

Publikbortfall för SSK trots nedbantat program

Efter avslutad tävlingssäsong 1978 tvingas de skickliga arrangörerna SSK konstatera att också de drabbas av lågkonjunkturen. Trots nya friska idéer och en nedbantning av tävlingsprogrammet från 7 till 5 bilklasser blev det ett publikt bakslag och nu måste Robin Shorter & Co hitta på nya grepp inför 1979, poängterar vår medarbetare CLAES AXELL.



Som klart framgår av bilden här ovan har den s.k. fattigmansracern Formel Vee mer och mer börjat likna Formel 3 och efter det att de nu har utrustats med verkligt eleganta specialkarosser samt utrustats med stabiliseringsvinge baktill så är det egentligen endast hjulen samt Volkswagenmotorn som skiljer de båda tävlingsvagnar ifrån varandra.

Publikbortfall trots ändrat program

□ Vis av erfarenheterna från 1977 års SSK-serie hade arrangörerna den gångna säsongen bantat ned antalet klasser till fem men antalet tävlingar i SSK-serien var oförändrat sju. Man startade säsongen med Goodrich-festivalen på Kinnekulle Ring den 6-7 maj med en satsning av enorma mått. Både SM, Super Star Cup, Mini Lady Cup, Formel Ford, Renault 5 TS Cup och alltså SSK-serien ingick i evenemanget, som trots anhopningen inte blev den publika framgång man väl hoppats. Nu måste det till nya grepp inför 1979.

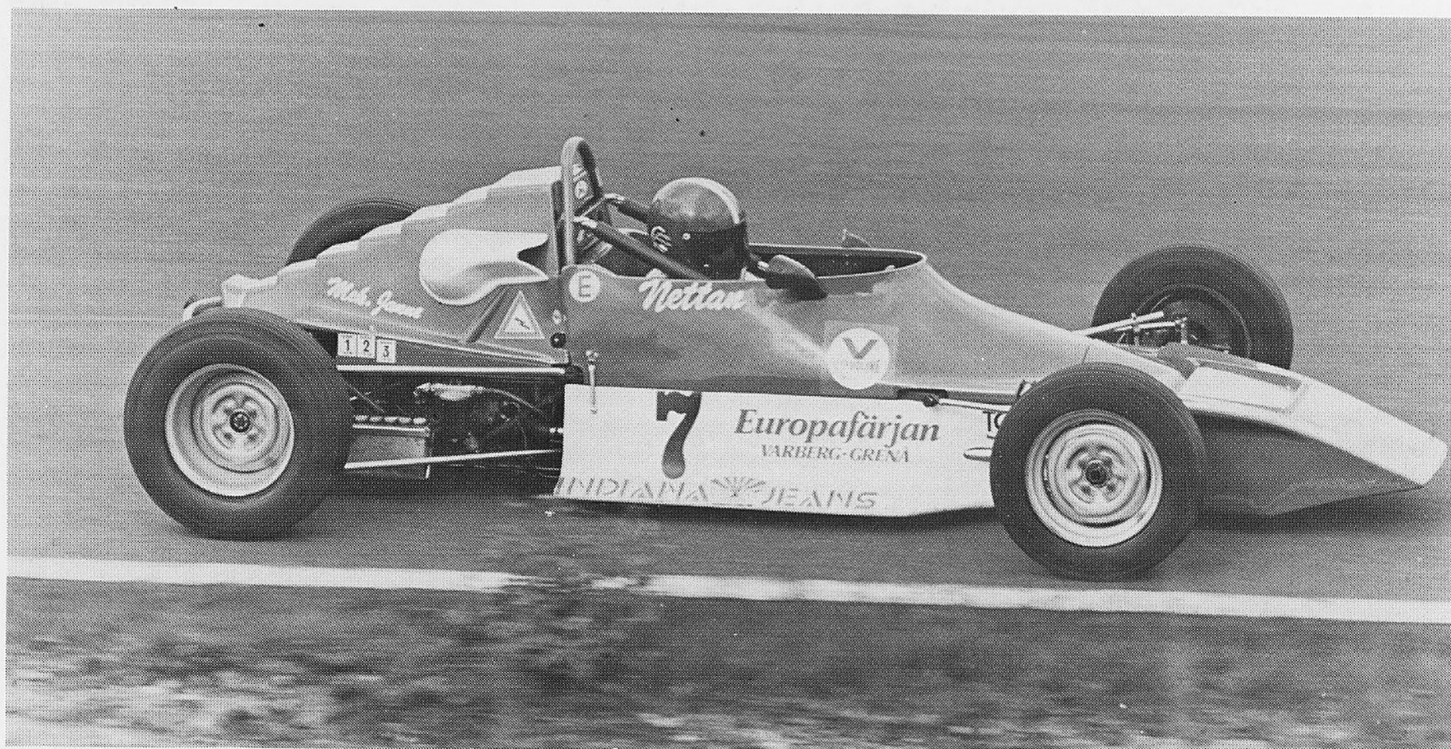
Då säsongen avslutades sista septemberhelgen på Ring Knutstorp kunde man redovisa fem värdiga klassvinnare, nämligen Jan Mattsson, Järfälla, Opel Ascona, (Goodrich Cup); Jan Elleman-Jakobsen, Partille, Volvo, (Castrol Cup); Nils-Olof Jonsson, Strängnäs, Mallock (Prototyp); Lars Persson, Hyllinge, PPB 1300, (Formel Vee), samt Lennart Sundahl, Växjö, Van Diemen (Formel Ford).

Endast en av "SSK-mästarna", Jan Elleman-Jakobsen, förmådde försvara sitt mästerskap från 1977 års

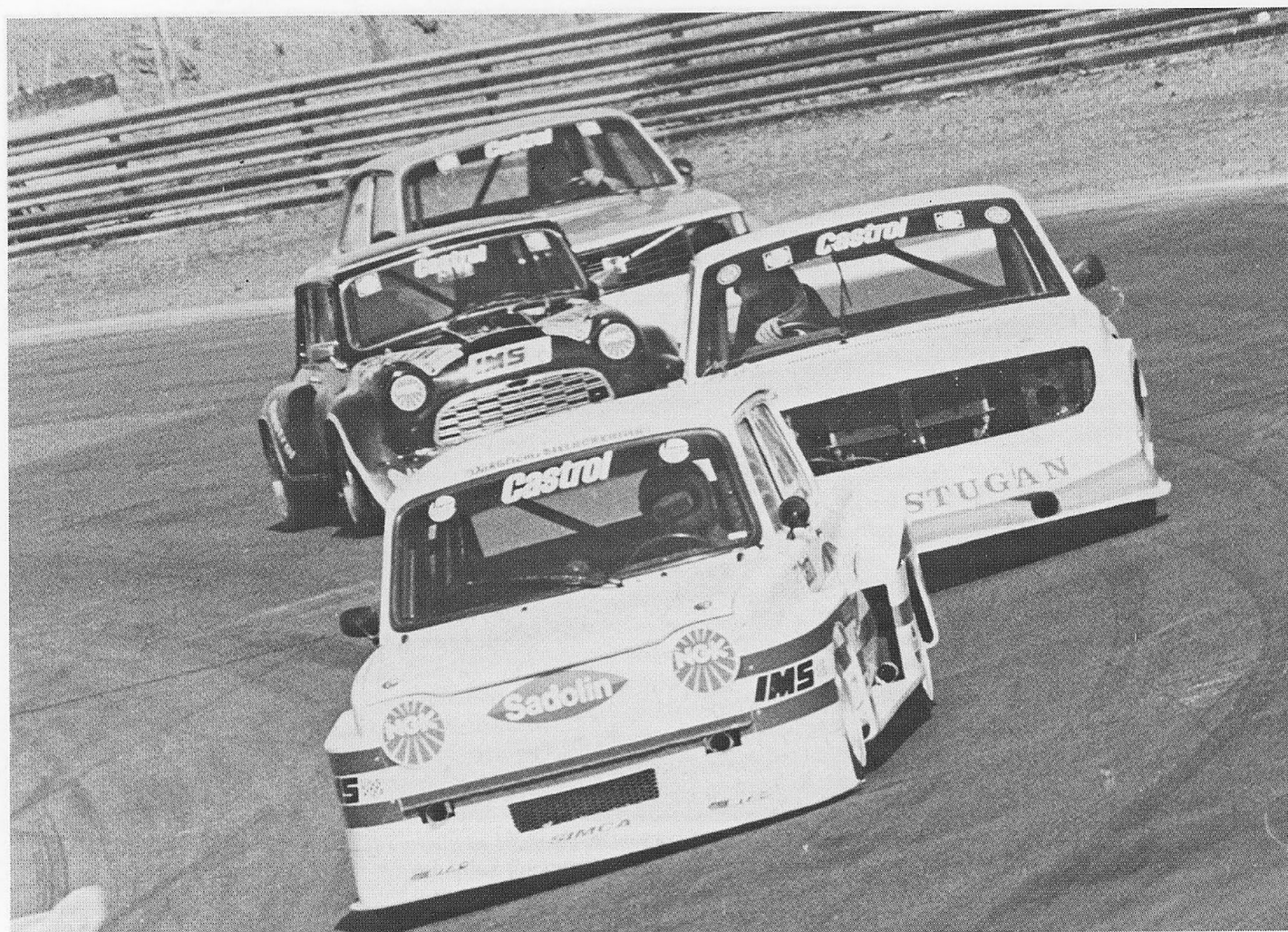
serie. I Goodrich Cup – seriens standardklass – var 1977 års vinnare Bill Taube, Spånga, favorit med sin snabba BLMC. Det var alltså ingen överraskning när Bill vann premiären på Kinnekulle Ring. Han hade dock litet svårt att komma igång ordentligt i starten men var snart uppe i ledningen. Än sämre start hade dock Jan Mattsson med sin turbomatade Ascona. Han kom iväg först som 15:e man men var lika väl tvåa i mål efter en härlig uppvisning. Direkt i farozonen var Kurt "Osten" Olsson, Varberg, som körde sin Volvo 142 så fränt att han var nära att uteslutas ur prisbedömningen.

Jan Mattsson hade lika svårt att få fart på sin Opel på Scandinavian Raceway, där den andra deltävlingen kördes. Men småningom hade ekipaget fått upp värmen och då lämnade Janne snabbt sällskapet långt efter sig. Bäst hängde "Osten" med och klarade sig in på en säker andraplats. Taube hade däremot ingen lyckad dag utan fick nöja sig med sjätteplatsen.

På Gelleråsen fick man uppleva ett överraskande manfall bland favoriterna. Jan Mattsson och Åke Gunnarsson, Göteborg, Opel Manta, fick båda motorras under kvalkörningen medan Bill Taube körde slut på



Tyvärr har vi inte så många kvinnliga tävlingsförare inom racersporten vilket är synd eftersom den duktiga stockholmsflickan Nettan Lindgren har bevisat att det täcka könet verkligen har chansen att hävda sig. Under den gångna säsongen svarade hon för en rad fina insatser i Formel Ford där hon så småningom hamnade på en sjätteplats i SSK-seriens sluttabell.



Knislingegrabben Per Stuesson hade lyckats att få ordentlig snurr på sin Simca och slutade på andra plats i SSK-Seriens Castrol Cup. Här ses skåningen i ledningen på Kinnekulle Ring närmast följd av Jan Björnehag i en Volvo, Bengt Ohrbergs BLMC medan blivande slutsegraren Jan Elleman-Jakobsen i det här läget får finna sig i att ligga på fjärde plats med sin synnerligen vassa Volvo.

kopplingen. Taube lyckades dock få fason på sin "hundkoja" för att småningom bli fyra i fältet. Kurt Olsson gjorde en kalasstart men bröt redan efter tre varv med motorhaveri. Vann gjorde Ingvar Uthby, Borlänge, Volvo 142, och noterade därmed sitt livs andra SSK-seger. BMW noterade en överraskande andraplats genom Åke Andersson, Bollnäs.

Det blev hårda tag på Nya Mantorp Park där Jan Mattsson tog sin andra seger utan att behöva anstränga sig alltför mycket. Åke Gunnarsson blev lika klar tvåa före "Osten". Men sedan var det hårda tag. Hanserik Walli, Vessigebro, BLMC, och Bengt Pettersson, Örebro, Volvo, trängdes och stängades och hakade tillslut ihop så man fruktade en katastrof. Men till all

lycka lossnade de två ekipagen utan att något otureligt hunnit hända.

Janne Mattsson gjorde även i Karlskoga processen kort med sina konkurrenter av vilka Åke Andersson och Kurt Olsson körde in på platserna närmast segraren. På Kinnekulle Ring lyckades däremot Åke Gunnarsson snuva Mattsson på en till synes säker seger. Mattsson var redan nu klar för totalsegern i klassen och kunde därför ta det ganska lugnt i finaltävlingen på Knutstorp. Där lyckades Kurt Olsson köra in sin första seger under serien och vinna klart före Mattsson och Bengt Pettersson. Janne tog däremot mästerskapet med 66 poäng mot tvåans, Kurt Olsson, 43, och treans, Bill Taube 34 poäng.



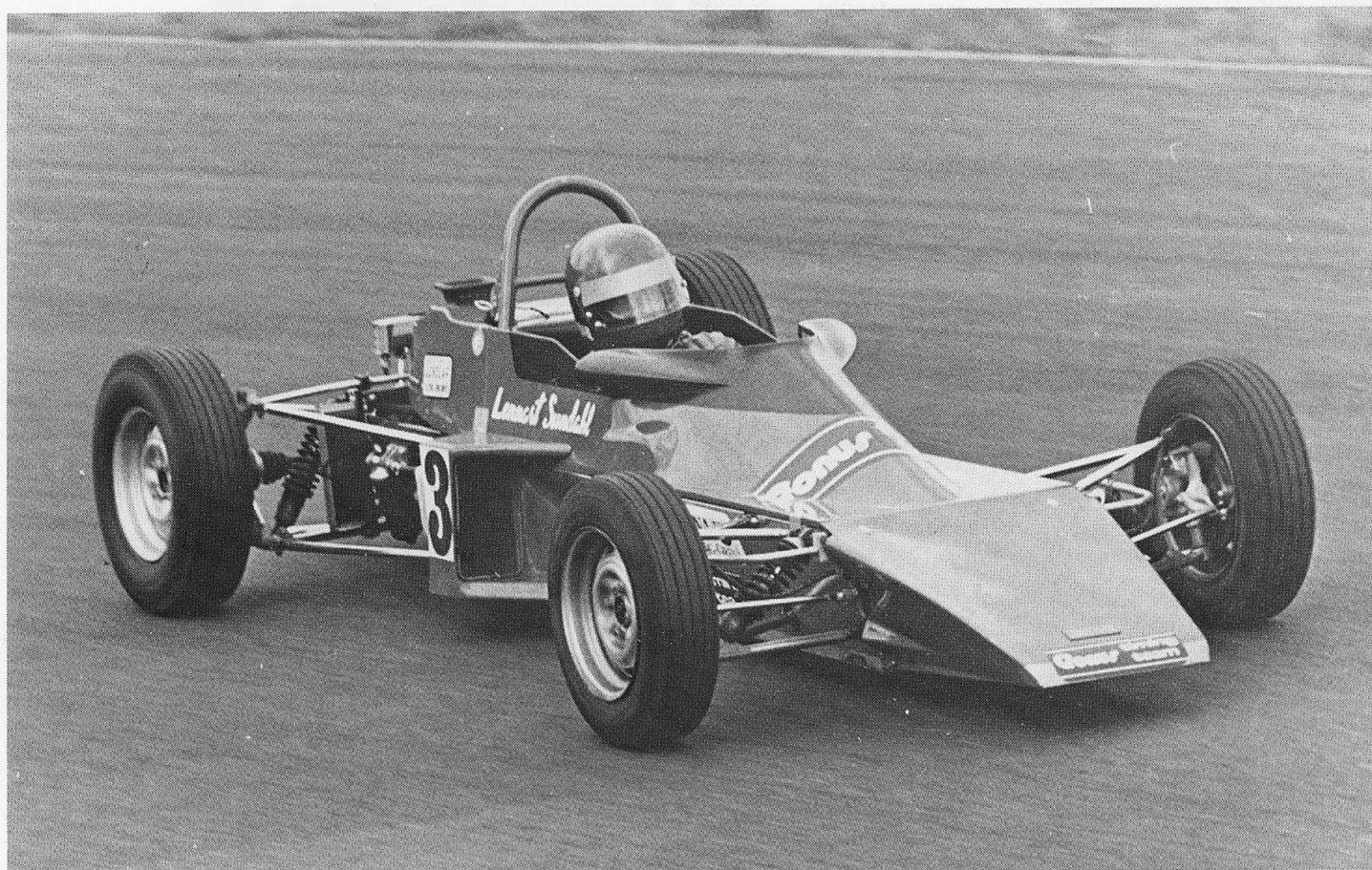
Vad som är speciellt trevligt med SSK-Serien är den mängd olika märken som återfinnes på startlinjen i deltävlingarna såsom exempelvis i Castrol Cup där man kunde hitta Simca, BLMC, Ford Capri- samt Escort och Volvo Amazon samt 142 m.fl. vilka trots skillnaderna i storlek och motoreffekt turades om att slå varandra.

I racingklassen – Castrol Cup – överraskade Torbjörn Högberg, Hisingsbacka, stort genom att spöa storfavoriten Jan Elleman-Jakobsen på Kinnekulle. Torbjörns Volvo Amazon om 185 hästar chockade synbarligen Janne som också hade all möda i världen att hålla trean, Knislingebo Per Sturesson, Simca, efter sig. Per Sturesson lyckades bättre i Anderstorp där han kunde vinna klart sedan Elleman-Jakobsen och Bengt Ohrberg, Malmö, lekt krock och läge och Ohrberg hade prejat Elleman-Jakobsen med sin Volvo så hårt att han uteslöts medan Janne klarade en andraplats före Jan Björnehag, Frillesås, Volvo 142. Per Sturesson nöjde sig inte med segern på Scandinavian Raceway utan närmast utklassade sina konkurrenter på Gelleråsen. Där var det också dags för Bengt Ohrberg att ta revansch på Janne Elleman-Jakobsen. Sturesson var minst sagt lycklig över segern eftersom han fått den i Anderstorp närmast till skänks.

På Nya Mantorp Park lurades Elleman-Jakobsen åter på segern. Den här gången var det föga meriterade Kent Heijel, Göteborg, som fick en sällan skådad fullträff med sin Ford Capri, och i en sekundstrid lyckades förvisa Janne till andraplatsen före Bengt Ohrberg.

Den som i säsongstarten väntat sig en serie lättköpta segrar för regerande mästaren Jan Elleman-Jakobsen blev än en gång överraskad över det hårda motstånd som bjöds storfavoriten. På Gelleråsen var det Peter Franzén, Huddinge, som jagade Janne respektlöst med sin Ford Escort men aldrig lyckades hota honom direkt. Franzén lyckades dock hålla undan för Bengt Ohrberg, som inte gillade Elleman-Jakobsens fräna framfart. Sturesson fick efter två raka segrar växellådras på startrakan och försvann därmed ur protokollet.

Man kunde inte klaga på spänningen och omväxlingen i klassen. På Kinnekulle var det denna gång Jan Björnehag som stack upp och slog hela bandet som



Veteranen Lennart Sundahl från Växjö fick sannerligen jobba hårt och ta både tur och skicklighet till hjälp för att vinna Formel Ford i SSK-Serien men här är han dock på väg att säkra slutsegern framför årets stora positiva överraskning 19-åringen Bengt Trägårdh, Kristianstad som inför 1979 sadlar om till Formel 3.

hade funderingar på slutsegern i klassen. Ohrberg och Sturesson belade platserna närmast vinnaren och gladdde sig mycket åt att Elleman-Jakobsen inte blev bättre än sexa. Det hjälpte sedan inte att Per vann sluttävlingen i Knutstorp före Ohrberg med Janne på fjärdeplatsen. Ty då resultaten summerades från de körda deltävlingarna visade det sig att Elleman-Jakobsen på sin jämnhet vunnit klassen med 62 poäng före Sturesson med 59 och Bengt Ohrberg med 52 poäng.

Prototypklassen, som ju sannerligen inte tillhör de mest "bemannade" i svensk bilsport startade på Ring Knutstorp med seger för dansken Henrik Spellerberg, Tiga Sports. Premiärtävlingen hade hela 9 ekipage i startfältet men under säsongen krympte fältet för att notera bottenrekordet – 4 ekipage – i deltävlingen på Kinnekulle Ring sista augustihelgen. För att göra historien så skonsam som möjligt för arrangörerna nöjer vi oss med att notera att Björn Steenberg, Stock-

holm, Focus, vann båda deltävlingarna på Nya Mantorp Park, att Ronnie Peterson, Göteborg, segrade med sin Lotus 23 på Kinnekulle Ring och i Knutstorp medan Charlie Bäckstrand, Karlstad, Elise Mk II, vann på Gelleråsen och Nils-Olof Jonsson, Strängnäs, Mallock U2, junitävlingen på Kinnekulle Ring. Nils-Olof var jämnast och säkrade totalsegern med 15 poäng före Björn Persson, Norsborg, Porsche, med 14 och Ronnie Peterson med 12 poäng.

"Veteranen" Lennart Sundahl, Växjö, var med sin Van Diemen klar favorit till segern i Formula Ford. Han fick dock rejält med stryk i premiären på Kinnekulle Ring där Bromma-pojken Per Gustafsson överraskade stort med sin Royale RP 24 och vann före Kenneth Jönsson, Örebro, som körde klassens enda Crosslé-Scholar. Sundahl blev trea men kom tillbaka starkt och vann stort i Anderstorp.

Segern var dock inte bara en belöning för överlägsen

körning. Konkurrenterna hjälpte Lennart ordentligt. Först voltade Kenneth Jönsson efter bromsfel i en kurva och sedan körde Per Gustafsson av i samma kurva och krockade Kenneths vagn. Gustafsson tog snabbt igen skadan genom att vinna på Gelleråsen före Sundahl och hemmafavoriten Kenneth Jönsson.

Bättre gick det för Kenneth på Mantorp där han lyckades slå Sundahl med inte mindre 11 sekunder medan Per Gustafsson endast blev fyra. Inför sluttävlingen i Knutstorp var Sundahl redan klar vinnare medan det var hårt om platserna närmast smålänningen. Finalen slutade med en klar seger för 19-årige Kristianstadgrabben Bengt Trägårdh, som nu noterade sin andra raka delseger och därmed gick upp till andraplatsen i mästerskapet med sina 54 poäng mot Sundahls 70.

Trägårdh gjorde under SSK-serien ett kort mellanspel på Salzburg Ring där han blev tvåa efter västtyske mästaren. Han tar 1979 steget upp i Formel 3. Tvåa på Knutstorp efter Trägårdh blev Kenneth Jönsson medan Sundahl nöjde sig med tredjeplatsen. Totaltrea i klassen blev Per Gustafsson, även han med 54 poäng, men förvisades till bronsplatsen på grund av sin sämre placering i sluttävlingen.

Hyllinges Lars Persson, RPB 1300, misslyckades i premiären i Formel Vee på hemmabanan Ring Knutstorp där han tjuvstartade och fick minuttillägg. Han kom däremot tillbaka suveränt redan i Anderstorp där han lätt förvisade Järfällaföraren Hans Hillebrink, Veemax Bee Vee, till andraplatsen. Hillebrink vände på steken i Mantorp där Lennart Persson hade litet svårt att hänga med. I Karlskoga fick Persson däremot full utdelning och segrade stort före norrmannen Birger Dyrstad, Veemax, och helsingborgaren Leif Hellberg, RSM BeeVee, samt sörmlänningen Calle Lundberg som åter höll sig framme och plockade poäng med sin Hansen. Mera Persson och mera Norge blev det på Kinnekulle Ring där Lars ånyo vann överlägset. Reitan Johansen, Norge, Hansen blev lika klar tvåa före sin landsman Jan Reitan, Hansen.

I sluttävlingen återvände kopplet till Ring Knutstorp där Lasse Persson fick visa sina supportrar att missen i säsongstarten var en tillfällighet. Han vann än en gång men hotades in på mållinjen av Geir Johansen och med Calle Lundberg på en säker tredjeplats, en placering som skulle bidra till att ge Calle silverplatsen i klassen efter suveränen Lars Persson som vann med 80 poäng mot Calles 51. Hillebrink blev totaltrea med 43 poäng. Lars Persson som var trea i klassen 1977 tog alltså ett rejält steg uppför resultatstegen.



Så här nöjd och belåten såg Hyllinges Lasse Persson ut sedan han vunnit den avslutande finalen för Formel Vee och säkrat slutsegern för klassen i SSK-Serien.

Slutställning SSK-serien 1978

(efter sju deltävlingar)

GOODRICH CUP

1 Jan Mattsson, Opel	66
2 Kurt Olsson, Volvo	43
3 Bill Taube, BLMC	34
4 Åke Andersson, BMW	33
5 Bengt Pettersson, Volvo	30
6 Ingvar Uthby, Volvo	26

CASTROL CUP

1 Jan Elleman-Jakobsen, Volvo	62
2 Per Sturesson, Simca	59
3 Bengt Ohrberg, BLMC	52
4 Jan Björnehag, Volvo	42
5 Torbjörn Högberg, Volvo	31
6 Kent Heijel, Ford	23

PROTOTYPER

1 Nils-Olof Jonsson, Mallock U2	15
2 Björn Persson, Porsche 911	14
3 Ronnie Peterson, Lotus 23	12
4 Thomas Gunnarsson, Elwa	9
Charlie Bäckstrand, Elise MK II	9
6 Henrik Spellerberg, Tiga Sports	8
Björn Steenberg, Focus MK II	8

FORMEL FORD

1 Lennart Sundahl, Van Diemen	70
2 Bengt Trägårdh, Tiga 78	54
3 Per Gustafsson Royale RP 24	54
4 Kenneth Jönsson, Crossle-Scholar	50
5 Hasse Järefjäll, Van Diemen	34
6 Nettan Lindgren, Tiga	22

FORMEL VEE

1 Lars Persson, RPB 1300	80
2 Calle Lundberg, Hansen	51
3 Hans Hillebrink, Veemax BeeVee	43
4 Leif Hellberg, RSM BeeVee	37
5 Johan Rajamäki, Hansen	35
6 Geir Johansen, Hansen	34

SSK-TÄVLINGAR

Varje år under hela sjuttioalet har det ungefär var tredje helg under sommarhalvåret körts racingtävlingar med ofta över tvåhundra startande, på Sveriges olika racingbanor. Dessa tävlingar, ingående i den så kallade SSK-serien, är de största i landet vad det gäller antalet deltagare, men tävlingarna har ändå inte varit speciellt kända bland allmänheten, eftersom de ofta körts utan publik. SSK-seriens tävlingar var ursprungligen inte heller avsedda för publik, utan arrangeras i första hand för de förare som kör racing mest för sitt eget nöjes skull, och för dessa har SSK-serien varit ett välkänt begrepp i många år. På senare år har dock SSK-serien uppmärksamats allt mer i större sammanhang, och det med all rätt för det är utan tvekan här som det för närvarande bjuds på Sveriges roligaste racing!

SSK-serien är uppkallad efter den arrangerande klubben Stockholms Sportvagnsklubb (SSK), som sedan 1971 i denna serie har kört minst sju tävlingar per år i sex-sju olika klasser. Klassindelningen har alltid baserat sig på förhållandet mellan bilens vikt och motoreffekt, dvs klassgränsen går vid olika kg/Hk-tal. Detta system, — som är en kvarleva från den tid då landets sportvagnsklubbar körde en egen tävlingsserie för bara sportvagnar —, har resulterat i klasser med många olika typer av bilar. Här kan man få se små ett-riga Hundkojor och Fiat Abarth slåss på lika villkor med stora Volvo och med sportvagnar som exempelvis Lotus Europa. Klasserna omfattar allt från relativt otrimmade standardbilar till extrema sportvagnsprototyper och formelbilar.

Under 1978 har man kört fem klasser: *Goodrich Cup* med måttligt trimmade standardbilar (8.5 kg/Hk), *Castrol Cup* med fulltrimmade standardbilar (6.2 kg/Hk), *Sportvagnsprototyper* (3.0 kg/Hk), *Formel Vee 1300 cc* och *Formel 1600 cc*. I dessa klasser har över 300 st olika förare deltagit och de har tillsammans gjort nästan 1000 starter under 1978.

Klass Standard — Goodrich Cup

Standardklassen har under 1978 varit den populäraste med över 90 stycken olika förare, och med ett snitt på 46 stycken deltagande bilar per tävling. Klassgränsen ligger så till att de flesta bilarna i standardklassen i SM också kan vara med utan större ändringar. SSK-reglementet är dock avsevärt friare när det gäller utförandet av bilen varför det finns många SSK-bilar som därmed inte får delta i SM-finalen.

Överlägsen segrare i klassen blev i år Janne Mattsson i ett typiskt SSK-bygge, en Opel Ascona med en 1400 cc turbomatad stötstängsmotor. Janne har pysslat med turboladdning i flera år och han debuterade i en gammal skrynklig Opel Kadett som gick som tåget på rakorna men som hade desto svårare att hålla sig på banan i kurvorna. Asconan är därmed ett mycket prydligt bygge, men fortfarande har Janne svårt att komma snabbt iväg i starterna p g a turbons fördröjning innan motorn börjar dra ordentligt. Det brukar dock inte dröja speciellt många varv förrän han är uppe i täten, och på Anderstorps långa raka såg det närmast ut som möte när han körde om sina konkurrenter.

Bilen är alltså fruktansvärt snabb jämfört med de icke turboladdade konkurrentbilarna, och det har medfört att SSK's ledning har aviserat att tillägget för turbomatning kommer att höjas från 50% till 80% i det nya reglemente som ska gälla under treårsperioden 1980-82.

God tvåa i klassen blev den glade och runde västkustbon Kurt "Osten" Olsson i sin Volvo 142. Han är alltid ett färgstarkt inslag både på banan och i depån, speciellt i år med sin knallgula bil och overall, — sponsad av en korvfabrikant. Han hade ofta täta strider med dalmasen Ingvar Uthby, som passande nog sponsades av en brödfabrikant, så det var ofta som "korven och brödet" låg sida vid sida i kurvorna. Ingvar Uthby blev bara sexa i serien, men hade säkert varit bland de tre bästa om han inte haft otur och nästan totalskrotat sin Volvo flera gånger. För det mesta var han nog utan egen skuld i smällarna men han fick ändå vid säsongens slut den något tvivelaktiga äran att motta SSK's vandringspris som "Årets skrotare."

Ett roligt inslag i klassen var totaltrean Bill Taube med sin alltid välputsade Hundkoja. När det var blött och kurvigt kunde sällan någon

hänga med Bill, men på torra banor med långa raksträckor räckte inte motorerna 1400 cc till mot konkurrenternas betydligt större motorer.

Till antalet så dominerades klassen i övrigt av Volvo 142, som visat sig passa klassgränsen bra och är relativt billig att åka med. Det finns dock några individualister som hållit sig väl framme med andra bilar, exempelvis friskusen Åke Gunnarsson, som med sin Opel Manta skulle tagit totalsegern 1977 om han inte förivrat sig och kört om vid gulflagg i sista tävlingen. Andra välkomna inslag i Volvo 142-dominansen var Jan Hammers Volvo Amazon och Åke Anderssons BMW 1802.



En verkligt häftig Volvo PV innehas av Per Syenrot och det är en fröjd att se denna bil på tävlingsbanorna. — Foto: SSK.

Klass Racing — Castrol Cup

I denna klass för fulltrimmade standardbilar återfinns man de mest skiftande bilar, och det är betecknande att det var sex olika bilmodeller på de sex första platserna. Till skillnad från standardklassen kör man på riktiga racingdäck, och det är i stort sett tillåtet att modifiera vad som helst i bilen så länge karossens huvudsakliga dimensioner och motorns placering bibehålls.

Liksom 1977 var det Jan Elleman—Jakobsen, — av välkänd motortrimmarfamilj —, som tog hem totalsegern med sin silvergrå Volvo 242 med den jättestora spoileren framtill. Jan vann bara en deltävling, men genom sin rutin och jämnhet tog han sig i mål på poängplats i samtliga sju tävlingar och snöt totalsegern 3 poäng före Per Stureson, som ändå hade tre deltävlingssegrar.

Per Stureson är en veteran i SSK-serien och var med redan vid starten 1971, då han tävlade med sin vardagsbil, en Alfa Romeo 1300 GTJ. Efter ett mellanspel i Formel Vee började han 1975 bygga upp en racerbil av en Simca 1000, ett projekt som många skakade på huvudet åt i början. De skeptiska fick dock snart ändra uppfattning, och nu är den vita Simcan en respekterad profil på banan. Förutom andraplatsen i Castrol Cup bör noteras att Per tog även en fjärdeplats i SM-klassen för specialbilar, där han fick slåss mot betydligt motorstarkare bilar.

Totaltrea i klassen blev en glad skåning vid namn Bengt Ohrberg, som i år visat att Hundkojan ingalunda spelat ut sin roll som tävlingsbil. Nu är det i sanningens namn inte mycket som är kvar under skalet av Alec Issigonis konstruktion från 50-talet, men det ser i alla fall ut som en Hundkoja. Hjulupphängningarna liknar mest en formelbils, kylaren sitter i baksätet och under flipfronten sitter en specialtrimmad Longman-motor på drygt 1400 cc. Bengt har utvecklat både sin bil och sig själv som förare ordentligt sedan han för några år sedan nästan alltid återfanns långt ner på prislistorna, — ofta tillsammans med sin bror Bo.

I år gick det alltså bra mycket bättre, och det finns nog ingen förare som blir så glad som Bengt när det går bra för honom, — men heller ingen som blir så förbannad när det går åt skogen!

En annan Hundkoja som är "still going strong" kördes av Morgan Petersson, som själv också varit med i åren många år. I år fick han dock se sig slagen av sin teamkamrat Kent Heijel, vars Ford Capri med Volvo-motor ofta gick fort, men tyvärr sällan höll loppet ut. Kent tog dock sitt livs första seger på Mantorp i juli och strålade då ikapp med högsommarsolen.

Kenneth Jönsson provade på att köra på torvmossen i Anderstorp. Men det gick inget vidare så Kenneth och hans Crossle fick litet större och starkare hjälp att komma till depån. — Foto: Anker Gustavsson.





Per Sturesson tillhör de verkliga veteranerna i SSK-serien och han är dessutom en fena på att trimma Simca. Så placerade han sig och sin bil som tvåa i klassen — Castrol Cup — i sammandraget också. — Foto: Ulf Karlsson.

En bil som alltid uppmärksammas i klassen, trots att den nästan aldrig placerar sig på de främsta platserna, är Per Svenrots Volvo PV. Det är säkert Sveriges häftigaste PV och det är verkligen roligt att denna sista racing-PV finns kvar och hålls rullande. En annan bil som också uppmärksammas för sitt häftiga utseende är Jürg Bäckis Opel Manta. Trots att Jürg provat med både Ford V6 racingmotor och flera Opelmotorer har han inte fått denna kanske Sveriges snyggaste tävlingsbil att fungera ordentligt. Detta har för övrigt i år renderat honom SSK's vandringspris

som "Årets mest otursförföljde förare". Vi hoppas att han slipper behålla det priset även nästa år!

Sportvagnsprototyper

SSK är ju i grunden en sportvagnsklubb och trots att man på senare år sysslat mycket med standardbilracing så har man alltid försökt värna om sportbilarnas fortbestånd i landet. Tyvärr så har ju den riktiga sportvagnsracingen legat nästan helt nere i Sverige under sjuttioalet, men i SSK-serien har man försökt få den till liv igen. Sedan 1977 kör man en

klass för enbart sportvagnsprototyper, — dock inte den allra häftigaste sorten utan med ett minsta vikt/effekt-förhållande på 3-0 kg/Hk. Flera fina bilar har köpts och byggts för denna klass, men tyvärr så har antalet deltagare i varje tävling sällan varit över tio, och det har hittills varit lite si och så med tillförlitligheten hos många av bilarna.

Klassen vanns 1978 av Nils-Olof Johnson, en sportvagnsentusiast som tidigare kört MGA i SSK-serien. Han rattade till sig segern i en Mallock U2, vilket är en s k "Clubmanbil", som är mycket populär i England. Bilen är enkelt uppbyggd med frontmotor och bakhjulsdrift, och genom att den är mycket lätt så räcker det med en Ford 1600 cc stötstängsmotor för att kunna konkurrera med de övriga bilarnas betydligt vassare maskiner.

Bara en poäng efter Nils-Olof i sammanställningen kom Björn Persson i en racingutrustad Porsche 911 Carrera med 2,7 l motor. Även Björn är en veteran i SSK-serien och körde under många år en egenhändigt uppbyggd Volvo Amazon som blev i det närmaste legendarisk, och som numera körs i SM Special Racing av Lars-Erik Pettersson.

Om det inte hade varit för vissa tekniska problem i början av säsongen så hade nog klassens totalsegare dock varit Ronnie Peterson, — tidigare framgångsrik förare i Formel Ford. Bilen han kör är ursprungligen en Lotus 23 som byggts om och förbättrats av sportvagnsentusiasten C G Linnaeus i Göteborg. Till årets säsong hade man gjutit en mycket prydlig ny kaross, och Ford Twin Cam-motorn visade sig ge fullt tillräcklig effekt för att Ronnie skulle kunna hålla sig i täten.

De riktigt avancerade prototyperna såsom Charlie Bäckstrands Lola 212 med BDA-motor och Thomas Gunnarssons Elva-Porsche gick tyvärr sönder alltför ofta. Den kanske mest avancerade bilen, Focus Mk VII med Björn Stenberg vid ratten, var dock ganska överlägsen de få gånger bilen kom till start. Bilen är byggd av Sportscars i Stockholm av delar från en GRD F2, och det borgar ju för att bilen måste vara något extra.



Per Stuesson i ledande Simcan har inga svårigheter att hålla undan för norrmannen Tore Finbråten i en NSU och Tomas Stenlund i en Capri. — Foto: Ulf Karlsson.

Formel Vee och Formel Ford

SSK-serien förknippas väl i första hand med roligt ombyggda standardbilar och sportbilar, men inom serien körs också både Formel Vee 1300 och Formel Ford 1600. I Formel Vee korades för övrigt 1978 års SSK-mästare, d v s den förare som samlat flest poäng i serien oavsett klass. Denna titel erövrades av skåningen Lars Persson med en näs-

tan oslagbar svit resultat, — fem seg-rar och två andraplatser på sju tävlingar! Enköpingspolisen Calle "Batong" Lundberg fullföljde också samtliga sju tävlingar på poängplats men blev ändå bara tvåa, distanserad med 29 poäng. Den annars allmänt tippade tvåan i serien, Hans Hillebrink, måste tyvärr bryta finaltävlingen på Knutstorp och blev därmed förvisad till en total tredjeplats i serien.

Det verkar som 1978 var veteranernas år, för även i Formel Ford

togs totalsegern av en "seg gubbe", nämligen Lennart Sundahl. Han har nog kört Formel Ford i stort sett sedan klassen introducerades i Sverige för snart tio år sedan och han tycks inte ha blivit sämre med åren. Bakom Lennart står dock nya och unga grabbar på kö och blott 20-åriga Bengt Trägårdh körde till sig en andraplats i serien. Lika många totalpoäng skrapade Per Gustafsson ihop men genom att Bengt tog segern i finalen fick Per nöja sig med en total tredjeplats.



Totalsegraren i Castrol Cup Jan Elleman-Jakobsen i tät fight med Jan Björnerhag och Bengt Ohrberg som kom på resp. 4:e och 3:e plats i sammandraget. — Foto: Ulf Karlsson.

På fjärde plats placerade sig den tredje i trion lovande unga Formel Ford-förare, — Kenneth Jonsson från Örebro. Kenneth är mycket snabb men något ojämn och hamnar därför ibland långt utanför banan, men med lite mer rutin så blir han nog en allvarlig aspirant på seriesegern kommande år. I Formel Ford

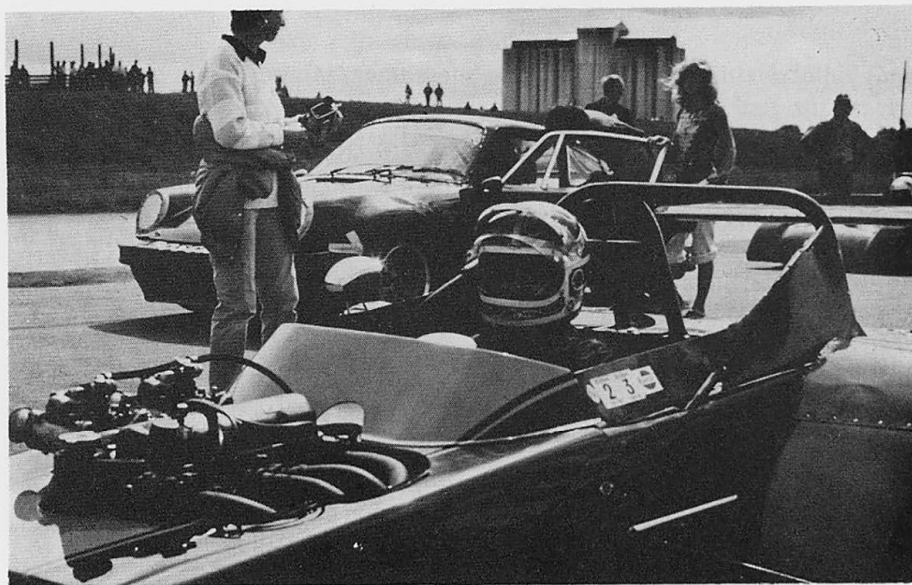
klassen deltar i SSK-serien, — 21-åriga Nettan Lindgren. Hon har tidigare framgångsrikt kört go-kart, och det verkar som hon kan bli lika framgångsrik i Formel Ford. En total sjätteplats är sannernligen inget att skämmas för i denna klass med 64 olika förare och med ett snitt på 39 startande per tävling.

SSK-andan

Man kan undra hur det kommer sig att det är överfullt i nästan samtliga klasser i SSK-serien, när det ofta är svårt att få ihop minimiantalet 12 startande i SM-klasserna i racing. Det finns troligen flera orsaker, av vilka förmodligen kontinuiteten med ett fastställt tekniskt reglemente i treårsperioder är väsentlig. Tävlingsledningen är densamma på alla tävlingar och de får på så sätt rutin från ett tiotal arrangemang per år. Tävlingarna genomförs därför på ett likartat sätt trots att de går på olika banor, och det gör att förarna vet i förväg vilken standard arrangemanget har.

I depån på en SSK-tävling råder en avspänd och familjär stämning, och trots att fighterna på banorna är minst lika hårda som i SM och Super Star, så är man bästa vänner när heatet är avflaggat. Under en tävlingshelg samlas man oftast i cafeterian på lördagskvällen och äter, dansar och har kul tillsammans. Det är lite av detta som är vad man ibland kallar SSK-andan, men det är svårt att helt förklara vad det egentligen innebär. Kanske kan man i alla fall förklara fenomenet till en del med det gamla engelska ordspråket: "The difference between men and boys is the size of their toys".

Nils Olof Johnsson segrade i prototypklassen med sin Mallock V2 före Björn Persson i en Porsche Carrera. — Foto: Olle Odsell.



Resultat:

SSK STANDARD — GOODRICH CUP

1	Jan Mattsson, Opel Ascona	66
2	Kurt Olsson, Volvo 142	43
3	Bill Taube, BLMC	34
4	Bengt Pettersson, Volvo	30
5	Åke Gunnarsson, Opel	29
6	Ingvar Uthby, Volvo	26
7	Jan Hammer, Volvo Amazon	22
8	Åke Andersson, BMW 1800	21
9	Ulf Larsson, Ford Escort	19
10	Bo Edvinsson, Volvo 142	14
11	Henrik Walli, BLMC	14
12	Bruno Mårtensson, Volvo	13
13	Bertil Rohlén, Volvo 142	10
14	Jörgen Johannesson, Volvo	7
15	Jörgen Persson, Volvo	6
	Gunnar Ericsson, Volvo	6
	Sven-Olof Sandberg, Volvo	6
	Erik Lundgren, BLMC	6
19	Bill Elyborn, Volvo 142	5
	Olof Karlsson, Volvo	5
	Mats Svensson, Volvo	5
22	Anders Grundström, Volvo	4
	Rolf Malm, Volvo	4
24	Klaus Wunderlich, Opel	3
25	Peter Wiman, Volvo	2
	Alf Andersson, Lotus	2
27	Conny Stolpe	1

SSK RACING — CASTROL CUP

J	Elleman-Jakobsen, Volvo	62
2	Per Stureson, Simca	59
3	Bengt Ohrberg, BLMC	52
4	Jan Björnerhag, Volvo	42
5	Thorbjörn Höggberg, Volvo	31
6	Kent Heijel, Ford Capri	23
7	Morgan Pettersson, BLMC	20
8	Mats Gustavsson, Volvo	19
9	Peter Franzén, Ford	17
10	Per Svenrot, Volvo PV	14
11	Hans-Göran Olsson, BLMC	9
12	Bengt Lundgren, BLMC	8
	Håkan Allrin, BLMC	8
14	Jürg Bächli, Opel Manta	6
15	Peter Eklund, Volvo	5
	Sylve Nilsson, Volvo PV	5
	Tommy Hösl, Volvo	5
	Ingvar Jardenius, Ford	5
19	Tore Finbråten, NSU	4
20	Bernt Löf, Volvo	3
	Bo Larsson, Ford Escort	3
22	Bengt Rönnmark, BLMC	2
	Bengt Allansson, Volvo	2
24	Mats Warg, Sunbeam Imp	1
	Inge Johnson, Ford	1

FORMEL FORD

1	Lennart Sundahl, V Diemen	70
2	Bengt Trägårdh, Tiga	54
	Per Gustafsson, Royale	54
4	Kenneth Jönsson, Crossle	50
5	Hasse Järefäll, V Diemen	34
6	Nettan Lindgren, Tiga	22
7	Jan Hedström, Lola	17
8	Leo Andersson, Royale	15
9	Klaus Petersen,	14
10	Roland Flood, Van Diemen	12
11	John E Johansson, Royale	8
	Bernt Johansson, Tiga	8
	Christer Eriksson, V Diemen	8
14	Kurt Thim,	7
15	Tomas Kaiser, Royale	6
16	Ove Järefäll, Royale	5
17	Jesper Williamsen	4
	Mikael Bender, Titan	4
19	Ingvar Bergh, Merlyn	3
	Jan Olof Tingdahl, Lotus	3
21	Christian Schou	2
	Håkan Olausson V Diemen	2
23	Carl A Andersson, V Diemen	1
	Lars E Lundin, Lotus	1



Bengt Ohrberg är en glad skåning som förutom att han blev trea i Castrol Cup också provat på att köra Super Star. — Foto: Ulf Karlsson.

FORMEL VEE — TRE SNÄCKOR CUP

1	Lars Persson, RPB	80
2	Calle Lundberg, Hansen	51
3	Hans Hillebrink, Veemax	43
4	Leif Hellberg, RSM	37
5	Johan Rajamäki, Hansen	35
6	Geir T Johansen, Hansen	34
7	Lars-Erik Granath, Hansen	29
8	Jan Tore Reitan	25
9	Gert Severinsson, Hansen	13
10	Birger Dyrstad, Veemax	10
11	Arne Jörgensen, Hansen	8
12	Christer Nyholm, Kaimann	5
	Mikko Rehynan, Veemax	5
14	Christer Pettersson,	4
	Göran Tingleth, Veemax	4
	Karl Molin,	4
17	Tony Elgh	3
	Björn Stangeland, Hansen	3
	Jan C Norden, Kaimann	3
20	Lars Göran Sjöberg, Veemax	2
	Per Ove Falck, Kaimann	2
	Teuvo Sammal, Form	2
23	Lars Kullberg, Hansen	1
	Per Olof Svensson	1
	Leif Nilsson, RPB	1
	Ingvar Nilsson, Incas	1

SSK SPORTVAGNSPROTOTYPER

1	Nils-Olof Johnson, Mallock	15
2	Björn Persson, Porsche	14
3	Ronnie Peterson, Lotus 23	12
4	Thomas Gunnarsson, Elva	9
	Charlie Bäckstrand, Lola	9
6	Henrik Spellerberg, Tiga	8
	Björn Steenberg, Focus	8
8	Benny Laursen, Tiga	4
	Kjell Ivarsson, Focus	4
10	John Radén, Tiga	3
11	Ib Lundeberg, Tiga	2
12	Arne Evaldsson, Royale	1
	Björn Forst, Tiga	1

Robin Shorter

Racingproffs bredvid banan

— Racingsportens diktator eller frälsare?
Idésprutan framför alla andra eller bara en djärv chanstagare?
Kanske en ovanligt bra organisatör?
Frågetecknen är många kring engelsmannen Robin Shorter, 36 år.
Meningarna likaså.

■ En liten oansenlig vit stuga på västgötslätten – intill Kinnekulle Ring – är numera svensk Racings hemvist. Härifrån styr Robin Shorter SSK:s racingbolag och tillika det mesta som händer inom racingen i landet!

I stugan huserar dessutom hustrun Bibbi som är halvtidsanställd sekreterare hos SSK. Och i den trånga farstun har ytterligare en familjemedlem hittat sin plats. Hunden Cara blandar där husses och mattes skor med besökarnas.

— Vi flyttade kontoret från Stockholm och hit av ekonomiska skäl. SSK har dålig ekonomi och det här är ett sätt att spara. När vi driver banan här måste vi ju ändå hålla lokalerna och då tyckte vi det var lika bra att flytta hit kontoret. Dessutom ligger det ju centralt med tanke på andra banor.

Robin Shorter har blivit ett med SSK. Han är bossen, centralfiguren, maktfaktorn. . . . Själv använder han ordet "vi" – klubbens styrelse – men andra säger Robin när de i själva verket menar SSK.

■ Efter förra säsongen gick SSK med en svidande förlust. En halv miljon talar man om. Hundhuvudet fick Robin Shorter bära.

— Tröttnar du aldrig?

— Nej, absolut inte. Jag är anställd av SSK och i mitt jobb ingår bla att reda ut den ekonomiska situationen. Jag tar det som en utmaning.

— Underskottet ligger i upp-
rustningen här på Kinnekulle,
fortsätter SSK-basen. Vi projek-
terade fel och nu måste vi se till
att vi klarar ut det.

■ Engelsmannen Robin Shorter kom till Sverige som 21-åring 1963. Jobbade som bilmekaniker och blev snabbt medlem i Stockholms Sportvagnsklubb. Började köra race ihop med en kompis. Kvaddade på Gällersånsbanan och slog sig halvt förärvad. Därefter började han hjälpa till som funktionär inom klubben. Var med och gav tips om hur sportvagnstävlingar skulle se ut. Hela tiden sprudlande av ideer. Många åkte på soptippen, andra lades på hyllan för framtiden och några få verkställdes. Kristävlingar och succerace avbytte varandra. Serietävlingarna för olika klasser tog form, men den riktiga stora skjutsen kom inte förrän 1975. Det var Super Star-klassen som startade igång med sina stora bilar. Idegivare var givetvis Robin Shorter. Men även denna gång var det trögt i portgängen. Bara sju bilar kom till start.

— Som tur var tyckte publiken det var skoj. Men det viktigaste var att tidningarna började skriva om stjärnorna i jänkebilarna.

■ Robin Shorter har sett en av sina drömmar uppfyllas genom Super Star och SSK. Men han har fler. Så länge inte publiken fyller läktarna är heller inte den gordiska knuten löst.

— SSK har redan gjort mycket för racingen, fortsätter Shorter.

— Vår roll har blivit allt mer central och om vi försvann ur bilden idag, så skulle allt falla som ett korthus. Andra banor och arrangörer lutar sig på oss. Vår utbyggda organisation har

ingen annan. Vi har i Racinglandslaget samordnat arrangörerna och jobbar på ett riktigt sätt. För några år sedan drabbades förbundet och racingen av handlingsförlämnning. Men nu är vi på rätt väg igen.

■ SSK:s uppmarsch på racinghimmeln sågs för några år sedan inte med enbart blida ögon från förbundshall. Men stridsyxan är nedgrävd och SSK och SM körs i samma arrangemang.

— Vi har alla tillsammans kavlat upp armarna och spottat i nävarna, säger Robin Shorter. Nu skall det jobbas.

En fråga som ständigt återkommer hos Robin Shorter, är varför den amerikanska Nascarserien kan locka så enormt stor publik.

— I USA har man hittat lösningen. Kanske ligger det i att åka racing med standardbilar är efter år med samma bilar och förare. I så fall skall vi köra med europeiska bilar – dom märkena Svensson köper.

■ Arbetsområdena är många. Förutom direktörens och administratörens roller är Robin Shorter arrangör, reklamman, banföreståndare. . .

Men den kanske allra viktigaste delen är försäljaren Robin Shorter. Utan pengar kan man inte arrangera racing. Sponsordelen har i sig självt blivit ett företag i företaget. I dag tigger man inte ihop lite pengar hur som helst för att kunna köra ett race. Nej, professionella marknadsförare och reklamman finns i kulisserna.

— Det måste upprättas regelrätta affärsavtal. Vi kan bara inte ta emot pengar och börja köra. Nej, vi måste ge igen den biten sponsorn söker i reklam, goodwill osv, berättar Robin Shorter.

Givetvis håller idésprutan Robin Shorter i denna del också. Under vinterhalvåret är sponsorförhandlingar många och långa.

■ Robin Shorter är inte alltid "bekväm" för alla parter med intresse i racing. Han står vid sina ideer och planer. Strider för dem. Oftast får han rätt, men inte alltid. Men då ska det vara starka argument. Men jag är ingen diktator, även om många uppfattar mig som sådan, försvarar sig Robin.

— Reglementen för olika klasser, exempelvis, är ett typexempel hur vi utarbetar ett förslag och låter det gå vidare för yttrande hos berörda parter. I några fall har det hänt att förarna inte förstått att det är ett förslag, utan slängt sig på telefonen och talat om vad de tycker om mig.

— Men jag tål stryck. Kanske för att jag i skoldätern fostrades upp i ett rugbylag. Jag har fått lära mig att ta smällar.

Man märker att Robin Shorter trivs med att leva i hetluften. Han har heller ingen tanke på att ge upp eller sluta. Trots att SSK:s ekonomiska problem hela tiden ligger som ett orosmoln över honom och den lilla stugan på västgötslätten.

