



1



2



3



4

IMS

INFÖR SÄSONGEN 1977

- 1 I vinter har det talats mest om Puss o Kram-cupen och nya SM. Men SSK-serien lever kvar – trots allt är det bara här som man finner de riktigt roliga hembyggena som på bilden en Ford Escort i bitter fight med en gammal Volvo PV.
- 2 Puss o. Kram Super Star Cup slog igenom med dunder och brak förra säsongen. Nu kommer de stora amerikanerna igen för att kriga om en kvarts miljon kronor. En av dem som ni ska hålla ögonen på är Christer "Svarten" Karlsson som kör för stall Mäsen.
- 3 Volvo – en vinnarbil i SM igen? Ja, varför inte? I Racing-klassen finns ett tiotal olika förare som kan vinna. Några kör Volvo. I Goodrich standard A-cup har Volvo också en klar vinnarchans.
- 4 Super Star -76 Ulf Granberg tillsammans med ex-superstaren Bo "Emma" Emanuelsson. Ska någon av dem ta sin andra titel eller blir båda "överexade" av konkurrenterna -77?
- 5 Renault-cupen har kallats för "lilla Super Stars" – kanske mest för de fräna fighter-nas skull – I år ska man köra finalen på franska Paul Ricard. Men mycket roligt får vi också se här i Sverige.
- 6 Ulf Svensson formel 3-veteranen fortsätter. I år i en ny RALT. Den gamla stannar i Halland nämligen hos Torbjörn Carlsson.
- 7 Peter Knutsen leder ett gäng hundkojor förda av Sture Mårtensson och Roger Wibom. British Leylands Minimodeller kommer även i fortsättningen att utgöra ett roligt inslag i SSK-serien.
- 8 Lotus Europa mot BMW och Volvo – SSK-serien är en härlig röra av olika bilmärken. Premiär blir det den 17 april på Mantorp Park.



5



6



8

SSK-SERIEN

Allt för många tävlingar felaktig satsning av SSK

Sportsligt sett blev SSK-serien 1977 liksom föregående år en klar framgång för arrangörsklubben men en satsning på allt för många deltävlingar visade sig vara felaktig och medförde ett stort publikbortfall jämfört med föregående år, framhåller vår medarbetare CLAES AXELL.

□ Den sjätte upplagan av SSK-serien blev inte sina föregångare riktigt lik. Tidigare år hade man kunnat glädja sig åt ökat intresse på alla punkter: ökad publik och därmed bättre ekonomi, ökat sponsorsintresse, ökat antal startande. "Entusiasternas Grand Prix" var fortfarande just detta.

År 1977 kom SSK:s kungakrona att halka litet på svaj. Alltför optimistiska ekonomiska kalkyler höll inte riktigt, det mesta i dagens samhälle tenderar ju att bli dyrare än beräknat och den i och för sig nödvändiga ombyggnaden av Kinnekulle Ring kom att kosta betydligt mera än den smakade, och publiken började i samma veva svika SSK som senare år, medan Bilsportförbundet noterade ökat publikbortfall, kunde glädja sig åt allt högre åskådarsiffror.

SSK gapade också över alltför mycket. Hela 12 tävlingar arrangerade man under en säsong, som startade i april och slutade strax innan den första snön började falla över vårt land. SSK har vågat satsa på osäkra kort under åren. Svensk bilsport är klubben tacksam för det. Men i vårt land kan man nog, ännu inte i varje fall, hoppas på jättepublik vid evenemang som 5-dagarsfestivalen på Kinnekulle Ring, ett evenemang som inte drog stort mer än 5 000 betalande. När Gelleråsen fick tillbaka bilsporten kom bara 2 000. Borde väl varit fem gånger så många. Och SSK:s egen mästerskapsserie inleddes i Mantorp Park inför i rumt tal 900 betalande.

Men SSK är klubben som inte ger upp. Nya idéer skall ge bättre publiksiffror. Det är det enda som behövs. Sportsligt hävdar sig nämligen klubben med glans och även om startfälten under 1977 års säsong var något glesare än tidigare redovisar man i snitt mer än dubbelt så många poängtagare i var och en av de sju klasserna än Svema i SM.

Inte en enda av 1976 års "SSK-mästare" lyckades försvara sin krona under 1977. På den punkten var alltså omsättningen god. Vinnare av de olika klasserna blev nämligen: Bill Taube, Spånga, BLMC; Jörgen Johansson, Kinna; Volvo 142, Jan Elleman-Jacobsen, Partille, Volvo 142; Jan Lundgårdh, Hässleholm, Porsche Carrera 935; Kjell Wallin, Ektorp, Mallock U2; Hans Edvinsson, Knislinge, FV Hansen; Nils-Arne Johansson, Karlstad, Royale.

En serie med roliga bilar

□ Det roliga med SSK-serien är ju att man där möter jämnbördiga bilar av ytterst olika utseende i samma klass. Det är heller inte ovanligt i SSK-serien att en extremt sportig skapelse får stryka på foten för en vagn med ytterst vardaglig och konventionell exteriör. Om man ser till Goodrich Cup hade man kanske trott att SM-eliten i form av Thomas Lindström, Norrköping och Bo Wiedesheim, Torup, lätt skulle knyta upp svansen på "amatörerna". Men så blev aldrig fallet. Skall man vara ärlig — och det bör man ju vara — så beror detta även på det faktum att SM-folket pysslade mer seriöst just med SM medan "entusiasterna" i första hand siktade på deras egen Cup.

Bill Taube, den 29-åriga Spångateknikern, som ju även gjort några säsonger i SM men varit bofast i SSK-sammanhang sedan klubbens serier startade på allvar, hade heller ingen större svårighet att klara Goodrich Cup. Han klarade segern inte minst efter rent fantastisk körning i finalen på korta banan på Scandinavian Raceway, där SM-trean Bo Wiedesheim tog ledningen före märkeskamraten Hasse Andersson Åtvidaberg, Volvo. Men Bill satsade allt hans "Hundkoja" mäktade och



Inom SSK hyllar man den gamla olympiska regeln att huvudsaken inte är att vinna utan att kämpa väl som här där Nils-Göran Engström leder ett fält blandat av Simca, och Volvo m.m.

vann slutligen komfortabelt både finaltävlingen och totalt. Bo Malm, titelförsvaren hade inte samma tur med sig denna säsong utan fick nöja sig med en delad sjätteplacering.

Jörgen Johannesson, bilmekanikern från Kinna, som vann Comfort Cup, tillhör de verkliga mångfrestarna i SSK-gänget. Jörgen, som är 35 år har kört både rally, Volvo-Cupen, SM i banracing och SSK-serien. Han bör med andra ord veta det mesta om bilsport. Och hans kunnande förnekade sig inte. Han vann klassen utan större besvär även om det mera var hans jämnhet än hans toppar, som gav resultat totalt. Borlängeföraren Ingvar Uthby, som kört bil i sju säsonger, började serien starkast men tappade liksom stinget efter saltomortalen

på Ring Knutstorp och hade sedan svårt att hålla sin fina klass. Däremot åkte Opel-burne Åke Gunnarsson sakta upp mot en slutlig andraplats före hallänningen Kurt Olsson, Volvo.

Jan Elleman-Jacobsen, den 23-årige Partillemeken, är åtskilligt belastad då det gäller bilsport. Dels är fadern en inte okänd storhet på svenska motorbanor, dels tillhörde han den verkliga eliten bland Volvo-expertisen. Jan fick också en i dubbel måtto flygande start i SSK-serien. Dels kom han iväg som en oljad blix i premiären i Castrol Cup på Kinnekulle Ring, dels vann han samma tävling efter rena rama uppvisningen. Sedan fortsatte han av bara farten med en ännu mer övertygande seger på Mantorp Park och man kunde nu börja ana vart det



Peter Franzén, i en Ford Escort kämpar frenetiskt för att försöka hålla undan för blivande slutsegraren i Castrol Cup Jan Elleman-Jacobsen m.fl. på den korta tävlingslingan på Scandinavian Raceway i Anderstorp.

skulle gå i den klassen. Först i den fjärde deltävlingen — julitävlingen på Ring Knutstorp — fick Jan se sig slagen. Då fick Malmö-grabben Bengt Ohrberg, BLMC, en fullträff som sedan skulle följas av flera goda körningar och till slut resultera i en mycket komfortabel andraplats i serien nära tjoget poäng före klasstrea, Per Stuesson, Knislinge, Simca 1000.

Visst fanns det likheter

Den som ansåg att EDB Cup i SSK-serien i högsta grad påminde om SM-klassen Special Racing hade nära nog bingo. Ty vad är annars en klass med hela tretton av SM-klassens femton poängtagare? Att den svenska mäs-ter-

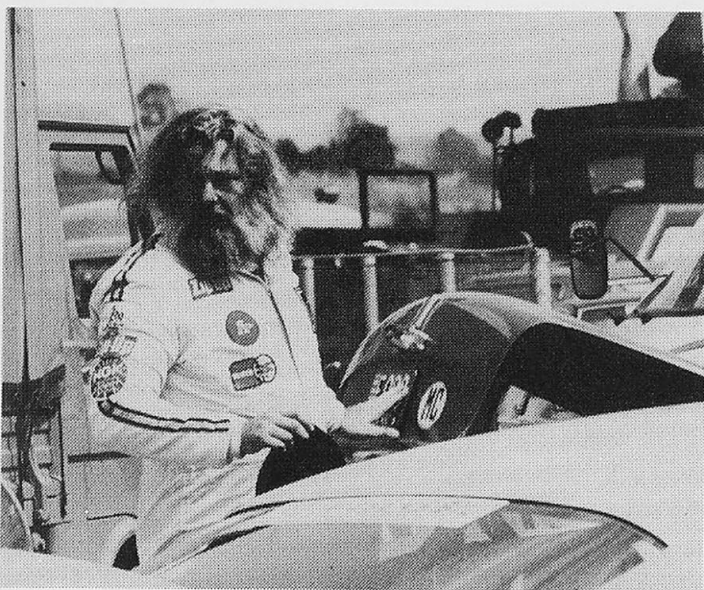
skapseliten också skulle komma att dominera EDB Cup var ju inte att förvåna sig över, även om SM-eliten inte var lika flitig i SSK-sammanhang som i riktiga SM. Jan Lundgårdh, den 35-årige försäljningsingenjören från Hässleholm, som under sina 15 år i banracing och rallycross aldrig fått en verklig fullträff lyckades nu vinna EDB Cup före inte obekanta SM-konkurrenterna Leif Nilsson, Vaxholm, Ford Escort, och Bo Emanuelsson, Göteborg, BMW 320.

Klassen startade på Ring Knutstorp och var så tunn att den kördes tillsammans med än mer tunna Prototypklassen. Jan Lundgårdh i sin ganska extrema Porsche blev trea efter de båda fullföljande prototyperna men vann sin klass och fick därmed full poäng på den bana

där han ofta inte kommer stort längre än till första kurvan. EDB var kanske den tråkigaste SSK-klassen under säsongen. Den av elitförarna som startade bäst vann också och de båda sluttävlingarna blev närmast en antiklimax med Leif Nilsson som generande överlägsen vinnare i Mantorp Park och Jan dryga halva varvet före tvåan i Anderstorp, Lars-Erik Pettersson, Reftele, Volvo Amazon. SSK har fått mycket beröm för sina satsningar i olika sammanhang. Men frågan är om inte klass 5, den så kallade prototypklassen var i onödiggaste laget. Inte mer än sex förare fick poäng efter fem deltävlingar och till på köpet finalen samlade bara fem ekipage, som uppfyllde reglementet. Kjell Wallin, 32-årig motoringenjör från Ektorp, som körde en Mallock U 2 till seger i klassen, vann dock fullt rättvist före södertäljebon Ari Timonen, Royale RP 17. Wallin har tävlat i nära 15 år i olika sportvagnssammanhang och i Formel Ford. Segern i klassen måste räknas som hans största framgång. Klassen bjöd i övrigt på en del unika saker exempelvis en Ronnie Peterson som vinnare. Men det var inte "riktige" Ronnie. Hans namne, bosatt i Göteborg körde sin Lotus 23 till seger på Ring Knutstorp men försvann sedan ur bilden. På den skånska ringen såg man under ett varv en sexhjulig Triumph, byggd av Matti Vuolevi.

Hansen, sensation i spöregn

□ Man väntade sig skånsk dominans i Formel V. Så blev också resultatet efter slutad säsong. Hasse Edvinsson, 33-årig bensinstationsföreståndare från Knislinge körde sin skånskbyggda Hansen till seger före helsingborgaren Leif Hellberg, RSM. Edvinsson, som ju kört



Det här något vildvuxna anletet tillhör den gamle toppföraren Ulf Norinder som under den gångna säsongen har gästspelat i Super Star Cup som här på Mantorp Park.



Med den här ovanligt mjukt rundade "Hundkojan" har Greger Pettersson givit betydligt motorstarkare bilar en fin fight i Castrol Cup där han slutade som femma.

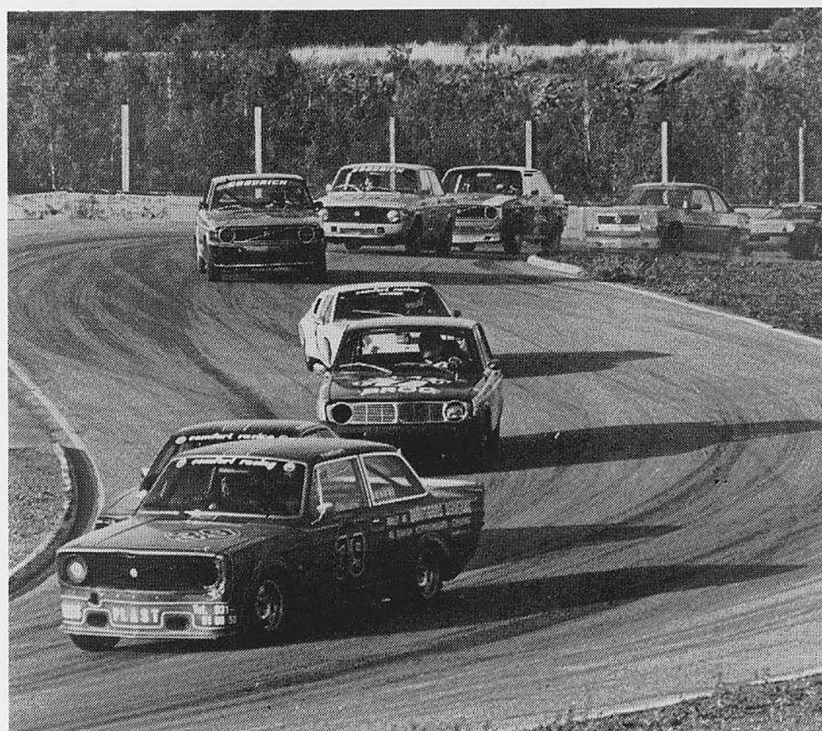
tävlingar i snart 15 år både i rally- och banracingsammanhang, startade serien bra men mattades betydligt för att göra en tämligen slät figur i finalen i Anderstorp där Gert Severinsson, Eldsberga, Hansen, gjorde sensation och spöade alla toppmännen medan regnet stod som spön i backen. Hans Edvinssons klassegger var i och för sig redan klar men ingen hade väl väntat sig att mästaren skulle bli slagen med nära minuten.

Formel Ford föreföll "skräddarsydd" för Bo Martinsson, Skärholmen, Royale RP. Men det ville sig aldrig riktigt för Bosse. Däremot höll sig Nils-Arne Johansson, Karlstad, Royale RP 21, väl framme från säsongens början i Anderstorp första maj-helgen till finalen på samma bana i oktober.

Nils Arne, som är lärare i Karlstad, är 29 år gammal och har kört Formel Ford i två år och dessutom sysslat litet med FK. Han vann bara en av deltävlingarna men höll sig hela tiden väl framme medan Bo Martinsson slets mellan EM i klassen och SSK-serien. Att Bosse ändå blev tvåa visar hans klass. Överraskning nummer 1 var dock Stanley Dickens, Linköping, som körde sin van Diemen till två delsegrar och Kenneth Jönsson, Örebro, också han med van Diemen, som han körde till seger i Mantorp Park. Trevlig bekantskap i klassen var Kjell E Larsen, Oslo, Royale RP 21, som blev SM-fyra efter Dickens och som startade serien med hemadress Oslo, och slutade den som svensk med bostad i Karlstad. I motorsammanhang är sådant inte helt ovanligt.



Många bäckar små gör till slut en stor å resonerade ägaren till det här tävlingsekipaget som finansierar sitt tävlingsåkande tack vare små sponsorbidrag från alla som tecknat sina namn på biltaket.



Tack vare en förnuftig klassindelning blir tävlingarna i SSK-serien ofta så här jämna och hårda som bilden här ovan visar och det är detta som har skapat det mycket stora publikintresset för "Entusiasternas Grand Prix".

SLUTSTÄLLNING SSK-SERIEN 1977

(efter sju deltävlingar)

GOODRICH CUP

1	Bill Taube, BLMC	53
2	Bo Wiedesheim, Volvo	48
3	Bengt Pettersson, Volvo	39
4	Thomas Lindström, Volvo	33
5	Christer, Johansson, Toyota	31
6	Bosse Malm, Volvo	23
	Tommy Svensson, Volvo	23

COMFORT CUP

1	Jörgen Johannesson, Volvo	50
2	Åke Gunnarsson, Opel	45
3	Kurt Olsson, Volvo	42
4	Jan Mattsson, Opel	40
5	Ingvar Uthby, Volvo	39
6	Bo Edvinsson, Volvo	27

CASTROL CUP

1	Jan Elleman-Jacobsen, Volvo	63
2	Bengt Ohrberg, BMC	57
3	Per Sturesson, Simca	39
4	Håkan Sandin, Volvo	38
5	Greger Peterson, BLMC	25
6	Morgan Petersson, BLMC	23

EDB CUP

1	Jan Lundgårdh, Porsche	43
2	Leif Nilsson, Ford	37
3	Bo Emanuelsson, BMW	30
4	Lars-Erik Pettersson, Volvo	26
5	Bengt Odelfors, Ford	25
	Hans Wallberg, Ford	25

PROTOTYPER

(5 deltävl.)

1	Kjell Wallin, Mallock U2	21
2	Ari Timonen, Royale RP 17	15
3	Ronnie Pettersson, Lotus 23 B	12
4	Charlie Bäckstrand, Lotus Elan	6
5	Gunnar Brisman, Lotus 23	5
6	Bertil Carlsson, Lotus 47	4

FORMEL VEE 1300

1	Hans Edvinsson, Hansen	61
2	Leif Hellberg, RSM	53
3	Erik Karlsson, Veemax	51
4	Lars Persson, RPB	48
5	Hans Hillebrink, Kaimann	45
6	Calle Lundberg, Hansen	36

FORMEL FORD

1	Nils-Arne Johansson, Royale RP	55
2	Bo Martinsson, Royale RP	47
3	Stanley Dickens, van Diemen	39
4	Kjeld E Larsen, Royale RP	36
5	Kenneth Jönsson, van Diemen	26
6	Lennart Sundahl, van Diemen	24

SSK-TÄVLINGAR

Säsongen 1977 skulle kunna kallas "eftertankens år". Efter glädjeåret 1976 hade naturligtvis entusiasterna i SSK (Stockholms Sportvagnsklubb) ambitionen att göra något ännu större.

Större blev det i vissa avseenden — särskilt de ekonomiska. SSK avslutade år 1977 med ungefär 200 000 kronor back i kassan.

När svensk racing utanför SSK upptäckte att 1976 varit ett dåligt år kändes det dubbelt uppmuntrande för SSK att ta över. SSK hade haft ett fint år 1976 och det fanns många friska idéer om hur man skulle kunna dra ännu fler människor till ännu fler tävlingar.

Men publiken svek på de sju tävlingarna som kördes i SSK-serien. Genomsnittet låg på 3 500 åskådare. Men vid några tillfällen var publik-siffran bara runt 1 000. SSK upptäckte på ett granska brutalt sätt att SSK-serien som sådan — utan dragplåster som Super Star och Renault-Cupen — inte förmådde dra tillräckligt stor publik för att tävlingarna skulle kunna gå ihop.

Det räckte inte med underskottet på publiksidan. SSK hade också dragit på sig jättelika skulder för att kunna bygga ut Kinnekulle Ring.

Efter succéåret 1976 hade SSK slagit på stort. Kinnekulle Ring, som man redan övertagit ansvaret för, skulle byggas om. Det gällde inte bara säkerhetsförbättringar på banan, man ville också schakta undan kullen mitt i banan så att publiken skulle få en bättre överblick av den trevliga anläggningen.

Hade SSK haft tur tidigare så kom nu oturen som ett brev på posten. Vintern blev snörik och hela kalkylen för ombyggnaden slog fel. Arbetet blev 100 000 kronor dyrare än beräknat. För SSK:s del betyder det en skuld som skall amorteras på fem år. Men Robin Shorter, SSK:s starke man, ser ändå rätt ljusst på situationen: — Den dyra biten är undanstökad nu och banan håller en hög standard för både förare och publik.

Även optimisten Shorter ser moln vid horisonten: — Det ekonomiska läget har reducerat våra handlingsmöjligheter på andra områden, erkände han i en tidningsintervju. — Men vi börjar i alla fall få grepp om problemen. Det stora problemet i framtiden blir att locka publiken tillbaka. Om SSK-tävlingarna skall gå ihop utan publik krävs det en startavgift på närmare 400 kr per förare. Men med publikens hjälp har man till och med på senare tid kunnat sänka avgiften till 150 kronor under 1977.

Men nu svek som sagt publiken. Några gånger kom man visserligen upp i bra siffror. Men flera gånger — särskilt på Mantorp Park — var det mycket gott om utrymme på åskådarplatserna. Bortfallet i publik gjorde att SSK tappade ungefär 600 000 kronor.

Det bästa för SSK vore naturligtvis att göra som andra klubbar: att satsa på några stora evenemang och se till att det fanns gott om dragplåster där. Men det är i strid med SSK:s ideologi. Det viktiga är att ge tillfällen för entusiasterna att få tävla. Att få igång svensk racing.

Det var därför SSK åtog sig att ta hand också om SM-tävlingarna under 1977. För första gången på länge blev det bra startfält i SM. Men det som räddade SSK från bankrutt var utan tvekan Super Star Cup med de stora Chevrolet Camaro.

Även om året har varit jobbigt så kommer det i alla fall att ge fin utdelning i form av erfarenheter för framtiden.

Två klasser — standardklasserna Goodrich Cup och Comfort Cup —

läggs ihop till en klass där man hoppas kunna köra både A- och B-final.

Också trimningsreglementet kommer att justeras.

Av alla som kämpade i årets SSK-serie var Jan Elleman-Jakobsen — son till gamle Elleman-Jakobsen vilket bör vara ett varumärke så gott som något — och när säsongen var över hade Jan erövrat titeln "SSK-mästare 1977". Sammanlagt hade han plockat hem 63 poäng med sin Volvo 142. Hack i häl var FVe-åkaren Hans Edvinsson som hade 61 poäng och trea blev lovande nykomlingen Bengt Ohrberg från Malmö, med 57 SSK-poäng.

Castrol Cup

Årets SSK-mästare tävlade i Castrol Cup som är en av de klasser där ganska omfattande trimning är tillåten. För gamla SSK:are kan det kännas tryggt att veta att klassen en gång i tiden kallades klass D.

Jan Elleman-Jakobsen tog kommandot direkt. Redan i den första tävlingen, som kördes på Kinnekulle Ring den 22 maj, vann han överlägset före kämper Per Sturesson som måste vara en av de få i Norden som tävlar med en Simca 1000. Storfavoriter som Sveneric Olsson och Jan Björnerhag kom bort helt och hållet. På Mantorp Park såg knappt 900 personer hur Jan vann på nytt. Storfärsarna Håkan Sandin, Trend-Volvo, och Greger Petersson, Special-Hundkoja, kom tvåa respektive trea.

Historien upprepade sig på Kinnekulle Ring fjorton dagar senare. Enda skillnaden var att Greger den här gången fick vara nöjd med fjärdeplatsen, tredjeplatsen togs nämligen av Hundkojeåkaren Bengt Ohrberg från Malmö.

Bengt Ohrberg visade sig vara ett ämne. På hemmabanan Knutstorp ställde han till med sensation fjorton dagar senare genom att avtåga med segern. Etablerade namn som Håkan Sandin, Elleman-Jakobsen, Per Sturesson och Jan Björnerhag fick nöja sig att gå i mål i nyss nämnd ordning efter den snabbe malmöpågen.

Vem är Peter Franzén undrade många som var i Anderstorp den 14 augusti. Ja, ska sanningen fram så var det nog bara Peter och hans kompisar som kunde påpeka att årsbästa hittills var en åttondeplats på Mantorp för Escort-åkaren från Huddinge. Elleman, Sandin och Ohrberg blev tvåa, trea och fyra. Sveneric Olsson, som beslöt sig för att visa lejonklon på hemmabanen, förtog sig och kom bara två varv.

I Karlskoga den 11 september var det dags för Ohrberg att slå till igen. Överlägsen segrare — 9,5 sekunder före Per Sturesson i mål. Elleman kom in som trea den här gången.

Inför finalen var Elleman fortfarande favorit med tre segrar före Ohrbergs två. Upplagt för utjämning tyckte Ohrberg och tog sin tredje seger för säsongen i Anderstorp den 1 oktober. Återigen var Per Sturesson tvåa. Elleman hade ingen stor dag utan fick nöja sig med sjundeplatsen. Poängen räckte dock till för att bärga titeln. Duktige Peter Franzén, som sensationsvunnit en tävling — kom på delad åttonde plats när poängen för Castrol Cup, en gång kallad Klass D, räknades samman.

Comfort Cup

Den speciella Volvo-klassen i SSK-serien är Comfort Cup. Men den är mycket roligare än den gamla och avsmnade Volvo Cupen. Här finns det nämligen variation. Inte bara traktorerna från Hisingen vrålar. Här finns också Lotus, Hundkojor, Opel och BMW för att nämna några av de vanligare märkena.

Man behövde inte ens ha en Volvo för att vinna, skulle det visa sig.



Ingvar Uthby från Borlänge triumferade med sin Volvo 142 i årets första tävling om Comfort Cup som avverkades i Anderstorp den 8 maj. — Foto: Stig Jacobsson.

I första tävlingen var det i alla fall Volvo i täten. Pålitlige och erfarne Ingvar Uthby, Borlänge, triumferade över garvade Kurt "Osten" Olsson från Varberg. Bägge körde 142:or och distanserade trean Åke Gunnarssons Opel Manta rejält. Men redan i nästa lopp var det Opel i topp. Jan Mattsson från Järfälla körde sin snabba Ascona till seger före Uthby och Björn Thune, även han en känd Volvo-åkare.

Mattsson fortsatte att hålla lek-

stuga med Volvo-bilarna i Karlskoga. Tvåa och bäste Volvoförare blev Jörgen Johannesson. På tredjeplatsen var det Opel igen: Åke Gunnarsson i Manta.

Men på Ring Knutstorp blev det tredubbelt Volvo på prisballen tack vare Jörgen Johannesson, Mats Magnusson och Bill Elvborn. Magnusson körde Amazon, övriga 142:a. Formelexperten Slim Borgudd gjorde ett in hopp, men blev "bara" sexa av 24 startande.

Bengt Ohrberg i Hundkoja — ja en sådan kan faktiskt se ut på det här sättet — var starkaste konkurrenten till Jan Elleman-Jakobsen i Castrol Cup. Men han fick nöja sig med att bli tvåa i denna Cup. Här leder Bengt före Escort-åkande Per Sturesson. — Foto: Lance-Foto.





I Castrol Cup var det verkligen en otrolig blandning av bilar. Hundkojor, Volvo, Escort och till och med Simca fanns med bland de startande. Men man bör veta att det knappast var standardvagnar vilket kanske bäst syns av bilden ovan. — Foto: Ulf Karlsson.

Johannesson firade nya triumfer på Kinnekulle i augusti där han vann före Osten Olsson. När två tävlingar återstod kom spänningen tillbaka tack vare en ny Opel-seger. Den stod Åke Gunnarsson i Mantan för. Osten Olsson blev tvåa och seger-vane Johannesson trea. Det var först i SSK-finalen på Anderstorp som Jörgen Johannesson för gott visade var Comfort Cup skulle stå över vintern. En stark seger, 0,6 sekunder före Osten Olsson i mål, gav Jörgen mästartiteln. Trea i mål var Uthby och fyra Manta-Gunnarsson. Den senare blev tvåa totalt i Comfort Cup. Trea var pålitlige Osten Olsson.

Goodrich Cup

Den andra stora standardklassen är Goodrich Cup. När man jämförde tiderna med Comfort Cups visade det sig att de överensstämde nästan helt och hållet ner till tionde-femtonde plats. Så lika — och ändå så olika.

I Goodrich Cup kunde nämligen en Hundkoja vinna, åtminstone om den styrdes av Bill Taube. Segern var visserligen hans först efter långt och troget kämpande. Men till slut kom den. Bo Wiedesheim eller Thomas Lindström verkade vara favoriterna i klassen. Och de började samla poäng i stor stil. Redan när säsongen kom en bit in på sommaren hade de börjat lägga segrar på hög.

Kampen mellan dem hårdnade och i Karlskoga var nervkriget i full

gång. Bo Wiedesheim var startsnabbast. Till och med så startsnabb att prisdorna fann för gott att ge honom en minuts tillägg för tjuvstart. Så istället för att komma tvåa efter segrande Thomas Lindström blev Bo fjortonde man. Tvåa blev i stället Hans "Kinda-Gurkan" Andersson.

Vad de bägge Volvo-kämparna i det längsta försökt att glömma var att Bill Taube var med i leken. Bill, som kör en ordentligt ombyggd Hundkoja, hör till seriens gamla toppförare. Han har varit med länge nog för att ha lärt sig taktik både på och utanför banan. Hans taktik den här gången var att samla så många poäng som möjligt och sedan satsa allt på ett kort.

Kortet var den här gången finalen som kördes i Anderstorp. Trots att den banan lämpar sig bättre för Volvo och Opel än för Hundkojor — som kommer bäst till sin rätt på de krokigare banorna — avtågade Bill Taube med en helt suverän seger. Jämför hans sluttid 11.48,7 med tvåan Bo Wiedesheims tid 11.52,3! Wiedesheim var för övrigt en suverän tvåa — trean, Hans Andersson i Volvo fick tiden 11.58,7. Han var alltså hela tio sekunder efter segraren i mål. Så visst var klassmästaren Bill Taube duktig och värd titeln — även om han inte figurerat i toppen i samma omfattning som till exempel Thomas Lindström som fick nöja sig med att komma på fjärde plats efter Volvo-kollegan Bengt Pettersson.

EDB Cup eller . . .

. . . SM Special Racing kan ju egentligen gå på ett ut. Skillnaden mellan de bägge klasserna är faktiskt bara när tävlingen ägde rum. Om SM-klassen Special Racing kördes på en SSK-tävling så kallades den EDB Cup och gav SSK-poäng. Kördes samma klass i SM gav den SM-poäng. Tilläggas bör att man i vissa tävlingar kunde räkna poäng för såväl SM som SSK. För att ytterligare förtydliga kan vi också berätta att EDB Cup/SM Special Racing ursprungligen var SSK-seriens klass C, den hårdast och friast trimmade klassen i "modern tid".

Första tävlingen gick i Anderstorp den 8 maj och räknades in i bägge klasserna. Det betydde hårda bud över hela linjen. Hasse Wallberg, Lidingö, i Ford Capri fick in en sällsynt men synnerligen välförtjänt fullträff och vann före säkre Bengt Odelfors i Ford Escort. Hässleholmaren Jan Lundgårdh — som nästan alltid får heta "Lundegård" — hade skraddarsytt sin tävlingsbil — en Porsche 935 med tvålitersmotor — för att vinna klassen. Men i första loppet fick han nöja sig med tredjeplatsen efter de bägge Fordarna. Leif Nilsson från Åkersberga körde sin Ford Escort till fjärdeplats före Jarl Wermelin som åker ända från Sorsele för att tävla. Under 1977 körde duktige Jalle en Opel Kadett GT/E.

I Karlskoga var det dags för favoriten Bo Emanuelsson att visa upp sin snabba BMW 320 som gick fortare än någon. Han var 4½ sekund före tvåan Bengt Odelfors i mål. Hasse Wallberg trea, Thomas Stenlund från Svanavattnet styrde in sin Ford Capri med Volvo B20-motor på fjärdeplats.

Men i den tredje EDB-tävlingen fick Janne Lundgårdh in den fullträff han så länge längtat efter. Och vad kunde väl passa bättre än att få triumfera på hemmabanen Ring Knutstorp, bara några mil från hemstaden Hässleholm! Gert Zackrisson från Munkedal — minns ni när han åkte ifrån alla på Kinnekulle Ring med Saab 96 V4? — kom tvåa med Saaben som nu har turbomatning. På tredje plats blev det också turbomatat. Gert Pettersson från Järfälla visade att en Opel Kadett kan gå rejält fort om den får hjälp med and-

ningen. Att han var nästan 30 sekunder efter Janne Lundgårdh är väl inte mycket att klaga på. Det rörde sig ju om väldigt olika bilar.

I Kinnekulles augustitävling var det dags för nästa nye segrare. Leif Nilsson tog sin första seger för säsongen med sin Escort. "Bosse Emma" missade segern med drygt tio sekunder och fick finna sig i att Janne Lundgårdh gjorde en ny bra körning som räckte till andraplatsen. Odelfors och Wallberg var fyra respektive femma, Lasse Pettersson från Reftele nära Anderstorp sexa med sin Volvo före Zackrisson i V4-Turbon.

Till Karlskoga-tävlingen i början av september var alla motorer vässade och förarna helskärpta. Den här gången gällde det inte så mycket EDB Cup som SM Racing Special. Även om det egentligen är samma sak så var det ju så annorlunda, eller hur?

Att gammal är äldst har vi ju vetat länge och det visade sig att Bosse Emmas rutin var just det som behövdes för att plocka hem SM-titeln till BMW och sponsorn Mer som tillverkar icke kolsyrade läskedrycker. Tvåa blev Janne Lundgårdh, trea Leif Nilsson och fyra begåvade södertäljegrabben Janne Svensson som för första gången på hela säsongen kom överens ordentligt med sin Pirana Escort. Jalle Wermelin var femte man i mål.

För protokollets skull konstaterar vi att SM-delen nu är avslutad i och med att Emma tog titeln, Nilsson blev tvåa, Odelfors trea och Lundgårdh fyra.

Men i EDB Cup, alltså i SSK-serien, fortsatte den spännande fighten. När man körde på Mantorp Park senare samma månad var det dags för Leif Nilsson och hans Sansui Escort att ta hem ytterligare en seger. Thomas Stenlund, Capri-Volvon, blev tvåa och SSK-mästaren Jan Elleman-Jakobsen dök upp som gubben i lådan och tog tredjeplatsen.

Finalen för EDB Cup gick i Anderstorp i oktober. Jan Lundgårdh vann en lätt och överlägsen seger före Lasse Pettersson, Volvo, och Stig Zackrisson, V4-Turbo. Ingvar Jardenius, som alltid kör snyggt med sin Ford Cortina Lotus, kom fyra.

Janne Lundgårdh vann EDB-titeln, Leffe Nilsson kom tvåa och Bo



Hasse Wahlberg från Lidingö passade på att vinna ågets första möte i EDB-Cup som kördes i Anderstorp. Hans fordon kallades Ford Capri och den gick så fort att han slog en specialbyggd Porsche 935 med tvålitersmotor! — Foto: Stig Jacobsson.

Emanueelsson, som räknade SSK-poäng från de tävlingar som körts ihop med SM, blev trea i EDB-cupen.

1978 skall SSK göra ett mästerskap av den här klassen. Det blir nog betydligt lättare för både publik och förare att begripa vem som vinner vad när den välkomna reformen är genomförd.

PROTOTYPKLASSEN

var den allra minsta i SSK-serien. I syfte att återuppliva klubbens stolta traditioner som sportvagnsklubb hade ledningen bestämt sig för att släppa fram prototyper som kunde vara antingen gamla racersportvagnar eller nya, revolutionerande hembyggen.

Det stod redan från början klart att någon måste skaffa sig en alldeles extra speciell bil för att kunna slå kombinationen Kjell Wallin/U2-Mallock. Kjell Wallin tillhör kämparna som varit med i SSK i många år. Tävlade i MG-och Elva-sportvagnar innan han gick över till Formel Ford. Att köpa en U2 var en gammal dröm och det visade sig att Kjell inte behövde bli besviken.

I första tävlingen, som kördes i samband med Sportvagnsmeeting på Kinnekulle Ring sista veckoslutet i maj körde han ifrån Ronnie Peterson med över 20 sekunder. Visserligen

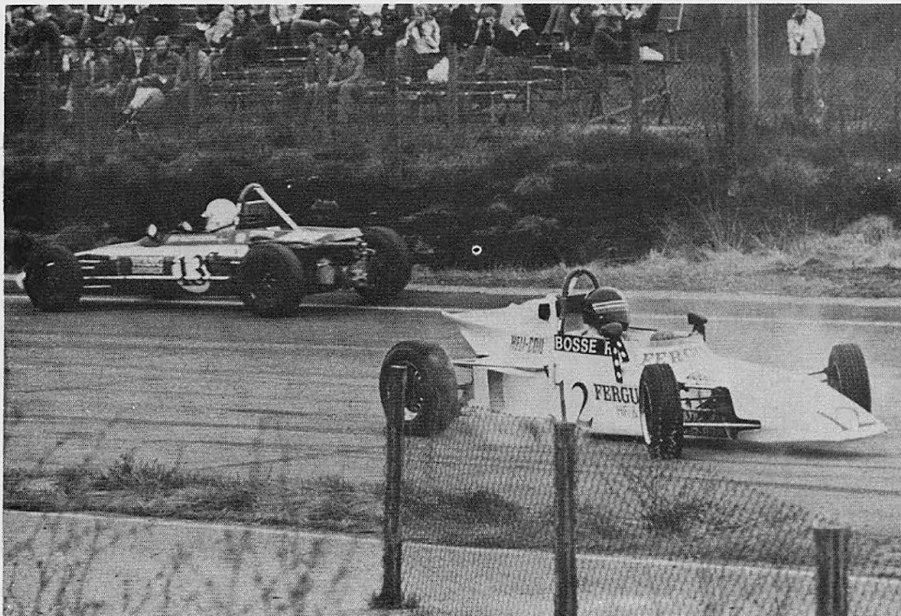
inte den store RP utan en namne från Göteborg som körde en Lotus 23B. Men vi skall komma ihåg att RP II har gamla SSK-meriter han också.

"RP II" har Formel Ford-segrar på meritlistan. Trea blev Bertil Carlsson i en Lotus 47, racingvarianten av den mer kända Lotus Europa som har typnummer 46.

Nästa tävling vanns av Ari Timonen från Södertälje i en Royale RP17, Wallin tvåa och karlstadgrabben Charlie Bäckstrand var trea. I juli möttes prototypåkarna på Ring Knutstorp och i den magra prislistan var det RP II som avgick med segern före Ari Timonen. Trean, Matti Vuolevi i en Triumph, körde bara ett enda varv!

Seger i finalen i Anderstorp i oktober räckte till för att ge Kjell Wallin mästartiteln. Tvåa i Andersstorp och tvåa i mästerskapet var Ari Timonen. Trea i Anderstorp blev Charlie Bäckstrand men motsvarande position i totallistan togs av RP II som fick låta sig nöja med fjärdeplatsen i finaltävlingen.

Facit blev att klassen var mycket tunn. Men att den tilltalar entusiasterna och man hoppas verkligen att SSK ger den några tillväxtår. En riktig sportvagnsklass av den här typen kan ge roliga tävlingar och festligt utbyte med engelsk club racing.



Nå skall vi bestämma oss för åt vilket håll vi skall köra eller ska vi köra åt varsitt håll? Nr 12 Bosse Warmenius har fått en sk "rundpall" med sin Formel Ford i Wang-Pokalen och under tiden passar Per Gustavsson från Bromma på att smita förbi på ytterkan- ten. — Foto: Stig Jacobsson.

WANG-POKALEN...

... tävlade man om i Formel Ford 1977.

Fjollårsmästaren Bosse Martinsson var den som alla ville slå. I första tävlingen var det många som fick den önskan uppfylld. Mästaren kom nämligen bara ett enda varv. . .

Segrade gjorde Stanley Dickens, tvåa blev hans kompis Nils-Arne Johansson och trea pålitlige norske kämpan Kjeld E Larsen som liksom Nils-Arne körde Royale RP21. Segraren höll sig däremot till Van Diemen. Intressant var också att se blonnda Nettan Lindgren från Norsborg köra ett fint lopp och ta sjätteplatsen. Nettan började, efter ett försiktigt debutår, visa sina fina go kart-takter.

I Karlskoga i början av juni fick Stanley Dickens finna sig i att bli poänglös. Segern gick till Nils-Arne Johansson, följd av Royalekollegan Kjeld Larsen. Royale var det också på tredje plats där Skrotar-Lasse Lidén körde in sin RP 24. Nettan kom på sjunde plats. Stanley Dickens triumferade på nytt på Kinnekulle och vann fyra tiondels

sekund före Bo Martinsson som äntligen fick vara med på prispallen. Med på prispallen var också Nils-Arne Johansson, trea på Kinnekulle.

Nästa lopp kördes på Ring Knutstorp i början av augusti. Ring Knutstorp blev mästarens Bo Martinsson första triumf för året. Dansken Finn Milling åkte in på andra platsen och Kjeld Larsen fra Norge blev trea. Roland Flood, Hasse Järefäll och Christer Andersson var fyra, femma och sexa. Nils-Arne Johansson hade ingen stor dag och fick nöja sig med sjundeplatsen.

När FF-cirkusen återvände till SSK:s hemmabana Kinnekulle Ring var det rutinerade Bo Martinsson som fick kliva upp på pallen. Nils-Arne Johansson, Stanley Dickens och Kjeld Larsen kunde inte göra något åt fjollårsmästaren den här gången. De fick nöja sig med att bli tvåa, trea respektive fyra.

Kenneth Jönsson, Örebro, Van Diemen, fick agera sensationsman på Mantorp Park. Med besked — dryga två sekunder marginal — slog han Bo Martinsson som fick vara näst bäst den gången. Fler favoriter som kom bort: trean Nils-Arne

Johansson, fyran Lennart Sundahl och femman Lasse Lidén. Stanley Dickens placerade sig först på trettonde plats — men det kunde väl inte enbart bero på att han var så förvånad över den jönssonska stormningen av Formel Ford-börger?

Att Kenneth Jönssons seger inte var någon tillfällighet bevisades med all önskvärd tydlighet en vecka senare. I den stora SSK-finalen på Anderstorp visade han än en gång hur man trycker dit favoriterna. Men den här gången kom Stanley Dickens inte av sig — en andraplats får man inte klaga för mycket på.

Tredjemannen bör ha blivit en överraskning för åtminstone fyran Bosse Martinsson, femman Nils-Arne Johansson och sexan Lennart Sundahl. Ingen av dem hade väl räknat med att okände Christer Andersson från Glava skulle köra sin Royale RP 21:a till prispallsplacering!

Slutet av FF-fighten blev att Wang-Pokalen gick till Nils-Arne Johansson som visat sig vara en förträfflig poängplockare, att Bosse Martinsson blev tvåa före Stanley Dickens och Kjeld Larsen som fick nöja sig med att bli trea respektive fyra.

FORMEL VE

En klass med oförstörbar popularitet tycks gamla Formel Ve vara. Klassen är inne på andra årtiondet men fortfarande lika populär. Framgångarna beror kanske inte så mycket på spännande vagnmateriel som att man låtit reglerna förändras allt eftersom och att det internationella utbytet varit så gott.

I Knutstorp i april var inte bara de svenska förarna med i leken. Här fanns också FVe-bröder från Norge och Finland. Men brödrafolken tycks ha vaknat sent, åtminstone om man får döma av prislstan.

Hasse Edvinson var en överlägsen segrare före Erik Karlsson som var lika överlägsen tvåa. Prispallen kompletterades med Hyllinge MS bäste man i klassen, Lars Persson. Bästa icke-svensk var Finlands Henri Toivonen som kom åtta.

Edvinsson upprepade sin seger i Kinnekulle i maj. Och den här gången flyttade Lasse Persson upp ett pinnhål och kom tvåa. Trea var också en skåning, Leif Hellberg från Helsingborg. På Mantorp i juni var

det Erik Karlssons tur att vinna. Yrkesläraren från Södertälje, som byggt sin Veemax själv, var tre sekunder före (ständige?) tvåan Lasse Persson. Hans Hillebrink, välkänt namn i dessa sammanhang var trea före Leif Hellberg.

I juli träffades FVe-gänget på Ring Knutstorp och den här gången slog Edvinsson till med sin tredje seger för säsongen. Tvåa var... ja, just det... Lasse Persson igen! Leif Hellberg gjorde en ny bra körning och fick klättra upp på prispallen mitt framför näsan på Calle "Batong" Lundberg, den racerkörande polisen från Enköping som var 1,2 sekunder efter Leif i mål.

Bland dem som inte gillade att se Edvinsson överst på prispallen så ofta var Erik Karlsson. Den här gången bestämde han sig för att ändra på saken...

I Anderstorp i augusti vann han sin andra FVe-seger för året före Calle "Batong" Lundberg och Leif Hellberg. Edvinsson fick nöja sig med fjärdeplatsen den här gången. Segertakterna satt tydligen i för i Karlskoga i september blev Erik Karlsson den andre föraren som tagit tre segrar i SSK-FVe. Den här gången slog han tvåan Hans Edvinsson med 4,4 sekunder och Leif Hellberg var en glad poängsamlande trea före Lasse Persson som kom fyra.

Inför finalen i Anderstorp var spänningen upptrissad. Vem skulle bli historisk och ta den fjärde segern, Edvinsson eller Karlsson? Ja, den godbiten gick dem bägge förbi. Segrade gjorde nämligen Gert Severinsson från Eldsberga, två var Leif Hellberg och trea Hans Hillebrink.

Edvinsson och Karlsson fick nöja sig med att bli femma respektive fyra den här gången. Slutet på de många spännande bataljerna i FVe blev att Edvinsson tog mästartiteln, Leif Hellberg kom tvåa och Erik Karlsson trea. Därmed är SSK-serien 1977 avhandlad i ord och bild. Facit för året blir att det var ett sportsligt bra år även om deltagarsiffrorna inte var lika höga som under 1976 och publiken uteblev ibland.

Men de som körde fick åka bra tävlingar. Och de som tittade hade sannerligen ingen anledning att klaga vare sig på variationen eller kvaliteten.



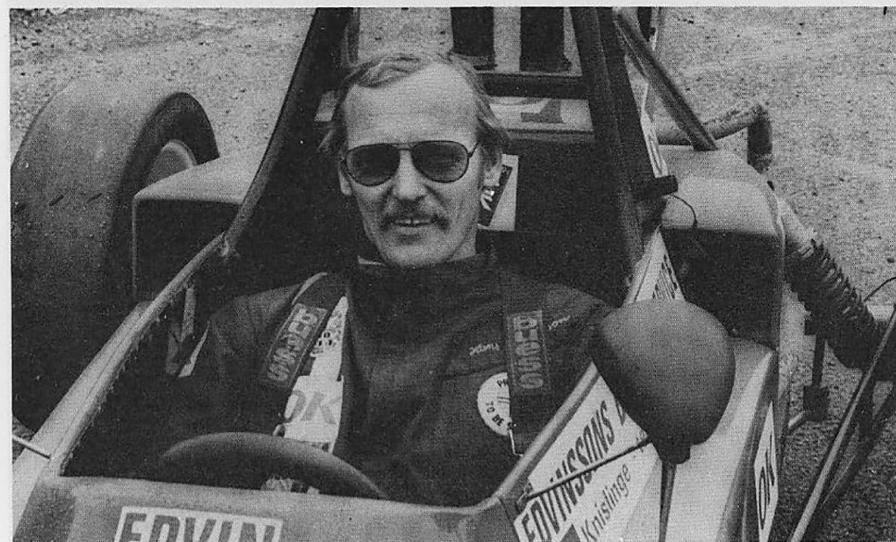
Duellerna var många gånger hårda i Formel Ford-klassen. Vilket hade till följd att det ofta hände att någon sladdade av i försöken att gå om en medtävlande. Nr 43 Per Anderberg från Växjö har just kunnat konstatera att Bosse Warenius från Nykvarn försökt sig på litet terrängkörning. Och det hela hände i Anderstorp under tävlingen om Wang-Pokalen. — Foto: Stig Jacobsson.

Det stora molnet på den ibland något ljusblå SSK-himlen är naturligtvis de ekonomiska bekymren som SSK fått känna av för första gången. Klubben har fått dra ett enormt tungt lass under året eftersom den åtagit sig att sköta hela den icke lönsamma delen av svensk racing. Vi

kan bara hoppas att SSK:s entusiaster och fordringsägare orkar sig igenom den svåra period som man är inne i just nu.

Utan insatserna från SSK, Stockholms Sportvagnsklubb, vore svensk racing inte på långt när vad den är idag.

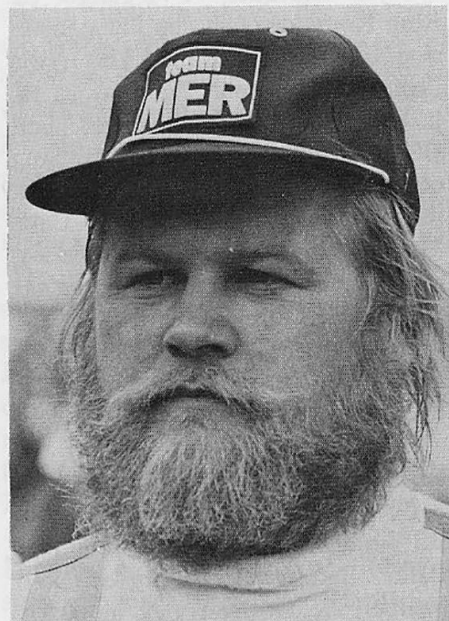
Hasse Edvinsson från Hässleholms MK kunde bara glatt konstatera att han vunnit Formel Ve-serien i SSK 1977. — Foto: Bo Nilsson.



SUPER STAR CUP

Man förmodade efter 1976 års strålande Super Star-säsong att denna fria standardklass skulle bli en enorm framgång, både publikt och ekonomiskt, 1977. Men så blev ej riktigt fallet. Samgåendet med SM och SSK-serien och alla andra perifera cuper åstadkom snarare den situationen att banracingsporten tycktes börja vandra hand i hand mot en död i skönhet. Programmet var på något sätt alltför mäktigt för åskådarna, som trots ypperlig marknadsföring inte ville infinna sig i de mängder som var nödvändiga för en ekonomisk succé.

Puss och Kram Super Star Jeans Cup var nämligen en sportslig fullträff och med tanke på att förarna hade i runt tal en kvarts miljon att köra om blev det ofta tuffa tag till publikens stora förtjusning. Och efter en serie deltävlingar med Ulf Granberg, Lerum, som överlägsen totalsegrare, vann Bo "Emma" Emanuelsson, Göteborg, i bländande stil.



Trot den som vill men faktum är att denne vidunderlige man som knappast tillhör lättviktarna har som civilt yrke — d v s då han inte kör bil — att lära sina medmänniskor att dansa! Bosse "Emma" Emanuelsson från Göteborg lade sig till med segern i Super Star Cup:s final och blev dessutom svensk mästare i klass 2 Special Racing. — Foto: Ulf Karlsson.

Super Star Cup startade på Ring Knutstorp i Skåne dit över 8000 åskådare kommit i regn och rusk för att beskåda mastodonternas mästerskapspremiär. Den här gången var det till skillnad från tidigare säsonger ett mycket representativt startfält som bjöds publiken. Och inte oväntat lyckades regnvädersspecialisten Ulf Granberg — Mr Super Star 1976 — den 26-årige fortåkaren från Lerum knyta upp svansen på konkurrenterna redan från början. Han lekte sig runt den kurviga och knixiga banan i överlägsen stil och spöade 1976 års "Super Stare", Bo Emanuelsson, göteborgaren som kallas köpman i

releaserna men som väl mera är en biltrimmare av Guds nåde, med dryga 10 sekunder! Bosse var dock tvåa och tillät sig efter loppet hoppas på "bättre väder" till nästa deltävling. En intressant start bjöd Ring Knutstorp på. Det var Volvo-cupens storstjärna, Peter Norlander, 26-årig processtekniker från Lerum, som debuterade med att bli fyra efter en sansad körning med den för honom helt nya vagntypen.

Liksom tidigare år var Camaro det dominerande märket i Super Star Cup. I olika tappningar — beroende på trimmare och sponsorer — käm-



Super Star Cup kördes också på Anders-torp Raceway i samband med Formel 1-tävlingarna. Här från starten där Ulf Granberg leder före Peter Norlander och sedan är det nästan lygens att säga var den ene eller andre finns i fältet så väl samlat som det är. — Foto: Lance-Foto.

pade Camaron mot en enda stackars Plymouth Cuda. Men vad hjälpte alla trimningar mot en förare som Uffe Granberg. På Scandinavian Raceway, där den andra deltävlingen kördes, var Uffe lika överlägsen som i premiären. Men Uffe hade litet tur. Under kvalheatet skar nämligen oljepumpen strax före mållinjen. Att riva motorn och byta pump fanns det inte tid till och mekarna i Uffes stall deppade. Då kom Granberg på den strålande idén: oljeträget skars upp underifrån med skärbrännare och haveriet fixades underifrån. Det var kanske deltävlingens främsta prestation. Ty med motorn i fullvärdigt skick var det bara att konstatera att Granberg var bäst. "Emma" var åter tvåa före "Mr Seabeach, alias Leif Sjöstrand, PR-mannen från Växjö, som med sina 35 år på nacken hörde till de äldre i klassen.

Skulle Uffe vinna även på Kinnekulle Ring? Det var frågan inför den tredje deltävlingen. En tävling som för många deltagares del blev synnerligen minnesvärd: "Emmas" vagn krånglade över hela linjen, Reine Wisell sprängde motorn under träningen liksom Björn Steenberg, Per Alm och rallystjärnan Per Ekelund körde av bakaxeln. . . För Uffe gick allt dock programenligt och då loppet var slutkört var det dubbelt Lerum i täten med Uffe som etta före Peter Norlander. Något i skymundan rattade Per Eklund sin tunga vagn till en tiondeplats före många banspecialister, bland dem Rune Tobiasson och Kurt Simonsen.

Obesegrad efter tre raka tävlingar var Granberg självfallet favorit även i Karlskoga. Men se där ville det sig inte riktigt för Uffe. Regeln att man inte skall ändra ett vinnande lag besannades också för hans del. Han tyckte nämligen att fjädring och dämpning inte var riktigt bra så mekarna fick order att "bygga om" den detaljen. Men det hjälpte inte utan Granberg fick finna sig i tredjeplats bakom suveräne Bo Emanuelsson och Peter Norlander medan förre Formel 1-stjärnan Reine Wisell blev poänglös fjärde tävlingen i rad, denna gång efter oljeläckage under träningen



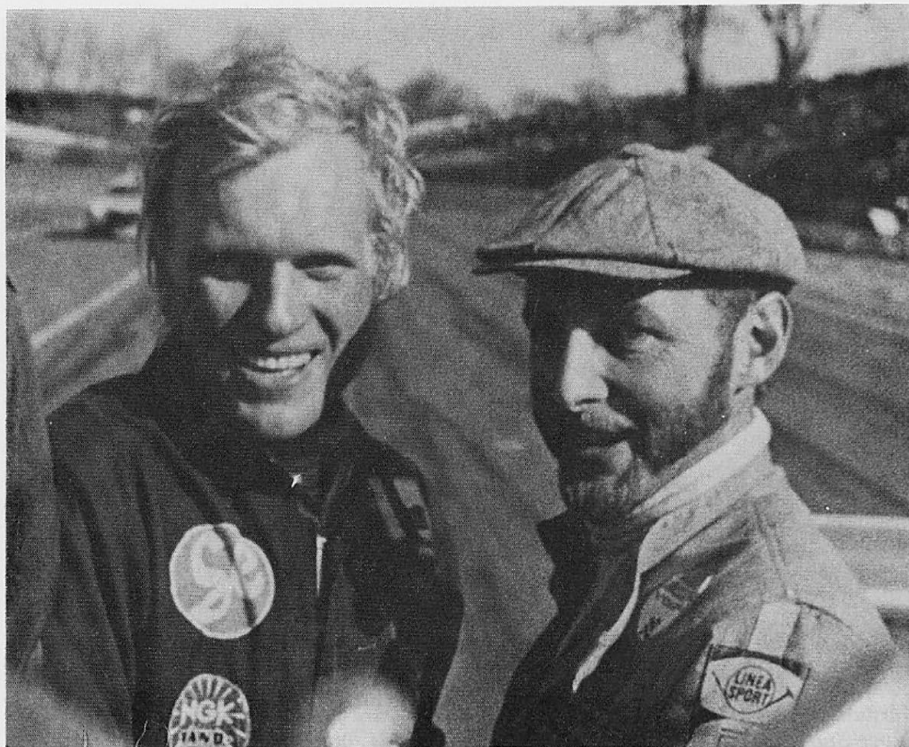
Hårda bandage på banan men i depån är man bara goda kompisar. Här sitter hela Super Star-gänget i Bosse Emmas depå och umgås före ett lopp i Mantorp Park. — Foto: Sven Fransson.

Reine skulle bli utan poäng även i Mantorp Park. Där krånglade kopplingen och det kanske var tur för Reine som därigenom slapp bli inblandad i krockarna i kvalheat och final. Största oturen hade emellertid Bosse "Emma" som efter kalasstart tog ledningen och ökade undan för

undan för att börja defilera i mål då fläktremmen hoppade av och "Emma" tvangs bryta. Uffe Granberg, som då låg tvåa, hade bara att fortsätta i mål och vinna lätt före Per Alm, Västra Frölunda. Per är en särpling i sällskapet med sin doktorsgrad i ekonomi men platsar fint in i sällskapet.

Det blev en våldsam krasch i Mantorp. Men strunt den som ger sig — Jüri Kanns bil såg inte vacker ut men hans mekar la ner ett otroligt arbete på den för att få den körklar till omstarten. Foto: Sven Fransson.





Två verkligt skickliga förare som dock drabbades av otur i finalen — Ulf Granberg och Bo Brasta. Brasta funderar förresten på att lägga upp med tävlandet det tar för mycken tid av arbete och familj. — Foto: Axell.

Åter på Scandinavian Raceway visade Granberg att hans seger på den småländska arenan i början av maj inte var någon tillfällighet. Han gjorde nu ett förnämligt da capo och vann solklart före Boo Brasta, Göteborg, 37-åringen som tillhör våra mesta SM-vinnare i racing. Bosse Emanuelsson kom bort i trängseln rejält påkörd — med vett och vilja? — av Peter Norlander, som även tidigare varit aktivt inblandad i krockar. Christer "Svarten" Carlsson, Huddinge-meken, gjorde åter en snygg körning och blev trea, medan Reine Wisell körde in som åttonde man och därmed tog sina första poäng i serien.

Sin sjätte seger av sju möjliga tog Ulf Granberg i Falkenberg vars deltävling kanske var den osnyggaste i hela serien. Det visades bristande disciplin redan i kvalheaten och i finalen blev det rena masskrocken. "Svarten" och Uffe Granberg kom iväg bäst men krockade lätt med punktering för "Svarten" som resultat. Granberg tappade tillfälligt tempot och "Emma" och Bo Ridström smet

då förbi. Uffe hakade på "Emma" och gav honom i en kurva en knuff — ny punktering — och sedan var det Boo Brastas tur att få en knuff så han körde på Ridström och krockade med Ulf Karlsson som gav Ridströms vagn ny rikning och därmed frontalkrock med "Skägget" Ulf Norinder och sedan var det dags för Pelle Eklund, Kurt Simonsen och Björn Steenberg att sälla sig till det allt större sällskapet. I fjärran nu Uffe Granberg och "Svarten" med pysande däck, som till slut blev helt tomt. Då kunde Rolf "Myggan" Nilsson, Tomelillas rallycross-specialist köra i mål som tvåa före Reine Wisell.

Ett Super Star — mellanspel utkämpades så på danska Ring Djursland där "Emma" vann överlägset före Per Alm och dansken Svend Engström.

Hemma i Sverige gick det inte riktigt lika bra för "Emma". På Ring Knutstorp blev han bara fyra men blev å andra sidan inte påkörd av någon. Peter Norlander blev lika säker trea utan att krocka någon av konkurren-

terna medan Bosse Brasta, som alltid trivs på den skånska banan vann efter hård fight med Leif Sjöstrand. "Kungens kurir", Bosse Ljungfeldt, Stockholm, hade man lockat till Super Star-gänget men Bosse tyckte det hela var i tuffaste/ojustaste laget och tog det ganska lugnt.

Augustitävlingen på Scandinavian Raceway går inte till historien som tävlingen som "Emma" vann så elegant före Bo Brasta och Leif Sjöstrand, men väl som tävlingen där Brastas motor avslöjades som fusktrimmad, vilket i sin tur renderade honom en månads avstängning. Samma straff fick hårdføre Lidingöföraren Ulf Larsson som körde på Kurt Simonsen ganska fult. Samma öde drabbade för resten Ulf även 1976, då han fick vila sig efter en rejäl krasch i Falkenberg.

Det glada gänget i Super Star Cup började nu bli slitet och på Kinnekulle Ring surnade Uffe Granberg till då han bara blev fyra. Han gillade inte att Bosse Ridström som nu, i elfte timmen, fått fart på sin kärra, inte släppte förbi honom. Ett nytt namn toppade prispallen nämligen Peter Norlander som efter avstängning för fusk kommit tillbaka och nu slog "Emma" här fint men absolut rent och prydligt. Bosse Emanuelsson blev alltså tvåa före Ridström.

Den sista deltävlingen före finalen kördes i Karlskoga där Bosse Emanuelsson fick en riktig fullträff. Hans facit blev nämligen dels seger och SM-guld i Special Racing dels en solklar seger i Super Star. Allt klaffade för Bosse från start till mål och Peter Norlander hade heller inga svårigheter att bli tvåa före "Svarten". Uffe Granberg och Bo Ridström bröt båda med avkörda fläkterremmar.

Nu var det alltså klappat och klart för den stora finalen i Mantorp Park dit de 22 främsta poängplockarna i deltävlingarna kvalificerat sig. Finalen var direkt avgörande för "mästerskapet" och poängen från kvältävlingarna hade bara varit vägledande för startfältet i finalen. Man väntade storpublik till finalen men bara 3000 kom. Men de som kom fick sannerligen valuta för pengarna.

Redan i kvalheaten började dramatikerna. Uffe Granberg skickade "Svarten" ut i naturen sedan försvann oljetrycket för Ulf Karlsson. Så rasade Leif Sjöstrands motor. Så började det brinna under Granbergs bil: ett läckage gjorde att varm olja droppade ner på avgasröret. Ulf tvangs i depå, "Svarten" kom tillbaka, snurrade på en oljefläck varpå Björn Steenberg stod som vinnare förre Kaj Hilding och "Svarten" som trots allt kom i mål. Det andra heatet blev även det högst dramatiskt. "Emma" och Peter Norlander kämpade hårt om segern och körde i mål i nämnd ordning. Men bakom de båda knuffades det mer eller mindre hårt. Bosse Brasta, som ett tag låg och fightades med Norlander fick sig en ordentlig knuff av Kaj Dahlbacka som hade oturen göra sin "grej" mitt framför kurvdomarna. Han diskades alltså på fläcken, litet okonsekvent med tanke på att Granberg varit väl så burdus i andra heatet och dessutom kört mot svartflagg utan påföljd.

Finalen blev inte mindre dramatisk. Björn Steenbergs motor rasade och olja rann ut som om man hittat en oljekälla i Pariskurvan. Och då snurrades det vilt och smällde i avbärar-



Trot om ni vill men killen som ligger tvåa i det här fältet är "gamla gubben" Bo Ljungfeldt som var med redan på den tiden då dom andra grabbarna i Super Star fortfarande levde på modersmjölken. Han som leder är Tommie Weiss och man kan klart se på hans bil att konkurrenterna knappast är snälla på banan. — Foto: Ulf Karlsson.

räcken och i bilplåt. Uffe Granberg åkte i räcket liksom Bosse Brasta och allt medan "Emma" och Peter Norlander körde mot målet decimerades fältet bakom de båda. Till slut fick även Peter nog: växellådan rasade och Bosse Emanuelsson kunde ensam fortsätta mot seger och titeln

Super Star långt före konkurrenterna. I det oljiga föret blev inte helt överraskande Reine Wisell tvåa medan "Svarten" Carlsson i hetsen glömmer oljan i Pariskurvan och åker kana just när Reine sätter in sin stöt. Christers tredjeplats var dock högst meriterande.

De flesta dekorerar sina Super Star-bilar verkligen roligt. Som ex-vis Kjell Ahnelöv som målat av sin mekaniker "trollet" Ola på taket av Camaron! — Foto: Ulf Karlsson.

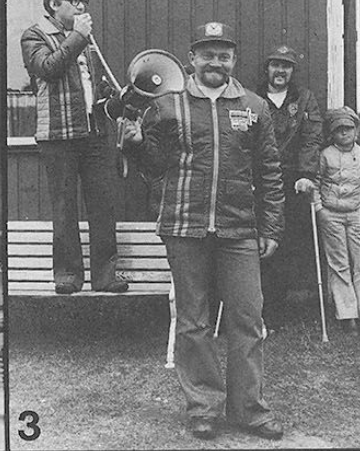
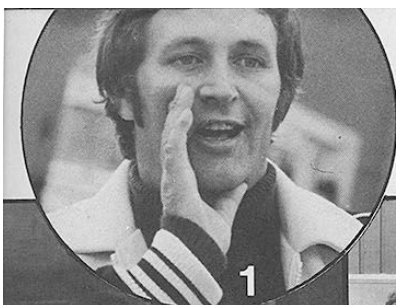
RESULTAT FINAL PUSS O KRAM SUPER STAR JEANS CUP

Mantorp Park 25 september 1977

1) Bo Emanuelsson, Mer Camaro, Göteborg	18.38.4
2) Reine Wisell, Camaro, Skurup	18.50.9
3) Christer Karlsson, Masen Camaro, Huddinge	18.51.8
4) Kaj Hilding, Camaro, Smålandsstenar	18.52.5
5) Bo Ridström, Plagan Camaro SS, Huddinge	18.52.9
6) Leif Sjöstrand, Solifer Camaro, Karlskrona	18.53.4
7) Kjell Ahnelöv, Camaro, Huddinge	19.06.5
8) Roger Wibom, Artex Camaro, Mjölby	19.06.8
9) Tommie Weiss, Masen Camaro, Stockholm	19.16.8
10) Björn Ribers, Camaro, Vadstena	19.29.0
11) Peter Norlander, Camaro, Lerum	17 varv
12) Ulf Larsson, Sko Uno Camaro, Lidingö	16 varv
13) Per Alm, BilCenter Camaro, V Frölunda	6 varv
14) Boo Brasta, Camaro, Göteborg	6 varv
15) Ulf T S Granberg, Camaro LHD, Lerum	6 varv
16) Björn Steenberg, Camaro Z 28, Stockholm	2 varv
17) Ulf Karlsson, Camaro, Göteborg	1 varv
18) Thorleif Gustavsson, Camro 69, Linköping	1 varv
19) Rolf Nilsson, Mer Camaro, Tomelilla	1 varv
20) Kurt Simonsson, Camaro, Göteborg	0 varv



KLANEN KRING GUDFADERN



●●● Människor som är med och jobbar för några kronor och en matkupong vid ett drygt tiotal tävlingar under året.

Gröna flaggor och rutiga

Här finns Kjell Sandler. 32 år, urmakare från Stockholm. Det är han som kör runt med banbilen och vinkar med den gröna flaggan. Så har det åtminstone varit. 1977 skall han också hoppa in som tävlingsledare.

— Kört bil? Nej, tävlat har jag aldrig gjort. Jag började som flaggvakt för sex år sen. Därefter blev jag depåchef, banchef och nu vill dom jag skall vara tävlingsledare, säger Kjell.

Kjell kom in i det här sen han köpt en sportbil. Då skulle man ju också vara med i en sportvagnsklubb. Så blev det SSK.

Han bor i Stockholm. När han åker ut på tävlingar har han ofta sin fastmö Britt-Marie med. Hon hjälper till att hålla reda på papperen under tävlingarna.

Björn Bellander har du kanske hört talas om. Åtminstone om du själv tävlat någon gång. Han är SSK:s tävlingsledare än om han numera också skall få hjälp av Kjell.

Han är egentligen förare. Körde bil under åren 1960—69. Körde Hot Rod Ford d v s B-Ford med V8:a. "hundkoja", MG Midget, TVR, Lotus 15, Diwa Valkyr, Diva GT 10 F och Ferrari Monza.

— Sen tog pengarna slut och det blev för många barn, säger Björn.

Hemma i Virsbo har han fyra flickor. Ja, det vill säga den ena av dem är han gift med och hon heter Gunilla.

Björn som är 39 år och ingenjör har varit funktionär i sju år. Varit tävlingsledare sen 1973.

Gunilla som är gift med Björn är också med i SSK-klanen. Hon håller reda på flickorna i åldern från fyra månader till sju år. Hon håller i papperen, säljer tröjor och delar ut startnummer etc. Annars är hon hemarbetande i det civila. Här duger inte hem-mafra.

Håller i papperen gör också Bibbi Shorter. I programmet står hon som tävlingssekreterare. Är halvtidsanställd av SSK.

Jodå, efternamnet känns igen. Gift med Robin. De träffades för tretton år sedan när Robin kom från England började jobba som kontorsbud i Stockholm. Sen dess har de hängt ihop.

Det finns de som hävdar att det är synd om Bibbi Shorter. Hennes man jobbar dygnet runt med SSK och racing. Men Bibbi trivs. Gillar det här livet.

Och Gudfadern MK II, d v s sonen Jim, trivs han också. Lite drygt ett år är han redan med på tävlingarna...

Bosse Emanuelsson, Ulf Granberg och de andra susar förbi. Publiken jublar. Pressen skriver.

Men ingen tänker på folket. Tänker på han som sålde biljetten. Som vinkar med flaggan.

Folket — dom som gör tävlingarna.

SSK kör flest tävlingar i Sverige. 1977 sköter de rulljansen för alla stortävlingar i Sverige med undantag för formel 1-VM och på Knutstorp.

SSK — det är Robin Shorter. Gudfadern. Diktatorn. Han är klubbens ansikte utåt.

Men glöm inte folket bakom. . .

Packmaskinen

Några som verkligen tillhör det glömda släktet i SSK är "klanen Söderholmen" — SSK:s packmaskin. . .

— När vi har några tusen brev som skall ut då kallar vi in packmaskinen, säger Robin.

Då kommer pappa Lasse och mamma Gill samt deras fyra barn Dennis, Susanne, Anneli och Gunilla. Pappa organiserar och sen drar man igång. Paus — nej de håller man inte förrän arbetet är färdigt.

Vid tävlingarna jobbar Lasse som depåchef. Mamma Gill skriver ut resultatlistorna och barnen springer med listor och annat.

— Vi har hållit på sen — 70. Det var min fru som tyckte jag skulle ha något att göra. Och sen kom ungarna också med. De tycker att det är jättekul, säger Lasse som är 37 år och i det civila jobbar som verkställare inom plastindustrin. Familjen bor i Skogsås.

Sen har vi Olle Odsell. I programmet står han som tidtagarchef. I det civila jobbar han som civilingenjör och forskare vid Statens Väg och Trafikinstitut.

Olle som är 27 år och bor i Linköping har varit med och jobbat sen 1969 i SSK. Har varit banchef och biträdande tävlingsledare.

— Det kvittar vad man gör bara man får vara med, säger Olle som kör en TVR till och från banan och dessutom sitter med i SSK:s styrelse.

Owe Olsson är ny i gänget. Han kom med för två år sedan. Medlockad av sin granne Olle Odsell.

Men han är betydelsefull Owe Olsson. Det är han som är kassör. I det civila är han civilekonom så han bör ju kunna sitt jobb. Han har aldrig tävlat. År 26 är, bor i Gnesta och enligt ryktet lär han gett upp en lysande politisk karriär inom Folkpartiet till förfel för SSK.

Många av de som jobbar i det tysta vid bil-tävlingar syns och hörs aldrig.

Utskällda gänget

Men så finns de de som jämnt blir utskällda. Besiktningssgruppen. Vårst har de haft det den gångna säsongen. Tjejklassen Lee Cooper Mini Lady Cup var en nervpress.

— Jag blev beskydd för att vara mutad av Leyland. Anledningen var att jag kör en Allegro privat, säger Lasse Svensson och det är han som besiktningssman.

Men Lasse är en glad skit och struntar i allt snack. Han vet att Birgitta Uplings bil var helt reglementsenlig. Sen får de andra tjejerna säga vad de vill.

Lasse, 28 år, från Katrineholm där han sysslar med traktorer har själv tävlat.

— "Hundkoja" så klart, säger han.

Sen 1971 har han varit funktionär. Som besiktningsschef har han avlöst Bosse Palmehorn och dennes fru Agneta.

— Jag var egentligen med i KAK från början men så lämnade hela tävlingskommittén KAK och gick till SSK i stället, säger Bosse som jobbade i besiktningen sen 1971.

— Men jag har aldrig fått sådana mutor som Lasse, säger Bosse och pekar på den röda Allegron, besiktningssgängets blå Goodrich-överaller etc.

Bosse Palmehorn som är 33 år jobbar med elektronik i det civila. Hans fru säljer kontorsvaror bl.a. till SSK. På fritiden sysslar de också med hundar hemma i Jacobsberg.

I blå overall finner man också Olle Ohlsson. Han är vägmästare i SSK. Det är han som är en facktidningskollega fick en blåsning sen han förklarade att tre Renault-bilar vägrade för lite.

— Ibland kan sanningen vara hård, säger Olle som är 33 år och ingenjör hemma i Täby.

För Olles del började det med tävling. Körde Bodolan som han dock kraschade 1972.

Efter den smällen tyckte han det var lika bra att bli kassör i SSK. Och på den vägen har det

varit tills han i år tyckte det var tid att trappa ned jobbet.

Folket i depån känner "Corned Beaf". Han heter egentligen Lennart Brohlin men sen Robin döpte honom vid en fest i Anderstorp har folk börjat glömma namnet som prästen skrev på papperet.

Lennart är 34 år från Göteborg. I depån är han cyklande speaker. Det är han som ser till att förarna kommer ut till start i tid.

Detta är bara några i den långa raden av människor som jobbar vid racingtävlingarna i Sverige. Inte minst SSK har mer folk till sin hjälp som bl.a. Marianne Fall som i två år varit med och slitit vid alla tävlingar tillsammans med sina tre barn.

Så nästa gång du går på tävling kanske du skall skänka folket som inte syns en tanke. Det är trots allt tack vare dem som det blir tävling. . .

Varför — de håller på med detta oavlönade arbete? För att träffa kompisarna. För den trevliga atmosfären hos SSK. Kanse för festen på lördagskvällen. Men framförallt för att de älskar motorsporten!

1 "Mr Super Star" alias Gudfadern, maffialeadaren Robin Shorter, obs snusdosan i höger nedre hörn.

2 Flickorna som håller reda på tävlingssekreteriet samt säljer festbiljetterna till lördagskvällens dans Bibbi Shorter och Gunilla Bellander.

3 Björn Bellander mäktig tävlingsledare håller föresammanträde med hjälp av Lennart "Corn Beaf" Bohlin.

4 Hur kan SSK få fram sina resultatlistor så snabbt? EDB datametod är svaret. Så har det stått att läsa i programmen i år. Sanningen är en annan — nämligen skrivmaskinisten och kontoristen Gill Söderholmen.

5 Bosse och Agneta Palmehorn håller reda på bilarna i besiktningen. När de har tid vill säga — hundarna hemma i Järfälla tar också mycket tid.

6 SSK:s professorer — näja högt skolade åtminstone — Olle Odsell — tidtagarchef — samt kassören Owe Olsson.

7 Tre man ur SSK:s hjärna Lasse Söderholmen — pappa till fyra flitiga unga — nye tävlingsledaren Kjell Sandler samt depåspeakern Lennart "Corned Beaf" Bohlin.

8 SSK:s besiktning står till. Från vänster besiktningsschefen Lasse Svensson som här får assistans av vägmästaren Olle Ohlsson är de tירtar på Lennart Fahrman's formel Ford.