—	—	6
21	Kjell Larsson, Brabham	—	—	5	—	—	—	—	5
22	Branco Halik, Brabham	—	—	3	—	—	—	—	3
23	Stefan Johansson, Brabham	—	—	—	—	—	—	2	2
24	Kjell Andersson, Merlyn	2	—	—	—	—	—	—	2
25	Björn Modigh, Brabham	—	—	—	—	2	—	—	2
26	Nils-Erik Johansson, Rolando	—	—	—	1	—	—	—	1
27	Hans Johansson, Lola	—	—	—	—	1	—	—	1

KLASS F 1300

1	Thomas Gunnarsson, Merlyn	2	11	9	9	4	3	—	38
2	Rolf Berg, Hansen	9	—	—	—	11	3	9	36
3	Erik Karlsson, Hansen	6	—	—	—	7	11	8	32
4	Bo Martinsson, Royale	11	9	—	11	—	—	—	31
5	Bengt Winquist, Caimann	8	—	7	—	8	—	3	26
6	Owe Falck, Hansen	3	—	5	8	3	4	1	24
7	Ari Timonen, Hansen	—	—	11	—	5	8	—	24
8	Tonny Svensson, Caimann	7	—	—	—	9	—	6	22
9	Stanley Dickens, Lotus	4	—	8	—	—	9	—	21
10	Dan Molin, Hansen	5	—	—	—	—	—	11	16
11	Jaak Avasalu, Hansen	—	—	—	—	6	5	—	11
12	Calle Lundberg, Hansen	—	—	6	—	—	1	4	11
13	Stefan Johansson, Merlyn	1	7	—	—	—	—	2	10
14	Roger Larsson, Merlyn	—	4	—	6	—	—	—	10
15	Weine Holmberg, Caimann	—	—	—	—	—	2	7	9
16	Ingvar Bergh, Lotus	—	3	—	5	—	—	—	8
17	Kjell Wallin, Lotus	—	8	—	—	—	—	—	8
18	Hans Lindfors, FVEE	—	—	—	—	2	5	—	7
19	Övind Larsen, Merlyn	—	—	—	7	—	—	—	7
20	Leif Hellberg, RSM FVEE	—	—	—	—	6	—	—	6
21	Rolf Svensson, Royale	—	6	—	—	—	—	—	6
22	Pär Olsson, Titan	—	5	—	—	—	—	—	5
23	Kjeld B Larsen, Merlyn	—	—	4	—	—	—	—	4
24	Rune Nilsson, Hansen	—	—	—	4	—	—	—	4
25	Lars Persson, RPB	—	—	—	3	—	—	—	3
26	Lars-Erik Lundin, Titan	—	—	3	—	—	—	—	3
27	Lars-Göran Sjöberg, VeeMax	—	2	—	—	—	—	—	2
28	Sven Bengtsson, BeeVee	—	—	2	—	—	—	—	2
29	Jan Melin, Tecno	—	—	—	2	—	—	—	2
30	Helge Svensson, Hansen	—	—	1	—	—	—	—	1
31	Lennart Fahrman, LBM	—	1	—	—	—	—	—	1
32	Hasse Rutgersson, Merlyn	—	—	—	1	—	—	—	1
33	Stig Stenlund, RPB	—	—	—	—	1	—	—	1

19	Ulf Granberg, Volvo	4	—	—	—	—	—	—	4
20	Nils Erik Säfsten, Volvo	—	—	—	1	2	—	—	3
21	Hans Andersson, Volvo	3	—	—	—	—	—	—	3
22	Claes Jerrebo, Volvo	—	3	—	—	—	—	—	3
23	Bo Hermansson, Volvo	—	—	—	—	—	3	—	3
24	Johnny Carlsson, Volvo	2	—	—	—	—	—	—	2
25	Tom Riedel, Volvo	—	2	—	—	—	—	—	2
26	Jan Björnehag, Volvo	—	1	—	—	—	—	—	1

KLASS D

1	Håkan Sandin, Volvo	9	9	8	8	11	7	6	58
2	Svereric Olsson, Volvo	11	7	11	9	—	8	11	57
3	Bill Taube, BLMC	8	—	7	11	—	11	—	37
4	Kaj Dahlbakka, Volvo	3	8	—	6	—	9	9	35
5	Lars Nordahl, Sprite	—	5	5	7	9	4	5	35
6	Roger Wibom, BLMC	4	3	—	5	8	6	4	30
7	Greger Pettersson, BLMC	7	11	9	—	—	—	3	30
8	Göran Majsson, Cortina	5	6	—	4	—	—	—	15
9	Håkan Allrin, BLMC	—	—	4	2	—	5	—	11
10	Cay Hedberg, BLMC	6	1	—	3	—	—	—	10
11	Jerker Eriksson, BLMC	—	—	—	—	7	—	2	9
12	Gösta Pettersson, BLMC	—	—	—	—	—	—	8	8
13	Sture Mårtensson, BLMC	—	—	3	—	5	—	—	8
14	Börge Jespersen, Volvo	—	4	—	—	4	—	—	8
15	Morgan Pettersson, BLMC	—	—	—	—	—	—	7	7
16	Hans Göran Olsson, BLMC	2	—	1	1	1	—	1	6
17	Claes Rothstein, Alfa Romeo	—	—	6	—	—	—	—	6
18	Ulf Granberg, Volvo	—	—	—	—	6	—	—	6
19	Bosse Johansson, BLMC	1	—	2	—	—	—	—	3
20	Gunnar Hesselgren, BLMC	—	—	—	—	—	3	—	3
21	Gunnar Fersson, Volvo	—	—	—	—	3	—	—	3
22	Benny Johansson, Volvo	—	2	—	—	—	—	—	2
23	Bo Carlsson, BLMC	—	—	—	—	2	—	—	2
24	Karl Wirgin, BLMC	—	—	—	—	—	2	—	2
25	Bengt Bergquist, Ford	—	—	—	1	—	—	—	1
26	Sievert Lindblad, Alfa Romeo	—	—	—	—	—	1	—	1

KLASS S 11

1	Harald Shetelig, Fiat Abarth	11	9	11	9	7	11	7	65
2	Carl-Olow Holmlund, Volvo	8	11	9	7	11	—	8	54
3	Bo Malm, Volvo	5	4	6	8	6	9	11	49
4	Jerry Davis, Fiat 500	7	7	8	6	3	—	6	37
5	John H Olesen, MGB	—	—	—	2	9	8	9	28
6	Jan Björnehag, Volvo	—	—	5	5	8	4	5	27
7	Bernt Wärn, Fiat Abarth	4	8	4	3	2	3	—	24
8	Bernt Thelin, Fiat Abarth	—	—	7	11	5	1	1	23
9	Dieter Schulz, Alfa Romeo	—	—	—	1	4	7	4	16
10	Erik Dahlberg, Renault Cordin	9	6	—	—	—	—	—	15
11	Jan Elleman Jacobsen, Volvo	6	2	—	—	1	—	2	11
12	Henrik Walli, BLMC	—	—	—	1	—	5	3	9
13	John Erik Johansson, Ford Escort	3	5	—	—	—	—	—	8
14	Thomas Olsson, Volvo	2	1	3	—	—	1	—	7
15	Stig Göran Svensson, Volvo	—	—	—	4	—	2	—	6
16	Pers Stuesson, Simca	—	—	—	—	—	6	—	6
17	Leo Rand, Volvo	—	—	2	—	—	—	1	3
18	Jörgen Nyström, Anglia	—	3	—	—	—	—	—	3
19	Bo Wermenius, Cortina	1	—	—	—	—	—	—	1

KLASS S1

1	Erling Carlsson, Lotus Europa	—	11	7	11	9	11	5	54
2	Alf Andersson, Lotus Europa	5	9	11	—	7	5	8	45
3	Mats Åkesson, Lotus Europa	—	8	9	8	8	9	—	42
4	Thomas Lindström, Volvo	11	—	—	—	11	8	11	41
5	Mats Magnusson, Volvo	6	—	4	5	5	7	9	36
6	Bo Wiedesheim, Volvo	9	—	5	9	—	6	2	31
7	Jaak Rikand, Matra	—	7	6	—	6	4	—	23
8	Roland Persson, Volvo	—	5	2	4	4	—	—	15
9	Kjell Magnusson, Porsche	7	—	8	—	—	—	—	15
10	Ove Ståhle, BLMC	—	6	1	3	1	—	1	12
11	Ingvar Uthby, Volvo	—	—	3	—	3	1	4	11
12	Torbjörn Wahlfridsson, Volvo	1	—	—	—	—	2	7	10
13	Olof Karlsson, Volvo	—	—	—	6	—	—	3	9
14	Erik Höyer, Ford Capri	8	—	—	—	—	—	—	8
15	Lars Bodin, Lotus Elan	—	—	—	7	—	—	—	7
16	Lennart Thurn, BLMC	—	4	—	2	—	—	—	6
17	Bertil Larsson, Volvo	—	—	—	—	—	—	6	6
18	Kenneth Svensson, Porsche	—	—	—	5	—	—	—	5

KLASS C

1	Jürg Bächli, Opel Ascona	11	11	11	11	—	9	11	64
2	Mats Lundkvist, Bodola Mk 11	7	8	7	8	9	8	5	52
3	Ole Fall, Porsche 911	9	9	9	3	11	6	—	47
4	Björn Persson, Volvo	—	7	8	9	6	5	9	44
5	Thomas Stenlund, Volvo	5	6	6	6	2	—	4	29
6	Bertil Engström, Volvo	8	—	—	—	8	11	—	27
7	Charlie Bäckstrand, Lotus 7	—	—	—	—	5	7	7	19
8	Björn Scheuer, Volvo P1800	—	4	—	—	—	4	6	14
9	Bertil Karlsson, Lotus 47	—	5	—	—	—	—	8	13
10	Ingvar Jardenius, Cortina	—	—	—	—	4	1	7	12
11	Leif Carlsson, Volvo	—	3	—	—	5	—	3	11
12	Christer Kling, Ford Escort	—	—	4	—	—	2	3	9
13	Bengt Wännman, Colifer BMW	—	—	—	7	—	—	—	7
13	Mats Johansson, BMW	—	—	—	2	5	—	—	7
15	Stig Zackrisson, Saab	6	—	—	—	—	—	—	6
16	Kenneth Nolé, Volvo	—	—	—	—	3	—	2	5
17	Hans Bourghardt, Lotus Elan	4	—	—	—	—	—	—	4
17	Per Svenrot, Volvo	3	1	—	—	—	—	—	4
17	Preben Kristoffersson, Porsche 911 S	—	—	—	4	—	—	—	4
17	Håkan Strandner, Lotus Elan	—	—	3	1	—	—	—	4
21	Erik Judén, BLMC	2	—	1	—	—	—	—	3
22	Torbjörn Högberg, Opel Kadett	—	2	—	—	—	—	—	2
22	Stuart Östin, Ginetta	—	—	2	—	—	—	—	2
24	Björn Johnsson, Anglia	1	—	—	—	—	—	—	1
24	Anders Löwqvist, BLMC	—	—	—	—	1	—	—	1
24	Börje Andersson, Lotus Elan	—	—	—	—	—	—	—	1

KLASS B

1	Bo Eliasson, Lola 212	—	—	3	—	—	3	5	11
2	Christer Bengtsson, Lola 212	3	—	—	—	—	1	4	8
3	Conny Ljungfeldt, Helle RS	—	—	—	—	—	—	7	7
4	Jan Lundgårdh, Porsche	—	—	—	—	—	—	3	3
5	Sten Hillgård, Porsche	—	—	—	—	—	—	2	2
6	Torsten Palm, Helle RS	—	—	1	—	—	—	—	1
7	Carl Piper, Ford Escort	1	—	—	—	—	—	—	1
8	Ulrik Aubertin-Oxholm, Porsche	—	—	—	—	—	—	1	1

Robin Shorter:

'GUDFADERN'

• Måndagen den 29 september – racing-säsongen är slut för Robin Shorter. Hans framgångsrikaste säsong hittills. Hur känns det egentligen?

– Riktigt skönt tack. Nu äntligen kan man få sova. Men självklart känns allting rätt behagligt. Årets säsong har varit fantastisk. Satsningen på Woodhead Super Star Cup har slagit väl in, även om det inte blev som jag drömde det skulle bli. Men som man drömmer blir det aldrig.

Lyckats

Som heltidsanställd på SSK för att leda SSK-serien och Woodhead Super Star Cup har den f.d. engelsmannen lyckats. En del hävdar dock att införandet av Woodhead-cupen var av ondo.

– Det har inte haft någon negativ inverkan på SSK. Tvärtom. Däremot har de två SM-tävlingar vi kört varit en miss. Det blev för mycket att arrangera SM och SSK-serien samma helg.

SSK-serien har samlat överfulla startfält i år. Utvecklingen tycks vara positiv.

– Det som hänt i år kan bli ett problem för oss. Vi måste lösa problemet med överfulla klasser annars är vi snart inne i ett sådant läge att vi får dela på klasserna i två heat och då spricker helt tidsschemat. Detta som hänt är inget negativt men det bara kom så fort, så överraskande. Vad det beror på är svårt att säga. Kan bero på vår satsning på utbildning. Där tror jag att i framtiden kan man tänka sig att köra en förarkurs i samband med varje tävling.

Fulltecknat program

Måndagen den 29 september, säsongen är slut. Vad skall Robin Shorter göra när han vilat ut?

– Jobba med utställning. Tillsammans med Picko Troberg arrangerar SSK Sportvagnen & Vi den 13-21 mars i Stockholm. Dessutom har »the silly season» börjat. Jag måste se till så att det blir en fast linje bland alla spekulationer. Jag skall i höst jobba med 1977 års reglemente. Nuvarande SSK-reglemente går ut hösten 1976. En ny treårsperiod väntar och här har vi principlinjen klar d.v.s. det blir standard A, specialstandard, två racingklasser och en formelklass. De flesta klasserna följer den gängse SSK-ramen. Nytt är standard A biten.

– Jag måste lägga upp riktlinjerna och förhandla med våra sponsorer. De gamla sponsorererna vill vara kvar och dessutom finns flera nya. Här har vi ett angenämt problem nämligen att ge alla dem som vill vara med en plats som de får ett utbyte av. Just nu är cirka tolv sponsorer aktuella för nästa säsong.

– Till höstens arbete hör också att förhandla med racerarrangörer och spika programmet för nästa år. Nästa år räknar vi med publiktävlingar på alla banor. Det vill säga även på Karlskoga och Falkenberg.

– Vi skall förbättra våra administrationsmöjligheter i vinter för att kunna ge bättre service åt racingvärlden.

Fler publiktävlingar

Vad händer med Woodhead Super Star Cup inför nästa säsong?

– Det är ännu för tidigt att diskutera den här delen. Men eftersom det redan stått att läsa i engelsk fackpress så sticker jag inte under stol med att en möjlighet är en engelsk-svensk serie om 10-talet deltävlingar. Det finns redan ett 15-tal intresserade engelsmän och meningen skulle i så fall vara att köra kring fyra tävlingar i England och resten i Sverige. Nu återstår att lösa en del detaljer bl a kring den ekonomiska biten.

Händer något nytt med SSK-serien nästa år?

– Klasserna är de samma och uppläggnen likaså. Det enda som är nytt är att det blir fler publiktävlingar sedan förhoppningsvis även Karlskoga och Falkenberg kommer in i bilden.

Bluff?

Hur länge kan SSK hålla på att locka publik med Super Star?

– Om allt går vägen kan Super Star bli elittracing som ett begrepp. Det kan bestå som en rolig grej som för racing tillbaka till den gamla goda tiden. Det måste finnas elittracing i svensk motorsport. Det måste finnas ett mål dit grabbarna siktar i stil med vad formel 1 är i internationell motorsport. Men därmed inte sagt att Super Star-klassen måste vara V8:or.

Varför har Super Star-serien blivit en succé?

– Det var ett nytt begrepp som kom in. Folk tyckte det var roligt att det fanns något annat än SM. Där tror jag hela svaret ligger.

Är Woodhead Super Star Cup en uppreklamerad bluff?

– Det är klart att den är uppreklamerad. Men det svaret hänger på målsättningen. Ser man det kortsiktigt är svaret ja, ser man det långsiktigt är det nej. Vi ser Super Star klassen som en långsiktig satsning.

Du håller alltså inte med att Super Star lyckats därför att andra arrangörer misslyckats?

– Det är klart att vi åtnjutit en fulländad reklam. Men det har också Kvälls-posten News Race och Västkostloppet. Nej, vår fördel är att vi har en ny vara att sälja.

Bort med paniken

Vad skall man göra med svensk bilspport i framtiden?

– Stabilisera. Svensk bilspport skall låra sig att inte råka i panik när det går lite snett. Det måste vara en allmän stabilisering – inte bara klassindelningen – folk måste få arbeta i trygghet. Förhastade beslut är ett av de stora feLEN. Vi måste få en fast plan att arbeta efter.

Renault-cupen varför blev det SSK och vad kan det ha för betydelse?

– Att det blev SSK beror på att vi blev tillfrågade och tyckte det var en allvarlig satsning. Den serien kommer att bredda bilspporten i botten. Jag tror på serien.

Egen bana

Övertagandet av Kinnekulle Ring har det blivit vad ni räknat med?

– Visst är det jobbigt med egen bana. Men allt har blivit som vi trodde. På sikt tror jag vi löser alla problem.

Vad händer med Kinnekulle framöver?

– Tävlingsmässigt blir det två stortävlingar per år där vi just nu är måna om att få till stånd en traditionell tävling som går in i folks medvetande i stil med Västkostloppet.

– Men det finns ingenting som säger att man skall kunna köra några mindre tävlingar också. En motorbana är alldeles för dyr för att bara användas för två tävlingar.



Styrelsen 1975

Ordförande	Robin Shorter Vikingavägen 5, 194 00 Upplands Väsby Tel: B 0760/806 77 A 08/67 76 83
Vice ordförande	Bo Palmehorn Gäddvägen 29, 175 47 Järfälla Tel: B 0758/372 34
Sekreterare	Olle Odsell Vikingavägen 3 C, 150 10 Gnesta Tel: B 0158/120 54
Kassör	Olof Ohlsson Burschstigen 7, 183 30 Täby Tel: B 08/768 11 39
Repr. för klubbsidan	Kjell Sandler Skebokvarnsvägen 149, 124 35 Bandhagen Tel: B 08/749 05 74
Repr. för tävlingssidan	Björn Bellander Tegelbruksvägen 8, 730 61 Virsbo Tel: B 0223/345 50
Revisor	Ulf Gahnström Sjövägen 3, 131 00 Nacka
Revisor	Björn Magnusson Marknadsvägen 67, 183 34 Täby Tel: B 08/758 73 37
Inbetalningar skall ske till:	Stockholms Sportvagnsklubb Olof Ohlsson Burschstigen 7 183 30 Täby
Klubbens postgironummer:	11 87 52 - 5

Stockholms Sportvagnsklubbs tävlingskommitté

Robin Shorter
Björn Bellander
Kjell Sandler
Olof Ohlsson
Bo Palmehorn
Lars Söderholmen

Valberedning för
1976 års styrelse:

Pia Boman Tel B 08/715 40 25
Bibbi Shorter Tel B 0760/806 77
Kenth Frohde ordf. Tel B 08/61 20 03
Tel A 08/63 29 45

MIN FRU VILL KÖRA RACERBIL. HON KAN INTE VARA RIKTIGT KLOK.

Nu introducerar Leyland Mini Lady Cup i Sverige. Nu får vi grabbar inse att det blir fler tjejer än vanligt i depåerna.

Tjejer som inte längre står och hänger i skuggan av skitiga mekaniker och he-män i flamsäkra overaller. Tjejer som inte längre ställer upp med fika och omfamningar i samma utsträckning som förr.

Nu kommer det tjejer som vill veta vad vi håller på med. Och varför saker och ting skall sitta som dom sitter på en racerbil. Tjejer som vill ha hjälp med en förgasarjustering. Tjejer som vill låna dina nya röda tävlingshandskar för att dom passar så bra till hennes nya overall.

Tjejer som vill låna din domkraft och mekaniker. För nu skall tjejerna åka race, precis som vi killar alltid har gjort.

Med en enda skillnad.

I Mini Lady Cup får endast tjejer delta. Dom åker allihopa i likvärdiga bilar. Mini 1000. (Inga Cooper, G'I eller Clubmans är tillåtna.)

Bilarna får inte trimmas eller grejas med. Allt skall vara standard. Dom åker till och från tävlingarna med sina racerbilar, eftersom dom skall vara inregistrerade och godkända hos SBP. Och mellan racen kör dom som vanligt sin Mini som shoppingkasse.

Förutom en vanlig standard Mini (bilarna får ej vara äldre än -71) har dom satt dit ett säkerhetspaket som alla banbilar måste ha. Det paketet innehåller störtbåge, starkare fälgar, el-kontakter m.m. och säljes av Leyland till ett i racingsammanhang oförskämt lågt pris.

Tjejer åker på vanliga standarddäck. Och för rättvisans och kostnadernas skull är det samma märke och till reducerat pris. Dom slåss om prispengar som vi grabbar i många klasser ser som förmögenheter. Och till slutsegrarinnan ställer Leyland upp med en splitter ny Mini på toppen av prispengarna.

Tjejer säger alltid att vi män har det så bra förspänt i alla sammanhang. Men en så fördelaktig racerbilsklass har vi grabbar aldrig haft.

Och kommer nog aldrig heller att få. Om det nu beror på att tjejerna är förnuftigare än vi män, eller för att dom inte begriper sig på bilar.

Om din fru, fästmö eller älskarinna vill ställa upp i det här så skall du hjälpa henne. Du kan ju inte neka henne det, eftersom hon aldrig har kunnat neka dig

Även om Mini Lady Cup är en ren klass för tjejer så är det ändå vi killar som vinner på Mini Lady i långa loppet. Vi får tjejer som intresserar sig mer för vad vi håller på med. Vi får full förståelse när vi försvinner på kvällar och nätter för att meka (det är ju hennes bil som skall justeras). Det blir inga ensamma och ointresserade tjejer kvar hemma under helgerna. Nu åker dom med för att köra sitt eget race. Och om dom inte vill köra själva så åker dom med för att heja på sina medsystrar.

Tävlingsbestämmelserna och reglementet är under tryckning. Skicka in kupongen så skickar vi dom så fort dom är klara.

Stockholms Sportvagnsklubb
Surbrunnsgatan 5, 114 21 Stockholm

Skicka mig tävlingsbestämmelser och regler till
Mini Lady Cup.

Namn.....

Adress.....

Postnr..... Postadress.....

 **Mini Lady Cup**

sponsored by British Leyland (Sweden) AB

WOODHEAD SUPER STAR CUP - SM FÖR BILAR - SSK-SERIEN

Stockholms Sportvagnsklubbs tävlingsprogram 1975

Datum	Woodhead Super Star Cup	SSK-serien	SM för bilar
20 april	Kinneulle Ring	Kinneulle Ring	---
4 maj	Scandinavian Raceway, Anderstorp	Scandinavian Raceway, Anderstorp	---
25 maj	---	Gelleråsen, Karlskoga, ej publik	---
14-15 juni	---	Kinneulle Ring ^{14/6}	Kinneulle Ring ^{15/6}
6 juli	Mantorp Park	Mantorp Park	---
16 - 17 augusti	Kinneulle Ring ^{17/8}	Kinneulle Ring ^{17/8}	Kinneulle Ring ^{16/8} (final)
28 september	Ring Knutstorp (final)	Ring Knutstorp (final)	---

Upplýsningar:

Robin Shorter, ordf., tel 08/67 76 83 eller 0760/806 77

Sven Berggren, pressch., tel 0431/545 40 (dygnet runt)