

SSK-SERIEN

Vår medarbetare Claes Axell, Svenska Dagbladet berättar här om hur Stockholms SVK med nya djärva idéer och en smått otrolig energi lyckats blåsa liv i den dödsdömda bilaracingsporten genom att bl.a. lyckas med konststycket att skaffa sponsorer så att deltagarna fått chansen att tävla om stora prispengar istället för att som tidigare tvingas betala för att få en möjlighet att vara med och köra biltävlingar.

Fenomenalt jobb ger liv åt bansporten

□ Den femte upplagan av SSK-serien blev en ny fullträff för de glada arrangörerna av "Entusiasternas Grand Prix". Från att ha varit den rena amatörismens högborg vad gäller bilracing har SSK-serien numera närmast blivit fyrrhjulingarnas främsta tävling och förbundets officiella mästerskap ett "bihang". SM-arrangörernas totala budget och omsättning torde närmast kunna betecknas mikroskopisk i förhållande till SSK:s totala verksamhet. I sammanhanget torde noteras att SSK numera inte bara sköter sin egen serie utan istort är hälften part i SM.

När man summerar bilracingssäsongen finner man att det totala antalet SM-poängtagare i snitt är tio per klass. I SSK-serien har totalt 197 förare tagit mästerskapspoäng. I standardklasserna betyder det ett snitt på 31 förare/klass medan siffran för racerklasserna är 25 pr klass. Det om något visar att SSK:s väg är den rätta. Därtill kommer att ett allt större antal etablerade SM-förare börjat "fylla ut" säsongen genom att köra SSK-serien. Av årets svenska mästare vann sålunda Bengt Odelfors, Botkyrka, Ford Escort, även "Matchbox Cup", det vill säga klass D i SSK-serien.

Medan samtliga svenska mästare 1975 kunde försvara sina titlar 1976 blev det ombyte i samtliga klasser i SSK-serien och endast ett fåtal av fjolårets toppmän fanns med på prispallen efter sistlidna säsong.

SSK-serien startade i Mantorp Park veckan före SM-premiären i slutet av april och avslutade i mitten av oktober på Scandinavian Raceway i Anderstorp. Man körde sju klasser, alla sponsade av företag med mer eller mindre anknytning till sporten. Standardklasserna kallades sålunda Duckhams Trofén (S1) och Goodrich Cup (S2) medan racingklasserna döpts till Trend Trofén (C) och Matchbox Cup (D). Av Formelklasserna hade Formel F fått tillnamnet Vulko Cup

medan Formel V kristnats till Spola Kröken Cup. Formel 1600 — det vill säga F3 — nöjde sig däremot utan bidrag av sponsorer.

Duckhams Trofén blev från början till slut en enda uppvisning av djursholmaren Mats Åkesson, som var bronsman i klassen 1975 och nu körde sin Lotus Europa till fem delsegrar av åtta möjliga. Mats var aldrig sämre än trea denna säsong. Segervana Lotus fick det litet kämpigare den här gången och någon tredubbel klassegger som 1975 blev det inte. Farliga och i Volvo Cupen väl skolade förare vann nämligen de återstående trenne delsegrarna och Bo Wiedesheim, halmstadgrabben som i fjolårets RM kom på silverplats, tog andraplatsen lätt och ledigt före märkeskamraten Bo Hermansson. Erling Carlsson, Älvsjö, som vann klassen med Lotus 1975 hängde med i början av säsongen, men slocknade och överlät till 24-årige Mats att försvara det brittiska märkets färger. Det gjorde nu Mats med den äran. Notabelt är att hans vackra Lotus egenhändigt byggts som ett examensarbete.

Om nu Volvo inte förmådde hävda sig i Duckhamklassen så gjorde man det med besked i Goodrichcupen. Bosse Malm Björnlunda, bronsman 1975, ansågs av expertisen som stor favorit i S2 och kunde sedan resultaten från de sex deltävlingarna summerats också ställa sig överst på prispallen. Bosse gjorde en riktigt snygg serie och missade endast hösttävlingen på Kinnekulle Ring. Jan Björnerhag, Frillesås, var Bosses svåraste konkurrent och vann totalt tre av deltävlingarna, bland annat premiärtävlingen, som han ledde från start till mål. Litet ojämnare gick det sedan men hans andraplacing totalt var ohotad och fullt rättvis. Malm och han var först i varje tävling utom på Kinnekulle Ring, där de försvann ut ur protokollet och överlät åt göteborgaren Hans Lihv att köra Volvo till



En sak som gjort SSK-serien populär är att publiken där kan få se de mest egenartade bilar i aktion såsom t.ex. det här något unika ekipaget. Bilen är ett hembygge med sex hjul konstruerat efter samma princip som engelsmannen Ken Tyrrells Formel 1-racer vilken körs av vår egen VM-stjärna Ronnie Peterson.



Även den bäste kan ibland hamna utanför banan och här är det förre svenske mästaren Rune Tibbasson som brakar in i skyddsräcket på Ring Knutstorp.

seger och därmed en bronsplats i slutprotokollet. Norrmannen Harald Schetelig, segrare i klassen 1975, hade inte samma framgång i serien denna gång utan fick nöja sig med en blygsam placering i mitten på prislistan.

Det blev Volvo i täten också i Trend Trofén. Slutsegrare blev nämligen Amazon-föraren Björn Persson, Norsborg, vilket i viss mån måste betraktas som en sensation. Regerande mästaren Jürg Bächli. Älta var nämligen med och luftade sin segerrika Opel Ascona. Jürg var också klassens meste segrare med fyra vinster mot Björns två. Men eftersom Bächli endast hade dessa fyra resultat i serien kunde det inte bli mera än 44 poäng. Björn däremot plockade poäng i sex deltagningar och det räckte mer än väl till guld.

Väl meriterade norrmannen Herman Dalbakk, NSU, tillhörde de stora namnen i klassen men körde alltför sällan och lyckades heller inte ta många poäng då han väl var med. Men han är alltid lika rolig att se med sin fräna körning. En överraskning av stora mått var Janne Svensson, Tumba, som körde sin Royale till tvenne delsegrar och en total fjärdeplats efter Bebben Engström, Volvo, som med bland annat fyra andraplaceringar endast var hårfint efter Bächli i slutproto-



Genom att strikt hålla innerspåret lyckas Björn Persson hålla argaste konkurrenten om Trend-Trofén bakom sig och slutplaceringen i serien blev också densamma.



Bosse Malm plockade hem förstaplatsen i tävlingen om Goodrich Cup men här får han faktiskt finna sig i att ligga bakom blivande tvåan Jan Björnerhag.



Den småländske entusiasten Svereric Olsson kunde hålla fjolårsvinnaren Håkan Sandin bakom sig både här och totalt i Matchbox Cup men blev ändå bara tvåa efter Bengt Odelfors.



Tävlingen om Matchbox Cup blev en av SSK-seriens mest spännande och intressantaste klasser med massor av olika bilmärken inblandade i uppgörelserna om slutsegern. Detta framgår bl.a. av den stora bilden här ovan från Falkenbergs Motorbana där Iriskusen Greger Pettersson leder hela kopplet närmast följd av Kaj Dalbakka och Håkan Sandin Dalbakka fick till slut dela andraplatsen med Svereric Olsson sedan båda hamnat på 54 poäng medan Greger Pettersson fick hålla tillgodo med en fjärdeplacering i generalprotokollet.

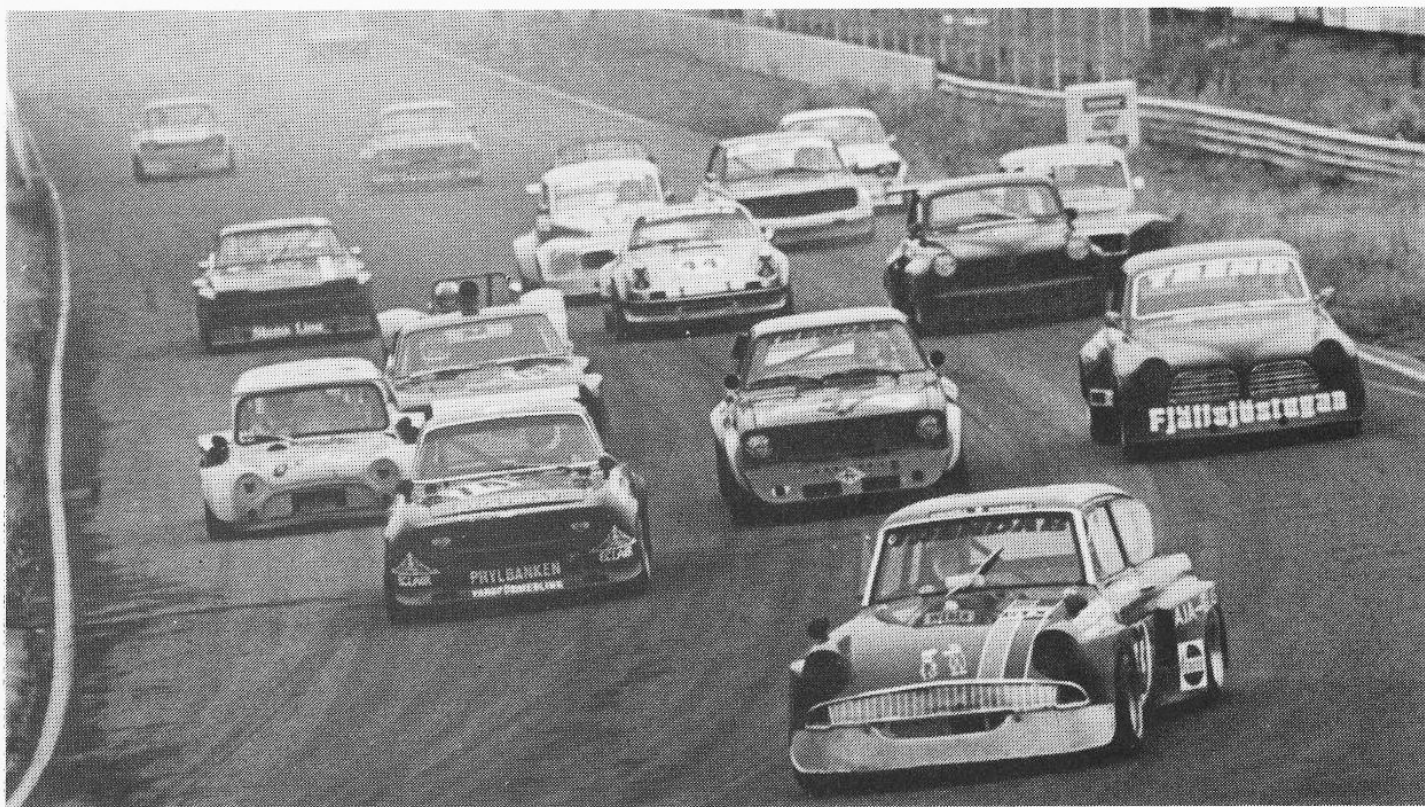


Björn Persson överraskade med att snuva samtliga konkurrenter på förstaplatsen i uppgörelsen om Trend-Trofén i SSK-serien.

kollet. Trend Trofén var SSK-seriens största klass med inte mindre än 35 poängtagare fem mera än den totala prislistan i SM i bilracing!

Man får kanske börja tala om "Klass Odelfors" även i SSK-sammanhang. Den femfaldige SM-vinnaren från Tyresö — med licens för Botkyrka MK — gjorde nämligen processen kort med konkurrenterna i Matchbox Cup. Sveneric Olsson, Smålandsstenar, med en av vårt lands vassaste Volvo-ekipage, tvåa i klassen 1975, tillträdde man vid seriestarten ganska stora segerchanser men Sveneric fick överraskande nog fullt sjå att klara silverplatsen före märkeskamraten Kaj Dahlbacka, Upplands Väsby. De båda stannade på samma slutpoäng, men Kaj hade bara en delseger mot Svennerics tre och fick därför nöja sig med bronset.

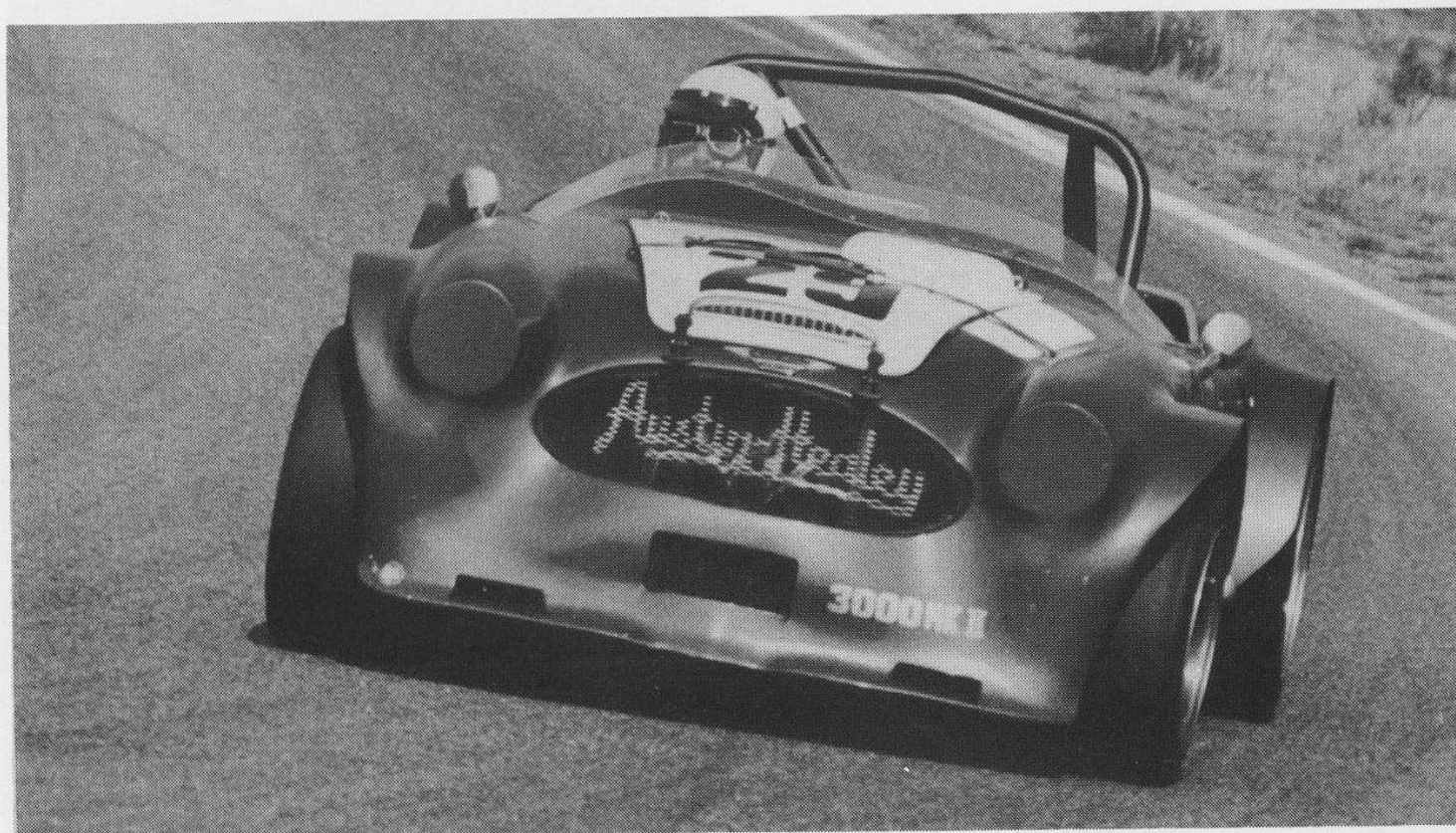
Olsson hade också litet otur i seriestarten då han körde storartat mot Odelfors och kom tvåa. En kontrollvägningen av Olssons vagn visade emellertid att hans Volvo var för mycket "lättad" och han diskades helt enligt reglerna. Odelfors var som tidigare nämnts det stora namnet i klassen och vann inte mindre än fyra deltävlingar. Han blev dessutom tvåa både i Falkenberg och i sommartävlingen på Kinnkulle Ring. Däremot blev Bengt rejält slagen i septembertävlingen



En salig blandning av bilar allt ifrån Ford Anglia modell "5-dagarsvecka" till Porsche återfanns på startlinjen för Trend Trofén i Anderstorp där Jan Andersson håller tåten in i startkurvan framför Owe Nicklasson samt Erling Carlsson.



Med sin lilla eleganta, hemsnickrade Sprite leder här den slutliga femman i tävlingen om Matchbox Cup Lars Nordahl före Roger Wibom i en ordentligt breddad "hundkoja" som inte har så mycket kvar av sitt ursprungliga utseende.



I "Entusiasterna Grand Prix" är det långt ifrån alla som har siktet inställt på att vinna. De flesta är med för sitt höga nöjes skull såsom exempelvis Ulf Lydholm vilken här ses i aktion med sin gamla hederliga Austin Healey.

på samma bana, då Kaj Dahlbacka fick sin fullträff medan Bengt missade starten grovt och sedan hade all möda i världen att kämpa sig upp genom det stora startfältet till en tredjeplats, Bengts sämsta i serien.

□ Formelklasserna bildar en speciell grupp i SSK-serien och är var för sig nästan lika väl besatta som standardklasserna. I Formel Ford Vulko Cup fick säkre Bo Martinsson, Skärholmen, en välförtjänt fullträff och vann klassen klart till stor glädje för pappa Zeth som sett sina barn vinna stora framgångar på motorbanor till lands och i vattnet. Bosse började i Formel K och är nu väl etablerad i Formel F efter ett mellanspel i Formel 3.

Martinsson körde en Royale till fyra segrar och två andraplatser och var den ende föraren i hela SSK-serien som körde i mål och tog poäng i samtliga deltävlingar. En pålitlig ung man med andra ord denne Bosse. Smälänningen Pär Olsson, Titan, missade bara en start och var komfortabel tvåa före norske överraskningen Kjeld E. Larsen. Merlyn, Nils Arne Johansson, Stockholm, tia i RM i Formel Ford 1975, gjorde två meriterande körningar i serien, nämligen i två framträdanden på Kinnekulle Ring vilka båda resulterade i segrar!

Att Calle Jonsson, den nära 40-årige lanthandlaren från Vrå i Halland, skulle skänka bort segern i Formel V Spola Kröken Cup var det säkerligen ingen som trodde. Calle, som ju med raska steg närmar sig veteranåldern, vann ju 1975 allt som kunde vinnas, nämligen "EM" det vill säga VW Silverpokal, Skandinaviska Cupen och Riksmästerskapet, kunde nu utan större svårighet köra sin Kaimann till en ny mästerskapstitel. Visserligen vann Calle inte mer än två deltävlingar men höll sig å andra sidan så väl framme i de övriga att poängen räckte "med råge".

Klassen var i övrigt ganska jämn och Tonny Svensson, Holmsjö, Kaimann, knep silvret en ynka poäng före Erik Karlsson, Södertälje, Veemax, och ytterligare en före dennes märkeskamrat Ari Timonen, Södertälje. Ari kom igång på allvar först i slutet på säsongen, som han avslutade med segrar på Kinnekulle Ring och på Scandinavian Raceway. Timonen blev 1975 med finländsk licens för övrigt sjua i Skandinaviska Cupen.

Det blev småländsk slutseger i Formel 1600 genom Stefan "Lill-Löwis" Johansson, Växjö, som körde sin GRD till fem delsegrar av sju möjliga. I den sjätte blev han tvåa men missade helt sluttävlingen i Anderstorp. En habil insats av den unge smålänningen som man väl knappast tilltrott segerchans i klassen.

Jan Ridell, Arlöv, GRD/BMW, var knapp favorit i klassen före seriestarten. Janne har nämligen de

senaste åren kört SM-serien i samma klass och tillhör i stort de tio bästa i landet. Hans kunnande räckte dock bara till en delseger, i sommartävlingen på Kinnekulle Ring, där han slog slutsegraren Stefan Johansson och var den ende i mål med fulla antalet varv. Formel 1600 omfattade nära 30-talet förare men var ganska ojämn och hela toppen i fjolårets mästerskapsserie var borta denna gång. En bra plantskola för en ny F3-generation är dock klassen utan minsta tvekan.

Slutställning SSK-serien 1976

Tävlingar: 1) Mantorp Park 18-19/4, 2) Scandinavian Raceway 9/5, 3) Falkenberg 30/5, 4) Kinnekulle Ring 20/6, 5) Kinnekulle Ring 22/8, 6) Gelleråsen 12/9, 7) Kinnekulle Ring 26/9, 8) Scandinavian Raceway 9-10/10.

KLASS: SI — DUCKHAMS TROFÉN

1. Mats Åkesson, Lotus E	69
2. Bo Wiedesheim, Volvo	47
3. Bo Hermansson, Volvo	39
4. Leif Lindström, Fiat	31
5. Alf Andersson, Lotus	25
6. Hans Andersson, Volvo	24

KLASS: S II — GOODRICH CUP

1. Bo Malm, Volvo	70
2. Jan Björnerhag, Volvo	56
3. Hans Lihv, Volvo	50
4. John E Johansson, Ford	40
5. Dieter Schulz, Alfa Romeo	29
6. Mats Haag, Ford	24

KLASS: C — TREND TROFÉN

1. Björn Petersson, Volvo	56
2. Jürg Bächli, Opel	44
3. Bebben Engström, Volvo	42
4. Janne Svensson, Royale	32
5. Charlie Backstrand Josefín	25
6. Björn Ågren, Saab	22

KLASS: MATCHBOX CUP — D

1. Bengt Odelfors, Ford	70
2. Sverner Olsson, Volvo	54
Kaj Dahlbacka, Volvo	54
4. Greger Petersson, Mini	42
5. Lars Nordahl, Sprite	39
6. Håkan Sandin, Volvo	27

KLASS: FORMEL FORD VULKO CUP

1. Bo Martinsson, Royale	74
2. Pär Olsson, Titan	59
3. Kjeld E Larsen, Merlyn	49
4. Antoni Chlapowski, Lotus	48
5. Erik Noaksson, Merlyn	41
6. Toni Lundin, Lotus	28

KLASS FORMEL VEE SPOLA KRÖKEN CUP

1. Calle Jonsson, Kaimann	56
2. Tonny Svensson, Kaimann	40
3. Erik Karlsson, Veemax	39
4. Ari Timonen, Veemax	36
5. Lars Persson, BPD	29
6. Dan Molin, Hansen	28

KLASS: FORMEL 1600

1. Stefan Johansson, GRD	59
2. Jan Ridell, GRD	40
3. Thomas Gunnarsson, Merlyn	30
4. Bonde Hallenmark, Brabham	27
5. Tommie Weiss, March	22
6. Nils-Å Carlborg, Brabham	20



Tack vare SSK-serien har massor av intresserade hemsnickare fått en sportslig möjlighet att vara med och köra banracing utan allt för extrema kostnader som t.ex. Tommy Högli som på lediga stunder byggt om en 544:a till ett snyggt tävlingsekipage.



Volvo standardvagn eller MG Sport spelar ingen roll när det gäller tävlingarna i SSK-serien. Här får samtliga vara med och leka vilket klart framgår av den här bilden som är tagen från en av deltävlingarna på Scandinavian Raceway.

''Gudfadern'' är Robin Shorter som räddat svensk banracing

Den skånske freelancer journalisten Sven Berggren berättar här om ''Gudfadern'' den engelska idésprutan Robin Shorter som flyttade till Sverige och blev den som räddade svensk banracing. På två säsonger lyckades han med, vad ingen svensk arrangör klarat, att bygga upp den totalt nedkörda sporten och göra den till en publiksuccé.

□ Robin Shorter — mannen som tog över när motor-klubbarna runt om i landet ville gräva upp asfalten och förvandla racerbanorna till rallycrossarenor.

Han kallas Gudfadern. Har huvudet fullt av idéer. Vågar satsa.

Många ledare har passerat revy i svensk motorsport. Här har funnits män som styrt och ställt i Kanonloppet. Som räknat in 30.000 åskådare och mer per tävling. Här har funnits ledare som byggt nya racerbanor. Som skapat nya klasser.

Här finns män som Sven ''Smokey'' Åsberg som varit tillräckligt våghalsig för att skapa en VM-arena i mörkaste Småland.

Men sen svängde trenden. Folk slutade gå och titta på biltävling. Bottennoteringen kom vid EM i formel 3 på Mantorp Park. En stortävling med drygt 800 åskådare.

Det var då Robin Shorter presenterade sig på allvar. Gjorde vad ingen annan vågade. Satsade i dåliga tider. Och framför allt han plockade fram nya idéer och

reklamaktiviteter på ett sätt som ingen tidigare gjort.

Historien började i England 1942. Som liten grabb cyklade han till Goodwood och tittade på Grand Prix. Skolan klarade han tack vare att han var så bra i rugby. Sen tog han jobb som försäljare. Miste körkortet genom fortkörning. Stack till Sverige och började jobba som kontorsbud 21 år gammal. Här träffade han fröken Bibbi Strid som idag heter fru Shorter. Jobbade vidare som biltvättare, bensinförsäljare och diverse småjobb.

— En dag kom en dåre och ville jag skulle börja åka SSK-serien med min MG Midget, berättar Robin.

Så började historien om Gudfadern.

Man skrev då 1965 i historieboken. I tre år höll han på och gasade i sportvagnstävlingar. Det slutade 1968 på Gelleråsbanan.

Krasch. Tjutande ambulanser. Sjukhusvistelse. Hjärnskakning.

Då lade han av som racerförare...

— Pengarna var slut, annars hade jag fortsatt.

□ SSK hade just då ingen tävlingsledare. Robin ställde upp tills han byggt ny bil. En bil som ännu inte är färdig.

Direkt dikterande han sin makt. Han kom just som SSK-serien upplevde en kris. Inga förare eller funktionärer.

— Första grejen jag gjorde var att jag läste grinden i Karlskoga och sa att det blir inget race förrän vi har funktionärer. Då fick vi funktionärer.

Och sen drog han igång SSK-serien i sitt nuvarande skick. En racerserie för nybörjade och människor som vill skruva och experimentera med sina bilar.

Robin Shorter släppte in standardbilar bland sportvagnarna. Han finansierade det genom att alla fick betala startavgift.

Mästerskapet växte. Idag har man 500 förare och har slagit ut SM-serien med dunder och brak. Kanske mycket tack vare sin trevliga stämning. Avundsjukan mellan klubbar, bråk och trassligheter som präglade SM-arrangemangen har varit bannlyst i SSK.

— Jag tror vi vunnit mycket genom våra treårsreglementen som gjort att grabbarna inte jämnt behövt skaffa nya bilar, säger Robin.

Snabba och perfekt genomförda arrangemang har också gjort sitt.

De senaste åren har SSK-serien körts på alla banor runt om i Sverige. Mästerskapet omfattar som regel sju deltävlingar per år. Prispengar — ja, det blev bara några kronor till bensinen för den som vann.

Men Robin Shorter ville ha publik på SSK-tävlingarna. Dels för att ge en peng åt entusiasten genom publikintäkter och dels skapa möjligheter för SSK-killarna att lättare få sponsorer.

Ingen kommer för att titta på glada entusiaster även om de råkar ha Sveriges roligaste hembyggen. Därför lanserade Robin Shorter 1975 Woodhead Super Star Cup.

— Ena dagen fick jag idén. Nästa vecka hittade vi sponsorn, säger Robin.

Han spelade på det just nu så stora intresset för amerikanska bilar. Tillät endast bilar tillverkade i USA och med V8:a motorer starta. Och så nästan otrimmat, d v s grupp 1.

Man skrapade ihop en rejäl prispott. 4.000 kronor till segraren i varje tävling var något som svenska racerförare inte var bortsämda med i tider då racingen var på väg spikrakt nedåt.

Men första året blev en hejdundrande förlust för SSK. För få bilar gjorde att publiken uteblev. Men man höll tyst inom SSK och var utåt stora optimister. 1976 kom så genombrottet. Klassen som nu hette Puss o Kram Super Star Cup blev den klart dominerande i svensk bilsport. Här fanns allt vad elitförare landet kunde visa upp. Här fanns Reine Wisell, Bosse Emanuelsson, Picko Troberg, Ulf Granberg, Boo Brasta, Rune Tobiasson, Björn Steenberg, Calle Piper, Bo Ridström etc.*

— Vi lockar publik med stenhårda fighter, sa Robin

Man reklamerade med småkrascher, intryckt plåt och tuffa tag. Det ville publiken ha. . .

90.000 åskådare kom 1976 för att se nio tävlingar. För att se svensk racerelit dela på 100.000 kronor. Banracingens trend hade vänt. Nu var man i stället på väg att konkurrera med rallycrossen.

— Racing skall vara roligt. Lansera sporten som en

En racerserie för nybörjare



Grabbar här har jag en idé till en tävling som jag tänkt kalla Super Star Cup som vi skall prova.



Ja — klassen blev kanske inte vad jag hoppats första året men vad är perfekt från början.



Idén var nog trots allt inte så dum. Nu börjar det i alla fall komma folk till tävlingarna.



Vad var det jag sa? Super Star Cup blev till slut en succé både sportsligt och ekonomiskt.

underhållning, dundrade Robin Shorter och drog in poporkestrar, marknadsgator, uppvisningar och parader på racerbanan.

Han drog också in professionell marknadsföring. Lät massmedia upptäcka racersporten. . .

— 1976 var början till något stort. Det finns ännu mer att göra på underhållnings och marknadsförings-sidan. Det skall vi visa 1977, säger Robin.

Under de senaste åren när SSK stormat fram: har relationerna med Bilsportförbundet varit lite si och så. Men när 1976 var slut beslöt man att ändra på detta. Man slöt fred. Och med i freden drog man också alla andra racerarrangörer i Sverige med undantag för Falkenbergs MK. Man skapade "svenska racinglandslaget" som med gemensamma ansträngningar skall göra sporten till en ny stor folksport.

□ Själv sitter Robin Shorter och SSK idag och bestämmer om Kinnekulle Ring som man tog över för två år sedan. Där har man förbättrat säkerheten och publiktrivseln för en kvarts miljon kronor. Från och med 1977 driver man också Gelleråsbanan i Karlskoga. Här har man för övrigt stora planer att låta Kanonloppet återuppträffa 1978.

SSK har ett mycket intimt samarbete med Anders-
torps RC. Man driver racersporten på Maniörp i sam-
arbete med Prosport från och med 1977. Hyllinge MS
och Knutstorp är dock helt fristående även om man
har ett intimt samarbete med SSK. Helt utanför står
alltså endast Falkenbergs MK.

Robin Shorter har lyckats med vad arrangörsklub-
barna runt om i landet misslyckats med. Kanske har
han gjort det därför att han är diktator. Behöver inte
hålla på med svårjobbade byråkrati.

— Jag använder en viss taktik. Först tar jag reda på
vad folk vill ha. Sen sammanställer jag det och föreslår
det, säger Robin.

När 1976 års säsong var slut satte han direkt igång
marknadsföringen av nästa års säsong. Tidigare om
åren har i stället börjat en halvårs lång diskussion hur
nästa års reglemente skulle se ut.

Idag är Robin Shorter heltidsanställd av SSK d v s
Stockholms Sportvagnsklubb. Till sin hjälp har han
bl a sekreterare och en rad duktiga klubbmedlemmar.
Man jobbar helt professionellt. Idag kan man inte
arrangera racertävlingar genom att offra några lediga
kvällar.

Robin Shorter satsade pengar på nedläggningshotade
racerbanor. Han vågade och lyckades. Idag dirigerar
"Gudfadern" nästan all racing i Sverige. En diktator
som räddat svensk racersport. . . □



Det var idén med Super Star Cup, där samtliga deltagare skulle tävla med absolut likvärdiga stora multrande amerikanska bilar, som gjorde att den idérike britten Robin Shorter lyckades med vad ingen tidigare klarat nämligen att få den stora

publiken tillbaka på racerbanorna i Sverige. Utan tvekan innebär det något av ett stort skådespel att, som på bilden här ovan, se trettiotalet sådana här mastodonter sida vid sida vräka sig in i kurvorna där de ofta blev närmkontakter något som verkligt gillades högt och rent av de 10.000-tals åskådarna som under 1976 sökte sig till tävlingsarenorna.

SSK-TÄVLINGAR

SSK-serien blev räddningen för svensk banracing under 1976. Här hände det saker hela tiden, publiken kom och förarna verkade i stort sett nöjda.

Men, undrar man, vad hade hänt utan Stockholms Sportvagnsklubb? SSK kom under året att inta en allt mer dominerande position, nu även som arrangör av SM-tävlingar sedan flera av de traditionella SM-arrangörerna tappat musten efter många motiga år.

Stockholms Sportvagnsklubbs marsch från en stor entusiastklubb i början av sextiotalet till en maktfaktor femton år senare har varit en serie av ilmarscher, huvudsakligen under Robin Shorters skickliga ledning. För att allt skall gå i de rätta banorna har Robin Shorter lagt upp verksamheten i treårsplaner.

1976, som kom att bli SSK:s hittills mest aktiva år, representerade den sista fasen i en treårsplan. Under den treårsplanen har man uppfyllt saker som ingen mer än Robin Shorter och hans närmaste trodde var möjliga två treårsplaner tidigare. Genomsnittet deltagare per tävling var 222 under årets tio tävlingar. Rekordet var 309 startande i en enda tävling. Av de tio tävlingarna kördes åtta inför publik, sammanlagt 40 000 personer såg SSK-serien.

Ekonomi i SSK är så bra att den nästan ter sig överklig för de övriga klubbarna. Enbart av sponsorpengarna kunde man dela ut 160 000 kr. Den största slanten — cirka 115 000 kronor — gick givetvis till SSK:s skötebarn Super Star Cup. Men förarna i de övriga SSK-klasserna blev inte heller lottlösa. De kunde dela på 45 000 kronor i prispengar.

Sammanlagt omsatte klubben 1,6 miljoner kronor. En halv miljon av pengarna satsades på reklam. En betydligt mindre post var inköp av en våg för 30 000 kr. Men även det var väl använda slantar. Eftersom SSK delar in sina klasser i kilo per hästkraft är en snabb och tillförlitlig våg den bästa garantin mot allt snack om fusk i olika klasser. Nu kunde man väga alla bilar med topplacering varje gång och på så sätt hålla en kontinuerlig kontroll av efterlevnaden.

Ett projekt som tog stora kostnader för SSK var åtagandena på Kinnekulle Ring. När klubben övertog driften av banan 1975 visade den sig vara i ganska dåligt skick. Det var inte bara säkerheten som var eftersatt, det fattades också mycket innan publiken verkligen kunde vara nöjd och belåten.

I satsningen på Kinnekulle Ring spenderade man främst pengarna på säkerhetsbalk, skyddsnät och dylikt. Räkningen gick på 175 000 kr. SSK betalade cirka 100 000 kr och banägaren Håkan Knutsson stod för resterande 75 000 kr. Men innan SSK:s "hemmabana" blir klar skall ytterligare 400 000 kr investerats. På hösten 1976 drog man igång schaktningsarbeten som skall ge bättre överblick av banan. Samtidigt projekterades läktare för 2000 personer. Körsäkerheten på banan kommer också att förbättras ytterligare. Man kan alltså räkna med att Kinnekulle Ring i fortsättningen kommer att bli ännu mer utnyttjad än under 1976. Då ordnade SSK tre bantävlingar och Götene MK två rallycrossevenemang. Dessutom var halkbanan i full gång och många klubbar hyrde banan för interna träffar. Under 1976 bildade SSK Aktiv Motorsport AB, ett av klubben helägt företag som skall administrera tävlingsverksamheten i framtiden.

Under hösten förbereddes tillsammans med Svenska Bilsportförbundet en samordning av reglementen för SSK och SM som gör det möjligt att i fortsättningen köra med samma bil i bägge klasserna. Nästa treårsperiod kommer med säkerhet att bli ännu mer spännande än den nu avslutade.

1976 års säsong var inte bara den hittills rikaste inom SSK, den var också den allra jäktigaste. För att hinna med var man tvungen att slopa både klass A och B.

Därmed kom alltså klass C att bli den snabbaste av de traditionella SSK-klasserna med fri trimning och klassindelning efter regeln "kilo-per-hästkraft". Klassen tävlade om Trend Trofén, ett pris som satts upp av bilföretaget Trend i Södertälje, sedan länge en av klubbens stora välgörare.

Björn Persson, Volvo Amazon, hörde till det Volvogång som dessutom sponsades av Trend. Han gick ut hårt från början och vann de två första tävlingarna, Mantorp 18/4 och Anderstorp 9/5 utan större problem. I den förra kom Volvo PV-åkaren Thomas Stenlund tvåa före Björn Ågrens fantastiska Saab 93, en specialare helt i SSK:s anda. I den senare blev Ågren tvåa före säkre Ingvar Jardenius som på nytt överraskade med sin Lotus Cortina (som heter Lotus 28 i fabriakens annaler).

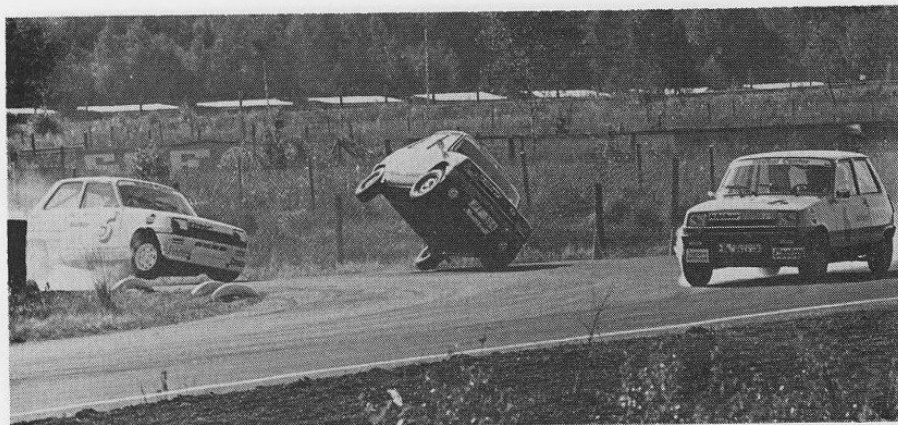
Men i slutet av maj fick Björn Persson vänja sig att spela andra fiolen. Fjölårsmästaren Jürg Bächli gjorde comeback efter ett praktfullt gräl i samband med SM-tävlingen på Mantorp Park. Bächli hade hela tiden legat bakom Bosse Emanuelssons BMW 320 som tävlade för första gången och spillde olja i stor stil. När domarna inte ville diskvalificera "Emma" lovade Bächli på stående fot att aldrig mer köra SM, bytte bort sin Opel Kadett med BDA-motor till norrlänningen Jarl Wermelin som tagit över Jürgs gamla vinnarbil, Opel Asconan med jättevingen.

Det blev i Falkenberg i slutet av maj som Björn Persson fick lära sig att vara tvåa efter Jürg Bächli. Och bland poängplockarna minns man särskilt Sune Olsson i den silverfärgade Porsche 911:an som kom trea och fyran Bo Eliasson i den fantastiska Helle RS, en silhuettbil med Hundkojekaross och mittmonterad Porsche-motor som drev på bakhjulen via en formelbilstransmission'.

På Kinnekulle Ring dagarna före midsommar vann Bächli på nytt, den här gången före Trend-Volvo-åkaren Bebben Engström och Janne Svensson i den lilla fina racersportvagnen Royale RP 17. Fyra blev värmlänningen Charlie Bäckstrand i en annan trevlig SSK-bil, en ordentligt ombyggd och upptrimmad Lotus Seven.

Janne Svensson visade framfötterna ordentligt i de två kommande tävlingarna — Karlskoga 1/8 och Kinnekulle sista söndagen i augusti — och tog full poäng bägge gångerna. I Karlskoga var Bebben Engström tvåa och Björn Persson trea, i Kinnekulle tog Björn Persson hand om andraplatsen före Charlie Bäckstrand. Men i Karlskoga i september var Bächli på nytt oövervinnlig. Bebben Engström kom tvåa och Björn Persson fortsatte att plocka värdefulla poäng genom att komma trea. Hans poängsamlande och starka säsongsupptakt gjorde att han redan före finalen i Knutstorp den 10 oktober hade samlat ihop 56 poäng. Ingen, inte ens finalsegraren Bächli, kunde hota honom. Tvåa i sista loppet var Bebben Engström, trea Hasse Wallberg som lät sin SM-Capri prova på SSK och fyra Bertil Carlsson som med sin fina Lotus 47 tog sina första poäng för säsongen'.

Bland dem som man särskilt minns finns — förutom de stora poängplockarna — en lång rad entusiaster som hade kul hela året. Saab-entusiasten Stig Zackrisson och hans V4 är ett exempel, Björn Scheuer och hans märkliga Volvo P 1800 ett annat. Och när Ulf Lydholm äntligen får fart på sin fina Austin Healey 3000 kommer publiken säkert att hurra högt. Mest otursförföljd under året var utan tvekan talangen Erling Carlsson som övergett sin trogne



I Renaultcupen körde man för allt vad tygen höll och det gick på tok ibland. Här är det Anders Dahlgren som just håller på att ramla omkull med sin bil och i rena häpenheten försöker visst den som kommer närmast efter göra sammalunda. Men där klarade det upp sig. — Foto: Jan Wärnelöv.

Lotus 46 Europa för att pröva en Turbo-Ascona som aldrig ville gå ordentligt ett helt lopp igenom.

Klass D eller Matchbox Cup som den hette 1976, blev en affär för en nykomling i SSK-sammanhang men veteran i SM-sammanhang, Escort-åkaren Bengt Odelfors.

Bengt — som ibland kallats vår mest anonyme svenske mästare — körde på sitt vanliga försynta och finslipade sätt till sig den ena segern efter den andra. Inalles tog han fyra segrar inklusive finalen, två andraplatser och en tredje. Poänglös blev han bara en enda gång. Och den en-

de som kunde hota honom var Volvo-friskusen Sven-Eric Olsson från Smålands Stenar. Seo tog tre segrar, tre fjärdeplatser och en femteplats och var som vanligt inblandad i ganska många kubbningar där det inte hörde till ovanligheten att hallänningen Greger Pettersson i en superhundkoja råkade illa ut.

När slutpoängen räknades samman fick Greger nöja sig med fjärdeplatsen. Duktige Volvo 142-åkaren Kaj Dalbakka hade nämligen tagit poäng i en tävling mer än Greger och det räckte till en tredjeplats totalt i Matchbox Cup.

Finalen i Renaultcupen såg ett heat som var så samlat att man har svårt att förstå att det inte blev krockar i massor. Bengt Winkvist leder före Björn Sundfeldt och dansken H. E. Friis. Dessa tre toppade också den slutliga resultatlistan med Winkvist som bäste man. — Foto: Ulf Karlsson.





Bengt Odelfors som övergått till att köra SSK hade inga svårigheter att lägga beslag på segern i Matchbox Cup. I Karlskoga hade han en kul match mot Kaj Dahlbakka som dock fick nöja sig med andraplaceringen. Sammanlagt blev Dahlbakka trea. — Foto: Ulf Karlsson.

Klassens dark horse var geologen Lars Nordahl som tog poäng då och då. Men aldrig i tillräcklig omfattning för att han skulle kunna blanda sig i den verkliga tättstriden i den oerhört jämna racingklassen. Lasse och hans radikalt ombyggda Austin Healey Sprite MK 1 tog i alla fall andraplatser i Karlskoga, Anderstorp och Knutstorp under säsongens senare hälft. Vål rutet — men inte tillräckligt ofta, skulle man kunna säga.

Klassen i övrigt bjöd på många kul bilar, allt från John H Olesens snygga ombyggda MGB som tyvärr inte var med under hela säsongen och Per Sturesons lilla Simca 1000 som mot alla odds lyckades plocka åt sig en poäng. Klass S1 eller Duckhams Trofén som den officiellt

En trevlig nykomling i klass SII var Jan Björnerhag som rattade sin Volvo till en totalt andraplacering i klassen som kallades Goodrich Cup. — Foto: Ulf Karlsson.



hette, var en verklig tummelplats för 142-åkarna som brukar hålla till i Volvo Cupen. Men trots tappra försök lyckades de inte helt ta kommandot i den som en gång var reserverad för Erling "Stirling" Carlsson och hans Lotus Europa.

Det blev djursholmaren Mats Åkesson som fick ta hand om Duckhams Trofén. En välförtjänt framgång efter många, många lopp i Erling Carlssons kölvatten.

Mats Åkesson körde en Lotus Europa som han själv gjort i ordning. Inte mindre än fem segrar och ytterligare två poängplatser gav honom segern före Volvo-experten Bo Wiedesheim från Torup som en enda gång — i Karlskoga i början av augusti — lyckades få sin 142:a i mål före Mats' snabba Lotus.

Den tävlingen var kanske inte Mats allra bästa — han fick nämligen nöja sig med tredjeplatsen och tvåa kom seriens totaltre, kämpaglade Volvo Cuparen Bo Hermanson. Leif Lindström och hans lilla Fiat Abarth — sponsorn Linguaphone hade hållit med så fina italienska språkkurser att Leif inte hade några problem att plocka fjärdeplatsen totalt i klassen — lättade upp Volvo-körerna.

Låt oss avslutningsvis konstatera att fjolårsmästaren Erling Carlsson — som inte gjorde full säsong i sin egen specialklass kom på elfte plats, att duktige Lotus Elanföraren Lasse Bodin blev tolv och att Erling kronprins under många år, Alf Andersson från Vara i Lotus Europa, blev femma.

Goodrich Cup hette trofén i klass SII, den starkare av de bågge klasser som bland annat tävlar med vanliga radialdäck i stället för de racingdäck som är tillåtna i klasserna C och D.

Fjolårsmästaren, norske domaren Harald Shetelig, dök bara en enda gång bland poängplockarna och faktum är att klass SII blev en ganska trist historia, en defilerings av Volvo-bilar av olika ålder och utförande. Men därmed ingen skugga över nykorade mästaren och fjolårstrea Bo Malm som gjorde vad han kunde för att publiken skulle trivas. Bosse och hans Amazon plockade poäng som få i SSK-serien och när året var slut hade han inte mindre än 70 poäng, den fortåkande bilmekanikern från Björnlunda i Södermanland.

Men helt utan motstånd vann han faktiskt inte. Klasstveåan Jan Björnerhag från Västkusten var en hejare att åka Volvo 142 och lyckades snuva Bosse på segern i tre av åtta tävlingar. En enda gång — i Karlskoga i september — var Malm och Björnerhag utanför segerdiskussionerna.

Den gången var det Hans Lihv och hans Volvo — vad annars? — PV 544 som slog till på segern. Fullpoängaren och träget arbete under säsongen gjorde honom till en värdig klasstrea.

I Formel Ford avtågade Bo Martinsson med högsta poängen bland 28 poängplockare och belönades med Vulko Cup. Bosse, som vann klassen 1975, inledde starkt med fyra raka segrar och kunde sedan slå sig till ro medan värste konkurrenten Pär Olsson i en Titan försökte jaga ikapp Bosses Royale. Men Pär lyckades aldrig trots att han vann finalen och fick nöja sig med att vara tvåa för andra året i rad. Antoni Chlapowski har tävlat länge i Formel Ford med sin Lotus 61. Den här gången var det snudd på tredjeplats bland annat tack vare seger på Kinnekulle Ring i slutet av augusti.

Den flitige och duktige norrmanen Kjeld E Larsen plockade poäng efter poäng och när sanningens minut kom hade han en poäng mer än Antoni som fick nöja sig med att komma fyra.

Så värst mycket mer finns faktiskt inte att säga om FF under 1976, med två viktiga undantag. Nils A Johansson i en Royale med Scholar-motor

är och förblir något av klassens mysterium. Han tog visserligen bara 22 poäng. Men genom att vinna två tävlingar à 11 poäng vardera. Vad gjorde han i alla andra tävlingar där han inte fick så mycket som en enda pinne? Blir han mästarämnet framför alla andra 1977?

Nettan Lindgren, reacerblondinen från Södertälje, tog det lugnt i sitt första år med riktig racerbil. Det fanns inte så värst mycket kvar av de hårda takterna från gokart-tiden. Men allt talar för att hon var klokare än de flesta, tog det lugnt första året för att hitta sin stil. Inte så mycket som ett enda misstag gjorde hon och poäng plockade hon vid två tillfällen. Det räckte till en placering mitt i tabellen och en bra utgångsplats inför kommande säsong.

Formel Vee-klassen under året sponsades av allestädes närvarande Systembolaget och hette följaktligen Spola Kröken Cup. Och även om några följde rådet och spolade kröken så var det i alla fall ingen som kunde spola Calle Jonsson. Den flygande lanthandlaren från Vrå var nästan lika alert som vanligt. Men det här året tog han och hans österrikiska Kaimann något färre placeringar än vad vi är vana vid — två segrar och tre andraplatser. Men spädde man sedan på med en fjärde plats så räckte det i alla fall till för att bli mästare med 16 poäng marginal.

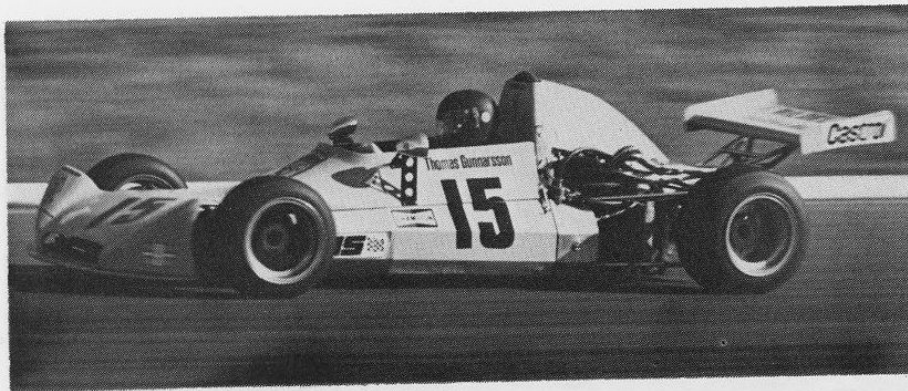
Karlskronas Tonny Svensson körde också Kaimann med den äran. En seger och många fina platser gjorde honom till Fves vice-mästare.

Erik Karlsson och Ari Timonen hade tillsammans byggt varsin Vee-max i Södertälje. Erik tog mest poäng och kom trea i cupen. Men Ari var den klart lysande stjärnan av dem — två segrar och en andraplats hade med en gnutta tur kunnat bli något ännu bättre än en fjärdeplacering.

Värda att minnas är också Dan Molin, Hansen Mk IV, och Rolf Bergh, också han i den bästadsbyggda racern, som knep varsin seger mitt framför nosen på Calle Jonsson.

Lennart Taube var trea året innan. Men nu orkade han inte bli mer än adertonde man. Vad hände med den duktige åkaren? Nu lyckades han bara ta en enda sexpoängare.

Formel 1600, som rymmer tvåliters formel 3, hör inte till de klasser



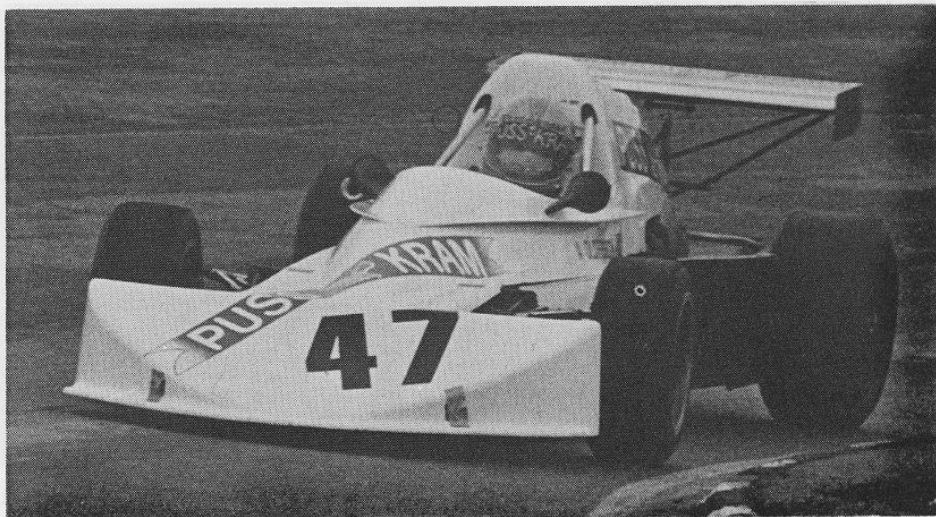
I den inte alldeles populära klassen F 1600 körde Thomas Gunnarsson en Merlyn. 30 poäng och en tredjeplacering lyckades han skrapa ihop under säsongen och det anser vi var bra gjort. — Foto: Nils Olof Johansson.

som är särskilt populära i SSK. Grälet mellan tävlingsledningen och förarna är konstant. Och handlar alltid om samma sak — träningspassen är för korta. Med rätta hävdar F3-åkarna att tio minuters tidtagnings-träning är för litet för deras del. Och med lika stor rätt säger SSK att tidsprogrammet inte ger utrymme för mer.

Kanske beror F3-klassens kräftgång på att det inte finns några bra förare kvar på hemmaplan längre. De få stora namnen tävlar helst utomlands och i Formel 1600 i SSK:s regi fanns det bara en man — Stefan "Lill-Löwis" Johansson — som under 1976 hade möjlighet att hävda sig internationellt.

Den gamle välkände Egert Haglund håller på fortfarande och var med och körde klass F 1600. På två tävlingar skrapade han ihop 10 pinnar vilket räckte till en totalt 13 plats med March. — Foto: Ulf Karlsson.





Superstarsponsorn Tommy Weiss lånade Anders Olofssons F3:a på Anderstorp och det gick riktigt bra. — Foto: Ulf Karlsson.

Lill-Löwis vann följaktligen alla utom två av de sju lopp som ingick i den enda sponsarlösa klassen i SSK-serien. Den enda som lyckades besegra honom i öppen tävlan var Malmös Jan Ridell — tvåa i klassen, 19 poäng efter Lill-Löwis — och det var nog mer än en tillfällighet. Både R Johansson och Ridell körde GRD.

Trea på 30 poäng, alltså ungefär hälften av vad segraren plockat in under året, var Thomas Gunnarsson som nu sadlat om från Formel Ford till F3.

På tolfte plats i listan fanns Mats Nygren som vann ett enda lopp — finalen — med en March. Den gången körde Lill-Lewis inte. Ekonomin orkade inte med en start när mästerskapet redan var klart med övertygande marginal.

Så bara några ord om ytterligare några förare: Bo Hagberg dök upp i slutet av säsongen med ex-Conny Anderssons March 743 och tog två

andraplatser. Han borde kommit igång tidigare, den energiske masen från Rättvik. Gamle gokartmästaren Lennart Bohlin hoppade över till F3. Men satsade på att köra prototypen till svenskbygget Viking TH 1A. När pengarna tog slut för stallet blev Bohlin naturligtvis den förste som fick se sig om efter annat. Inte förrän Hotell Skogshöjd i Södertälje ställde upp som sponsor kunde han hyra sig en GRD och plocka hem två tredjeplatser.

Kul att se veteranen Egert Haglund tillbaka. Trots att han bara tävlar som avkoppling numer lyckades han ta tio poäng i de två tävlingar där han fick poäng. Jeanshandlaren Tommie Weiss hyrde Anders Olofssons GRD i slutet av säsongen och lyckades avsevärt mycket bättre än han gjort i den Super Star Cup där hans eget jeansföretag Puss & Kram var sponsor. Men konkurrensen var sannerligen inte särskild hård. Men

det var ändå duktigt av formeldebütanten att klara bilen utan avåknin-gar eller andra intermezzon.

Facit av 1976 års SSK-tävlingar blir naturligtvis både ris och ros. Först ris: det finns för många volvo-bilar i alla klasser just nu. Det beror naturligtvis inte på SSK som idé. Utan på att det är gott om billiga Volvo och att delarna kostar rimliga pengar. Men det är tråkigt för publiken. Formel 1600/F3 är en bedrövligh klass. Men skulden vilar lika mycket på förarna som på arrangörerna.

Så ros: Fler än någonsin förr har sett SSK:s tävlingar. Fler har anmält sig och nästan lika många har kommit till start. Tävlingarna är föredömligt välskötta och kontrasterar bjärt mot de enormt vanskötta tävlingar som flera svenska SM-arrangörer under årens lopp bjudit sin minskande publik på.

Sammanfattning: utan SSK och eldsjälarna där hade vi ingen bredd på bansporten i Sverige. Det vore förfärligt för oss alla: publik, tävlande funktionärer och journalister.

RENAULT 5 TS CUP 1976

- 1) Björn Sundfeldt, S 115, 2) Bengt Winkvist, S 112, 3) Heine E Friis, DK 111, 4) Jaak Rikand, S 78, 5) Björn Forst, DK 73, 6) Jan Mathiason, S 47, 7) Gert-Elis Elisson, S 41, 8) Rolf Svensson, S 38, 9) Lasse, Lidén, S 38, 10) Paul B Hansen, DK 35, 11) Tommy Hall, DK 35, 12) Benne Andersson, S 29, 13) Goofy, S 24, 14) Solveig Hjere, DK 24, 15) L-E Nielsen, DK 23, 16) Per Madsen, DK 17, 17) Rune Klint, S 14, 18) Anders Dahlgren, S 13, 19) Steen Mikkelsen, DK 11, 20) Johannes Sörensen, DK 10, 21) Bertil Henriksson, S 8, 22) Ole Larsen, DK 6, 23) Göran Alsén, S 5, 24) Jens P Madsen, DK 4, 25) Christer Hjalmarsson, S 2, 25) Peter Lang, DK 2, 25) Billy Andersson, S 2.

KLASS: S II — GOODRICH CUP

1) Bo Malm, Volvo	9	11	9	11	11	8	—	11	70
2) Jan Björnerhag, Volvo	11	6	11	9	—	11	—	8	56
3) Hans Lihv, Volvo PV	—	—	8	6	9	7	11	9	50
4) John E Johansson, Escort	7	9	7	8	4	—	5	—	40
5) Dieter Schultz, Alfa Romeo	8	8	—	—	6	5	2	—	29
6) Mats Haag, Ford Cortina	—	—	—	3	—	6	8	7	24
7) Bill Taube, BLMC	—	—	5	—	—	1	7	6	19
7) Bengt Allansson, Volvo A	—	5	4	—	7	—	3	—	19
7) Jörgen Nyström, Ford	3	4	—	5	5	—	—	2	19
10) Henrik Walli, BMC Cooper	—	—	—	—	8	—	6	—	14
10) Bertil Rohlén, Volvo	—	—	6	—	—	4	4	—	14
12) Molle Robertsson, Volvo	—	—	—	—	—	3	9	—	12
12) Kent Brandt, Volvo	—	—	—	7	—	—	—	5	12
14) Berndt Thelin, Fiat Abarth	4	7	—	—	—	—	—	—	11
14) Kenneth Ahlberg, Volvo	5	—	3	—	—	—	—	3	11
16) Harald Shetelig, Fiat Abarth	—	—	—	—	—	9	—	—	9
17) Eje Helgesson, Volvo	6	—	—	—	—	—	—	—	6
18) Börje Lybeck, Morris Cooper	—	—	—	4	—	—	—	—	4
18) Tord Hamlin, Renault Gordini	—	—	—	—	—	—	4	—	4
20) Anders Jensen, Saab	—	3	—	—	—	—	—	—	3
20) Nils G Engström, Simca	—	—	—	—	3	—	—	—	3
20) Hans Nilsson, Volvo	—	2	—	1	—	—	—	—	3

20) Bengt Andersson, Porsche 914	—	1	—	2	—	—	—	—	3
20) Jan Hamberg, PHD PV	—	—	—	—	2	—	—	1	3
25) Bengt Winqvist, Renault	2	—	—	—	—	—	—	—	2
25) Kent Olsson, Volvo PV	—	—	2	—	—	—	—	—	2
25) Alf T Jideteg, Volvo 142	—	—	—	—	—	2	—	—	2
28) Kjell Aaen, Sunbeam	1	—	—	—	—	—	—	—	1
28) Gunnar Persson, PV	—	—	1	—	—	—	—	—	1
28) Rune Klint, Renault	—	—	—	—	1	—	—	—	1
28) Veli Flyktman, Toyota	—	—	—	—	—	—	1	—	1

KLASS: FORMEL VEE SPOLA KRÖKEN CUP

1) Calle Jonsson, Kaimann	9	11	—	9	11	7	9	56
2) Tonny Svensson, Kaimann	—	7	11	8	5	9	—	40
3) Erik Karlsson, Tectyl Veemax	—	8	—	7	8	8	8	39
4) Ari Timonen, Veemax	—	9	—	—	7	11	11	38
5) Lars Persson, BRD	4	—	4	5	4	6	6	29
6) Dan Molin, Hansen MK VI	8	—	—	11	9	—	—	28
7) Calle Lundberg, Hansen	7	6	—	3	—	4	7	27
8) Gunnar Cegrelus, Hansen	—	—	7	2	3	5	3	20
9) Anders Berggren, Hansen	6	—	—	6	—	—	4	16
10) Edvard Haug, Hansen	5	—	—	4	—	1	5	15

11) Rolf Bergh, Hansen	11	—	—	—	—	—	11
12) Leif Hellberg, RSM	—	1	8	—	—	—	10
12) Owe Falck, Hansen	—	5	5	—	—	—	10
12) Hans Hillebrink, Kaimann	—	4	—	—	1	3	10
15) Hans Lindfors, Hansen	—	—	9	—	—	—	9
16) Gert Severinsson, Hansen	—	2	6	—	—	—	8
16) Per Sundet, Hansen	3	—	—	1	2	2	8
18) Lennart Taube, Hansen	—	—	—	—	6	—	6
19) Jaak Avasalu, Hansen	2	3	—	—	—	—	5
20) Ingvar Nilsson, Incas	—	—	3	—	—	—	3
21) John Andersson, VBO-S	—	—	2	—	—	—	2
22) Rolf Ervik, Hansen	1	—	—	—	—	—	1
22) Christer Nyholm, Kaimann	—	—	1	—	—	—	1

KLASS: C — TREND TROFEN

1) Björn Persson, Volvo A	11	11	9	—	8	9	8	—	56
2) Jürg Bächli, Opel Asc.	—	—	11	11	—	—	11	11	44
3) Bebben Engström, Volvo A	—	—	—	9	9	6	9	9	42
4) Janne Svensson, Royale	—	—	2	8	11	11	—	—	32
5) Charlie Bäckstrand, Josefin	3	7	—	7	—	8	—	—	25
6) Björn Ågren, Saab	8	9	—	—	—	5	—	—	22
7) Thomas Stenlund, Volvo A	9	—	—	—	7	—	—	5	21
7) Sune Olsson, Porsche	—	—	8	4	6	1	—	2	21
9) Bo Eliasson, Helle RS	—	—	7	—	3	4	3	—	17
9) Stig Zackrisson, Saab	—	—	6	5	1	—	5	—	17
11) Björn Scheuer, Volvo P	—	6	—	6	—	—	—	—	12
11) Jan Andersson, Anglia	—	—	—	—	—	6	6	—	12
13) Tommy Hösli, Volvo PV	1	5	3	—	—	2	—	—	11
13) Kent Heijel, F Capri	—	1	4	3	—	—	—	3	11
15) Herman Dalbakk, NSU	7	—	—	—	—	3	—	—	10
15) Håkan Strandner, Escort	—	2	—	—	—	4	4	—	10
17) Ingvar Jardenius, Ford Cort.	—	8	—	—	—	—	—	—	8
17) Hasse Wallberg, Ford Capri	—	—	—	—	—	—	8	—	8
19) Leif Frykås, Anglia	—	—	—	—	—	7	—	—	7
19) Jan E Jacobsen, Volvo 142	—	—	—	—	—	7	—	—	7
19) Bertil Carlsson, Lotus 47	—	—	—	—	—	—	7	—	7
22) Björn Lund, NSU	6	—	—	—	—	—	—	—	6
23) Kenneth Nölén, Volvo	5	—	—	—	—	—	—	—	5
23) Tommy Karlsson, Escort	—	—	5	—	—	—	—	—	5
23) Mats Magnusson, Volvo 142	—	—	—	—	5	—	—	—	5
26) Gunnar Dandenell, Imp	4	—	—	—	—	—	—	—	4
26) Ulf Lydholm, A Healey	—	4	—	—	—	—	—	—	4
26) Leif Engström, Volvo	—	—	—	—	4	—	—	—	4
26) Erling Carlsson, Opel	—	—	—	—	2	—	2	—	4
30) Bertil Carlsson, Lotus	—	3	—	—	—	—	—	—	3
30) Bernt Lödf, Volvo	—	—	—	2	—	—	—	1	3
32) Stuart Östin, Bodola	2	—	—	—	—	—	—	—	2
33) Morgan Carlsson, Escort	—	—	1	—	—	—	—	—	1
33) Christer Kling, Escort	—	—	—	1	—	—	—	—	1
33) Owe Niklasson, A Romeo	—	—	—	—	—	1	—	—	1

KLASS D — MATCHBOX

1) Bengt Odelfors, Escort	11	—	9	9	11	11	8	11	70
2) Sverner Olsson, Volvo	—	11	11	11	7	7	7	6	60
3) Kaj Dahlbakk, Volvo	8	7	7	4	8	9	11	—	54
4) Greger Pettersson, BLMC	—	9	8	5	6	8	6	—	42
5) Lars Nordahl, Sprite	—	8	4	—	9	—	9	9	39
6) Håkan Sandin, Volvo	9	1	6	7	4	—	—	—	27
7) Roger Wibom, Cooper	7	3	2	8	—	—	—	—	20
8) Peter Eklund, Volvo	—	5	—	3	3	1	5	7	24
9) Per Kjellberg, Alfa Romeo	—	—	—	—	—	3	4	8	15
10) Mats Lundqvist, Alfa Romeo	—	—	—	—	—	5	3	4	12
11) Jon Olesen, MGB	6	4	—	—	—	—	—	—	10
12) Lasse Berglund, Alfa Romeo	—	6	3	—	—	—	—	—	9
13) Ingmar Persson, Fiat 128	—	—	—	—	—	6	2	—	8
14) Bo Karlsson, BLMC	4	—	—	2	1	—	—	—	7
15) Jan Swedenborg, BLMC	—	—	—	6	—	—	—	—	6
16) Tommy Jagervall, Ford BDA	5	—	—	—	—	—	—	—	5
17) Morgan Pettersson, BLMC	—	—	5	—	—	—	—	—	5
18) Benny Johansson, Amazon	—	—	—	—	5	—	—	—	5
19) Leif Elfström, Volvo	—	—	—	—	—	—	5	—	5
20) Sievert Lindblad, Alfa Romeo	3	—	—	—	2	—	—	—	5
21) Bengt Ohrberg, Cooper	—	—	—	—	—	4	—	—	4
22) Mats Gustavsson, Amazon	—	2	—	—	—	—	2	—	4
23) Gunnar Hesselgren, BLMC	—	—	—	—	—	—	3	—	3
24) Bertil Pettersson, Escort	2	—	—	—	—	—	—	—	2
25) Hans G. Olsson, Clubman	—	—	—	—	—	2	—	—	2
26) Per Stureson, Simca	1	—	—	—	—	—	—	—	1
27) Göran Majsson, Escort	—	—	1	—	—	—	—	—	1
28) Per Svenrot, Volvo PV	—	—	—	—	1	—	—	—	1
29) Sture Mårtensson, BLMC	—	—	—	—	—	—	1	—	1
30) Peter Franzén, Escort	—	—	—	—	—	—	—	1	1

KLASS FORMEL FORD — VULCO CUP

1) Bo Martinsson, Royale FF	11	11	11	11	9	5	7	9	74
2) Pär Olsson, Titan FF	9	—	8	8	8	7	8	11	59
3) Kjeld E Larsen, Merlyn Mk20A	8	8	—	9	1	6	9	8	49
4) Antoni Chlapowski, Lotus 61 FF	6	7	6	7	5	11	—	6	48
5) Erik Noaksson, Merlyn Mk 1	5	—	9	—	6	9	5	7	41
6) Toni Lundin, Lotus 61 Mk	7	6	—	5	3	4	—	—	25
7) N. A. Johansson, Royale Scholar	—	—	—	—	11	—	11	—	22
8) H. Rutgersson, Merlyn Mk 20	—	4	7	—	2	—	4	—	17
9) Stanley Dickens, Lotus	—	—	—	—	—	8	6	1	15
10) Kjell Wallin, Redex FF	4	9	—	—	—	—	—	—	13
11) Krister Karlsson, Merlyn/Tit.	—	5	5	1	—	—	—	—	11
12) Lennart Fahrman, Merlyn Mk 20	3	3	—	3	—	—	2	—	11
13) Roland Flood, Hawke	2	—	—	6	—	1	—	—	9
14) Chr. Andersson, Royale RP 20	—	—	—	4	—	—	—	4	8
15) Ingvar Bergh, Merlyn	1	2	—	—	—	—	—	5	8
16) Finn Milling, Van Diemen	—	—	—	—	7	—	—	—	7
17) Ole Sörensen, Van Diemen	—	—	—	—	4	2	—	—	6
18) Ulf Friberg, Titan Mk 6C	—	—	4	—	—	—	—	—	4
19) Nettan Lindgren, FF	—	—	1	—	—	3	—	—	4
20) Sven Hallin,	—	—	3	—	—	—	—	—	3
21) L. Pfeiler, Flex-Hone-Merlyn	—	—	—	—	—	3	—	—	3
22) Klaus Pedersen, Royale RP21	—	—	—	—	—	—	3	—	3
23) Ruben Mild, Lotus	—	—	2	—	—	—	—	—	2
24) K.A. Andersson, Merlyn Mk 20A	—	—	—	2	—	—	—	—	2
25) P.E. Mossberg, Lola 2T 200	—	—	—	—	—	—	2	—	2
26) Vidar Isaksen Merlyn FF	—	1	—	—	—	—	—	—	1
27) Bo Warminus, Rotel FF	—	—	—	—	—	—	1	—	1

KLASS F 1600

1) Stephan Johansson, GRD	8	11	7	11	11	11	—	—	59
2) Jan Ridell, RRD	5	9	9	9	8	—	—	—	40
3) Tomas Gunnarsson, Merlyn	4	8	6	2	—	5	5	—	30
4) Bonde Hallenmark, Brabham	—	5	—	7	3	6	6	—	27
5) Tommie Weiss, March	—	—	—	—	6	7	9	—	22
6) N.-Å. Carlberg, Brabham	3	7	3	6	1	—	—	—	20
7) C-G. Linnaeus, Brabham	2	4	5	3	2	1	2	—	19
8) Bo Hagberg, March	—	—	—	—	9	9	—	—	18
9) Lennart Bohlin, GRD	—	—	—	8	—	8	—	—	16
10) Dick Berg, Brabham	—	1	—	—	5	—	7	—	13
11) Anders Hermansson, Brabham	—	—	—	5	4	2	1	—	12
12) Mats Nygren, March	—	—	—	—	—	—	11	—	11
13) Egert Haglund, March	—	6	—	—	—	4	—	—	10
14) Finn Milling, Brabham	—	—	—	—	—	—	8	—	8
15) Greger Aronsson, Brabham	—	—	—	—	7	—	—	—	7
16) Torbjörn Carlsson, Brabham	6	—	—	—	—	—	—	—	6
17) Jan Melin, Brabham	—	3	2	1	—	—	—	—	6
18) Dragutin Ovcar, Brabham	—	2	4	—	—	—	—	—	6
19) Curt Norrman, Brabham	—	—	—	4	—	—	—	—	4
20) S.P. Hansen, Van Diemen	—	—	—	—	—	4	—	—	4
21) Jan Brunstedt, March	—	—	1	—	—	3	—	—	4
22) Jean Johansson, Brabham	—	—	—	—	—	3	—	—	3
23) Walter Backen, Brabham	1	—	—	—	—	—	—	—	1

KLASS S I — DUCKHAMS TROFÉN

1) Mats Åkesson, Lotus Europa	11	11	11	6	8	—	11	11	69
2) Bo Wiedesheim, Volvo	—	8	—	9	11	6	8	5	47
3) Bo Hermansson, Volvo	6	6	4	5	9	4	5	—	39
4) Leif Lindström, Fiat Abarth	8	—	8	2	—	5	—	8	31
5) Alf Andersson, Lotus Europa	—	5	7	—	6	—	—	7	25
6) Hans Andersson, Volvo	—	—	—	—	7	9	6	2	24
7) Ingvar Uthby, Volvo	4	2	—	8	—	2	1	3	20
8) Bengt Pettersson, Volvo	5	—	3	7	5	—	—	—	20
9) Björn Thune, Volvo	—	—	—	11	—	8	—	—	19
10) Thomas Lindström, Volvo	7	—	—	—	—	11	—	—	18
11) Erling Carlsson, Lotus Europa	9	7	—	—	—	—	—	—	16
12) Lars Bodin, Lotus Elan	—	9	6	—	—	—	—	—	15
13) Janne Mattsson, Opel K	—	—	—	—	—	9	6	—	15
14) Slim Borguud, Volvo	—	—	—	—	—	3	7	4	14
15) Owe Ståhle, Lotus Europa	—	4	—	—	3	—	3	—	10
16) Börje Thor, Volvo	—	—	9	—	—	—	—	—	9
17) Kenneth Svensson, Porsche	—	—	—	—	—	—	9	—	9
18) John Erik Öberg, Opel K	—	—	—	—	2	7	—	—	9
19) Bill Elvborn, Volvo	2	3	—	—	4	—	—	—	9
20) Alf Lorén, Volvo	—	—	—	—	—	1	4	1	6
21) T. Valfridsson, Volvo	—	—	5	—	—	—	—	—	5
22) Lennart Thurn BLMC Cooper	—	—	—	4	—	—	—	—	4
23) Olof Karlsson, Volvo	1	—	2	1	—	—	—	—	4
24) Kurt Olsson, Volvo	3	—	—	—	—	—	—	—	3
25) Åke Andersson, BMW	—	—	—	3	—	—	—	—	3
26) Bo Edvinsson, Volvo	—	—	—	—	—	2	—	—	2
27) Christer Johansson, Toyota	—	—	1	—	1	—	—	—	2
28) Nils E Säfsten, Volvo	—	1	—	—	—	—	—	—	1

SUPER STAR CUP

Frågan är om Puss & Kram Super Star Jeans Cup — som den officiella benämningen på "mastodonternas serietävlingar" är — får räknas som svensk bilsports stora slagnummer. Av publikintresset att döma — över 90 000 betalande under 1976 års "mästerskap" — är fallet så. Och med tanke på startfältet med inte mindre än 8 svenska mästare är populariteten inte mindre bland de tävlande, som dessutom har en för svenska förhållanden enorm prissumma som extra lockbete.

Uffe Granberg, Lerum, 1976 års "Super Star", körde sålunda in 21 400 kronor, betydligt mer än som stod på spel i de officiella SM-klasserna tillsammans. Västsverige dominerade för övrigt Puss & Kram-serien väldeliga. Närmast Bo "Emma" Emanuelsson, Göteborg, och Rune Tobiasson, Fjällbacka.

Som en extra sporre erfor förarna vid prisutdelningen att arrangörerna av 1977 års serie fått totalt en kvarts miljon (mot 100 000 i år) att fördela bland pristagarna!

Det finns alltså skäl anta att Puss & Kram Super Star Jeans Cup på sikt kommer att ta död på SM-serien i banracing. Bilsportförbundets officiella mästerskap måste för att inte självdö kopplas ihop med P&K, som vi i fortsättningen kommer att kalla cupen.

Då premiärtävlingen kördes i Mantorp Park under påskhelgen samlade man 6 400 åskådare, praktiskt taget mer än Mantorp drog under en hel säsong utan P&K! Efter P&K:s trevande årspremiär tidigare säsong fick man nu uppleva ett startfält med tjoget vagnar av högsta

kvalitet. Och man fick också se f.d. östgöten Reine Wisell, numera bosatt i skånska Skurup, på sin hemmabana.

Reine och hans stallkamrat Rune Tobiasson var också i många avseenden huvudfigurer i premiären. Efter som P&K hade den bestämmelsen att 1975 års slutresultat skulle gälla som startordning i kvalheatet blev det nämligen protester från Stall Wisell. Men till slut bekräftade de båda med sina namnteckningar att de accepterade startordningen sist i fältet. Då hoppade Bilsportförbundet in i leken och framhöll det riskabla — farliga omkörningar — i att Reine och Rune hade en massa blåbär framför sig. Då fick plötsligt träningstiderna gälla. Bästa tiden hade Tobiasson men hans stallchef — alltså Reine — tog över hans bil. Reines byte var smart ty Rune fick stopp efter ventilfel och kunde aldrig köra finalen. Det kunde däremot Reine Wisell, som tydligen ville visa den gamla hemmapubliken att han inte blivit sämre i sin skånska miljö. Reine hade bara åttonde träningstiden men var efter kalabalik i starten ganska snart uppe i täten och vann komfortabelt före Uffe Granberg och evigt unge Picko Troberg, medan 1975 års suverän, Bosse Emanuelsson, efter en incident i första kurvan tvangs bryta, bucklig, punkterad och precis så helförbannad som egentligen bara "Emma" kan bli.

Det är ett glatt gäng dom där killarna som kör Puss & Kram Super Star Jeans Cup. Här är några av dom samlade efter prisutdelning och f.v. syns Mr Puss & Kram" själv Ulf Granberg kramande om kranskulla och Rune Tobiasson som fått ett gott stöd här i världen, Björn Stenberg och Reine Wisell. Och det hela hände sig på Kinnekulle Ring. — Foto: Ulf Karlsson.



Det om något, bådade alltså väl för fortsättningen. Och den kom på Ring Knutstorp i samband med officiella SM-premiären. "Emma" vann kvalheatet i stor stil och borde varit storfavorit i finalen. Men så blev det alltså inte. Det rör sig alltid kring "Emma" och då göteborgaren Uffe Karlssons bil, som "Emma" preparerat, visade allvarliga brister i styrningen tvangs "Emma" i brist på reservdelar, plocka detaljer från sin bil för att Uffes kärra skulle bli tävlingsduglig. Då stod Emanuelsson plötsligt utan bil. Han fick då låna sin segervagn från 1975 av nye ägaren, fjolårets Calle Piper. Att fjolårets vinnarvil inte skulle hinna med var väl ganska väntat och Bosse fick finna sig i att hamna på femteplatsen efter segrande Ulf Granberg, som lett från start till mål, Boo Brasta, Mölndal, som inte fått sin vagn klar till premiären i Mantorp, Leif Sjöstrand, Växjö, kanske mest känd under pseudonymen "Mr Seebeach", samt debutanten i klassen, Björn Steenberg, Stockholm. Allra sist i fältet hamnade efter smärre kalamiteter Reine Wisell, och hade stallkompisen Rune Tobiasson närmast före sig i protokollet.

Småland och Scandinavian Raceway i Anderstorp stod nu i tur att ta emot P&K-folket. Inledningsvis var Leif Sjöstrand det stora namnet i Anderstorp genom att vinna båda träningspassen och kvalheatet. Men Leif hade tydligen förtagit sig och hängde bara med första halvleken i finalen. Sedan kom Uffe Granberg i stor stil för att ta sin andra raka seger och därmed konstatera att han på tre tävlingar kört in i runda tal 10 000 kronor. Hedemoragrabben Leif Engström tog sig också förbi Sjöstrand på sluttampen. Reine och Rune var inte med denna gång, dom körde på kontinenten medan Bosse Emanuelsson som tidigare på dagen kört SM i Mantorp och efter flygresan till Anderstorp startade sist i fältet fick nöja sig med en tolvteplats efter ganska oinspire-rad körning.

Det var nästan tropiskt varmt under tävlingarna o inne i bilarna var temperaturen upp mot 50 grader. Arbetsmiljön — för att använda ett modernt ord — var alltså inte den bästa för förarna. Och bilarna visade —



Från Knutstorp: Björn Steenberg leder före Johansson, Sjöstrand och Piper. Foto: Ulf Karlsson.

också det en följd av värmen — att de inte trivdes. Många hade nämligen plötsligt problem med bensintillförseln.

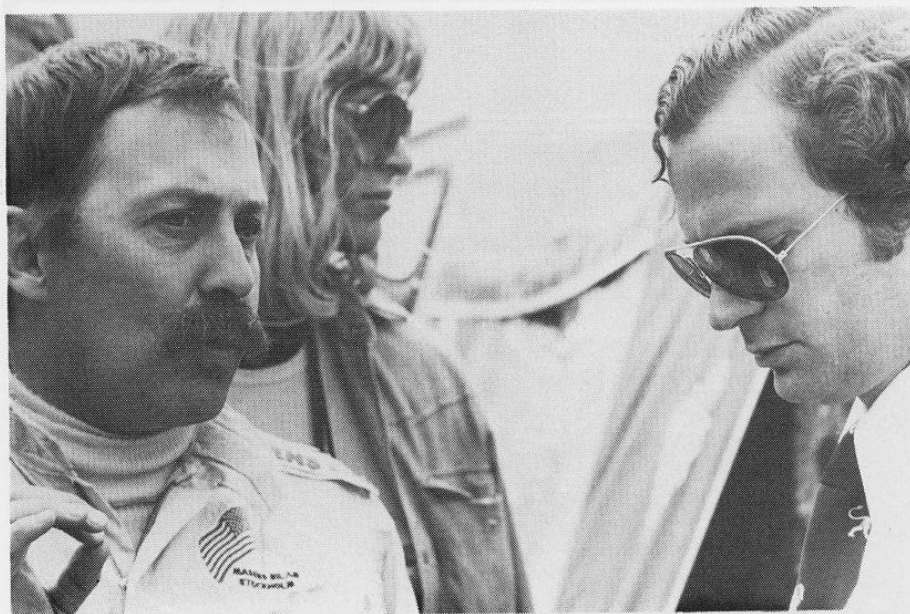
Från Anderstorp tog sig "superstararna" — dock ej flygvägen — över till Jyllands Ring i Danmark. Där hade man naturligtvis väntat sig åtskilliga uppstickare bland hemmaförare, men göteborgarna ville annat och belade utan större besvär de tre första platserna i finalheatet. Denna gång fick Bo Emanuelsson sin första fullträff och drog med sig Ulf Karlsson, vars bil ju trimmats av Bosse, till en andraplats före Uffe Granberg. Först på fjärde plats kom bäste hemmaförare. Det var Benny Hall, inte helt obekant på svenska tävlingsbanor. Benny gjorde en överraskande god körning och hade närmast efter sig i prislistan så starka förare som Reine Wisell och Steenberg.

Grand Prix-publiken i Anderstorp fick se P&K-eliten i den femte deltävlingen i serien. Det var drygt 20.000 åskådare men — ärligt talat — flertalet hade väl kommit till Scandinavian Raceway för att se VM-förarna i aktion. Men Camarogänget var långt ifrån ointressant och de stora, dundrande amerikanerna var

minst lika roliga att beskåda som de snabbare racerbilarna.

Björn Steenberg hade en i alla avseenden lyckad tävling och vann både träning, kvalheat och final. Men säg den tävling som inte kan leda till protester. Eftersom det gäller pengar, mycket pengar, i P&K-serien fann sig någon föranlåten att protestera mot startmetoden i kvalheatet. Följden blev att denna heat inte räknades utan träningsstiderna blev avgörande för startordningen. Det skakade nu inte Björn Steenberg nämnvärt. Han vann starten och höll sig sedan komfortabelt före det övriga gänget som bitvis tampades så det stod härliga till. Leif Sjöstrand hamnade sålunda i ett dike och blev helt poänglös medan Christer "Svarten" Karlsson, Stockholm, som orsakat Sjöstrands avkörning, fick bränslefel och stopp. Emanuelsson gjorde än en gång en snygg körning och blev tvåa före "Tobias". Ulf Granberg, cupledaren, hade motorstörningar och fick nöja sig med en åttondeplats.

Gamla Västkustloppet hade pifats upp och blivit något av en West Coast Festival med SM och P&K på programmet. Inte mindre än 23 Camaros fanns på plats, men en för-



Picko Troberg hade litet svårt att förklara för hans majestät Kungen varför det gick så dåligt i årets serie. Kan man förmoda att de små budbilarna gjort att Pickos träning med stora bilar legat av sig? Det föreföll i alla fall som om Kungen själv skulle vara intresserad av att. . .! — Foto: Ulf Karlsson.

svann redan under första träningspasset. Det var Leif Sjöstrand, som sprängde motorn. Under träningen och tävling var det krock och läge för hela slanten. Knut Johansson, Skärholmen, råkade värst ut. Grus- och dammolnet efter sladdande Ulf Larsson, Lidingö, körde Johansson rätt in i Uffes vagn och snurrade sedan in i

en stenbarriär och slog sönder sin vagn ganska totalt. Förarstolen bröts sönder och Knutte fördes medvetslös till sjukhus där han snabbt vaknade till liv med en markant huvudvärk. Ulf Larsson, som inte varit nog uppmärksam då han efter sladden åter körde in på banan, fick inte köra finalen.

Det var hett i Anderstorp och bilarna hade stora svårigheter med bensintillförseln. Ulf Granberg hade alltså jobbigt värre i depån där luften formligen kokade. — Foto: Ulf Karlsson.



Finalen blev inte mindre dramatisk. Redan på första varvet slog Granberg och Wisell ihop. Granberg åkte av, Wisell fick totalstopp, Bosse Brasta fick sig en knuff ut i naturen och Ulf Karlsson brakade in i Wisells vagn och fick motorbrand, medan resten smög sig förbi olycksplatsen. Efter ett par varv var banan helt klar igen och Rune Tobiasson körde småningom i mål som segrare före Emanuelsson och Bosse Ridström, Huddinge, tvåan i 1975 års serie.

Kinneulle Ring var värd för den sjunde deltävlingen. Där förlorade "Emma", som inte tycks trivas riktigt på västgötabanan, starten till träningsnabbe Tobiasson och krockade sedan ihop med Wisell i Kvarnkurvan och havererade i ett avbärarräcke. Wisell kunde fortsätta för halv maskin medan stallkamraten Rune körde mot en solklar seger. Uffe Granberg, som fick ett växellådsfel under kvalheatet och sålunda startade sist i finalen, gjorde kanske dagens prestation genom att åka slalom upp genom fältet för att slutligen köra in som tvåa före Björn Steenberg och Reine.

Den sista deltävlingen i kvalserien för Puss & Kram Super Star Jeans Cup kördes på Ring Knutstorp i anslutning till EM i Formel 3. Den som till äventyrs inte fanns på plats för att med egna ögon bevittna tävlingen kanske nöjde sig med att läsa om den i Sveriges största morgontidning. Där hade en superexpert — det är dom flesta sportreferenter i nämnda tidning — fått följande uttalande av Bo Emanuelsson — "Min första triumf i klassen i år, sa store göteborgaren, fjolårets Super Starvinnare Bosse "Emma" Emanuelsson, sedan han kört över mållinjen. . .

Antingen har vederbörande inte pratat med "Emma", eller inte klarat dennes göteborgska idiom. Eller så har Emanuelsson glömt sin första och dittills enda delseger — den på Jyllands Ring — eller så är superexperten bara en helt expert. . .

Emanuelsson vann alltså utan större besvär före Ridström, Tobiasson och Bosse Brasta. Reine Wisell låg klar tvåa fram till näst sista varvet, då han tappade ett hjul och tvangs bryta och Uffe Granberg, som redan var klar för finalen, hade

ingen lyckad dag, drabbad av motorfel som han var.

Så var det alltså klart för den stora finalen. Hela kvalserien med dess åtta deltävlingar som endast tjänat till att utkristallisera de 16 bästa ekipagen i klassen var glömd. Nya friska poäng stod på spel då Karlskoga MK och Stockholms Sportvagnsklubb bjöd på Puss & Kramgala på Gelleråsen vid Karlskoga. De 16 finalisterna representerade inte mindre än 25 hela och ett delat SM-guld och måste sålunda anses högst kvalificerade för kampen om förstapriset, en check på 8000 kronor.

Tyvärr var vädret föga inbjudande, det var regnigt och gråkallt, då första heatet släpptes iväg på Gelleråsen. Finalen hade kanske litet underliga regler. Det var ingen tidsträning utan resultatet från bästa heat och final fick varje förare räkna sig till godo. Det första heatet tog Ulf Granberg lätt före Emma", Reine Wisell och Tobiasson medan Björn Steenberg halkade av i Tröskurvan och Picko Troberg tog det lugnt och blev näst sist. I det andra heatet saknades Uffe Granberg, som ju hade en fullpoängare redan. Det övriga gänget kämpade emellertid för fullt i halkan, inte minst Emma" som ville stå i första ledet med Granberg. Följden blev att Emanuelsson åkte av i besvärliga Tröskurvan medan Reine Wisell vann före Tobiasson och Leif Engström.

Så var det dags för den riktiga finalen i finalen. Uffe Granberg var — som vanligt — snabbast i starten och frånsatt att Emma" jäktade ordentligt för att försöka nå och helst passera Granberg tog man det ganska lugnt i det nu strida regnet. Emanuelsson var helt chanslös mot Granberg och slog småningom av litet på takten. Den ende, som tycktes road av att avancera i fältet bakom "Emma", var Reine Wisell, som låg sexa efter Granberg, "Emma" Tobiasson, Sjöstrand och Bosse Ridström. Bosse fick en lätt sladd i en kurva och Reine hjälpte sedan till att ge Ridströms vagn en extra knuff, så att denne snurrade och blev stående tills alla konkurrenter passerat. Reines tilltag straffade sig praktiskt taget omedelbart. Hans motorhuv gick nämligen sönder och



Två glada gossar skulle man kunna säga. Basen på Anderstorp Bertil Sanell gläds tillsammans med basen för Super Star Cup Robin Shorter över det stora intresse som SSK-tävlingarna har hos allmänheten. — Foto: Ulf Karlsson.

tvång Reine bryta tävlingen och Ridström halkade ner från sin femteplats till en elfteplacering.

Totalt betydde detta att Granberg inhöstade sina åtta tusenlappar medan Bo Emanuelsson blev klar tvåa före "Tobias", Leif Sjöstrand, Leif Engström och Reine Wisell. Längst bak i prislistan hamnade niofaldige svenska mästaren Picko Troberg, som i likhet med tidigare mästarna Boo Brasta och Calle Piper tvangs bryta finalheatet.

SLUTPLACERING I FINAL PUSSOKRAM SUPER STAR JEANS CUP 1976

1) Ulf Granberg 48, 2) Bo Emanuelsson, 40, 3) Rune Tobiasson, 38, 4) Mr Seabeach 32, 5) Leif Engström 30, 6) Reine Wisell 29, 7) Göran Boström 24, 8) Bo Ridström 20, 9) Ulf Karlsson 19, 10) Christer Karlsson 18, 11) Per Alm 17, 12) Boo Brasta 12, 13) Calle Piper 11, 14) Björn Steenberg 10, 15) Gunnar Landström 6, 16) Picko Troberg 5.

Vad skall han med socker till i kaffet Calle Piper? Med en så söt fru som han har så borde väl det räcka. . . Men man brukar ju säga att mycket vill ha MER. . . — Foto: Ulf Karlsson.





TAVLINGSKALENDER 1976

STOCKHOLMS SPORTVAGNSKLUBB 1976.02.18

DATUM	SSK-SERIEN	PUSS + KRAM SUPER STAR CUP	RENAULT R5 TS CUP	MINI LADY CUP	ANMÄRKNING
11 april			Jyllands Ring		
18 april	Mantorp	Mantorp			Svensk racingprem
25 april		Knutstorp	Knutstorp		SM+ R5TS Cup prem
9 maj	Anderstorp	Anderstorp	Mantorp		
30 maj	Falkenberg	Jyllands Ring	Jyllands Ring	Falkenberg	
13 juni		Anderstorp			Sv Grand Prix F1
20 juni	Kinnekeulle		Mantorp	Kinnekeulle	
11 juli		Falkenberg	Falkenberg	Falkenberg	Väst kustloppet SM
1 aug	Karlskoga				Ej publiktävling
8 aug			Anderstorp		Sportvagns VM
22 aug			Jyllands Ring		
29 aug	Kinnekeulle	Kinnekeulle	Kinnekeulle	Kinnekeulle	
5 sept			Knutstorp	Knutstorp	EM F3, SM-final
12 sept	Karlskoga	Karlskoga	Karlskoga		
3 okt		Jyllands Ring	Jyllands Ring		
10 okt	Knutstorp	Knutstorp	Knutstorp		Final i samtliga klasser

Ytterligare upplysningar genom Robin Shorter, tel 08/30 87 90 eller
Sven Berggren, tel 0431/545 40 (dygnet runt)

Adress Surbrunnsgatan 5, 114 21 Stockholm
Tel. 08/30 87 90 Postgiro 11 87 52 - 5
Bank SE-Banken Bankgiro 166 - 8763