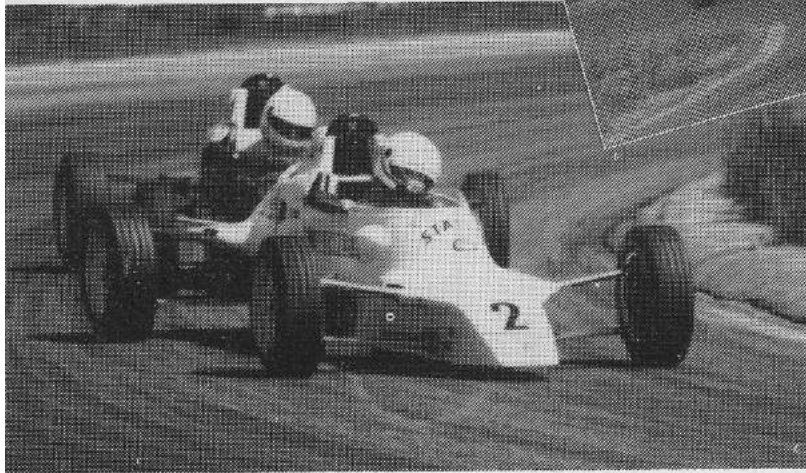


# SSK SERIEN 20 år



# INBJUDAN 1990



Nissan  
King  
Cab



PIRELLI

Kamasa-TOOLS  
kvalitetsverktyg

## SSK-serien

Av OLLE KARLSSON

# Kennerth Persson tredubbel mästare

*Aldrig tidigare har Stockholms Sportvagnsklubbs reglemente för en klass översatts till så många språk som under 1990.*

*Aldrig tidigare, i SSK-seriens 21-åriga historia har ett racerlopp haft så många nationaliteter som i det Formel 4-lopp som kördes på Kinnekulle Ring den 9 september.*

*Mycket få gånger tidigare i SSK:s långa racinghistoria har tio formelförare visats upp på läktarplats, beroende på att det inte funnits plats för dem i loppet, efter tidsträningen!*

*SSK-serien har under säsongen 1990 slagit nya rekord. Omkring 180 bilar har kommit till start när seriens alla fem klasser har kört. I några fall har faktiskt antalet startande varit ännu högre.*

Begreppet "Gladracing" skapade Stockholms Sportvagnsklubbs medlemmar för några år sedan. Deviser av detta slag kan ibland vara svåra att leva upp till. Men i SSK:s fall har man inga som helst problem att svara upp till de förväntningarna bland förare, team, publik, funktionärer och andra som finns runt racingcirkusen när SSK arrangerar.

Ja, klubben, som för övrigt har cirka 1.300 medlemmar över hela landet, skulle faktiskt kunna lägga till ett ord på dekalerna: "Gladracing = Breddracing".

### **Bredden – inte bara Pirelli Cup**

Pirelli Cup, standardbilsklassen, som under 1980-talet bara vuxit och vuxit år från år, har fått konkurrens inom SSK-familjen. Klassen är inte längre den enda



*Kennerth Persson, Hässleholms MK, blev 1990 års SSK-mästare efter att ha kört ihop mest poäng och tagit hem Formel 4 klassen liksom den nyinstiftade Baltisk Cup.*

som blir större. Samtliga övriga klasser, det vill säga Castrol Cup, specialracingbilar, Formel Ford, Formel 4 och faktiskt också Rallyklassen har under säsongen noterat ökning jämfört med tidigare år.

Teknikerna bakom reglementet har lyckats med ett koncept som, med mycket små justeringar, håller år från år. Detta i sin tur medför att ingen behöver sälja sin tävlingsbil, för att ett nytt reglemente kommer nästa säsong. Detta är bara en av flera hemligheter med SSK-serien. Men det är en bidragande del till seriens positiva utveckling.

Formel 4 är ett praktexempel på hur en racingklass med genomtänkta reglementen kan utvecklas. Formelracing är som bekant dyrt, mycket dyrt om man skall tävla på elitnivå. I Formel 4 har SSK tillsammans med



*F.d. svenske mästaren i Formel 3 Leo Andersson, Falkenberg, satsar på den billigare Formel 4 klassen och vann septembertävlingen på Anderstorp.*

klassens förare hittat en lösning där bilarna måste vara minst tre år gamla och motorn är av enhetlig modell, Volkswagen GTi med förgasare, och där däckerna är begränsade.

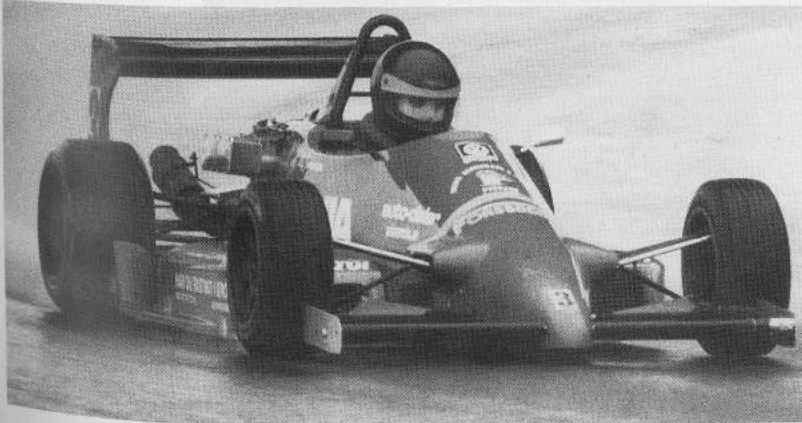
Med detta reglemente, detaljerna är givetvis många fler i regelskrivningen, kan klassen hålla nere kostnaderna jämfört med Formel 3. Visserligen har man inte tillgång till de senaste rönerna vad gäller chassin, men de gamla F3:orna som hamnar i klassen är fortfarande fräscha formelbilar.

Dessutom, och det är faktiskt ganska väsentligt, blir de förare och stall som satsar på elitkörning i F3 av med sina gamla bilar på hemmamarknaden. I Formel 3 måste bilarna bytas ut varje år om man vill vara med och tävla i toppen. Utvecklingen bokstavligen rusar fram i denna klass.

### **Tredubbel mästare**

Kennerth Persson från Broby i Skåne tog, liksom 1989, hem "dubbeln" i SSK-serien. Det vill säga, Ken-

*Ulf Johansson, Taxinge MK, rattar här sin Reynard till seger på Kinnekulle Ring i årets andra Formel 4-lopp.*



nerth vann Formel 4 klassen på 53 poäng och den poängskörden räckte också till att ta hem titeln "SSK-mästare", alla klasser. Det är faktiskt bara Leo Andersson, Falkenberg, och Ulf Johansson, Nykvarn, som lyckats snuva Kennerth på delsegrar under säsongens sex deltävlingar.

Kennerth som i sin långa racingkarriär vunnit många stora mästerskap i Tyskland och Sverige, blev under 1990 helt unik i den internationella racingen. Han är nämligen den förste racerföraren som står med titeln Baltisk mästare.

Förärföreningen i Formel 4 tog nämligen under 1990 initiativet till en Baltisk Cup i racing. Redan 1988 öppnade F4-föreningen den sovjetiska porten till de tre baltiska staterna, Estland, Lettland och Litauen. Det skedde i två historiska lopp, ett i Riga i Lettland och ett på Kinnekulle Ring.

### **43 bilar anmälda**

Under 1990 kom även Finland med i detta vänskapsutbyte i racing. En inofficiell cup planerades in med en deltävling i Riga, en på Kemora i Finland och finalen på Kinnekulle Ring den 9 september.

Formel 4-tävlingen på "Ringens" blev ett oförglömligt minne för många inblandade. Givetvis var det en lycklig Kennerth som stod högst upp på prispallen efter loppet. Men frågan är om inte de gästande baltiska förarna var minst lika lyckliga. En dröm hade gått i uppfyllelse för dem. Redan 1988, vid det första besöket på Kinnekulle Ring, uttalade sig balterna: "Tänk att en gång i tiden få köra en cup med svenskar, finländare, ester, letter och litauer. En baltisk cup i racing..."

Nästan på dagen två år senare kördes finalen. Så snabbt hade nog ingen trott att utvecklingen skulle gå.

Men det var ytterligare en part som fick ett oförglömligt minne den 9 september, nämligen arrangören SSK.

Inte mindre än 43 Formel 4-bilar var föranmälda. 38 ekipage besiktades in till tävlingen. Efter de båda tids träningspassen, som blev stenhårda, tvingades arrangörerna visa upp tio förare på läktaren. På Kinnekulle får nämligen bara 28 formelbilar starta i tävlingen.

— Jag har aldrig tidigare varit med om att förpassa så många formelförare till läktaren, sade tävlingsledaren Bosse Pettersson efter loppet.

Bosse har varit tävlingsledare i SSK sedan slutet av 1970-talet.

Man måste nog gå tillbaka till slutet av 1960-talet och början av 70-talet för att hitta liknande startfält i en svensk formelklass.

### Ungdomens vår

Kennerth har sin stora elitsatsning bakom sig. Han var 1970-talets stora stjärna i tysk Formel Super Vee-racing.

— Nu åker jag för att racing är roligt och det kan jag göra här i Formel 4 för en vettig kostnad, deklarerar Kennerth

Många av förarna i SSK-serien är gamla elitförare som en gång har satsat för att nå den absoluta toppen i sin klass.

Men SSK har också en annan kategori förare i sina led, nämligen de som aldrig har varit med i den riktiga hetluften om de stora mästerskapen, utan bara kör för att det är kul att tävla. En slags korp-racingförare som sätter gemenskapen vid tävlingsarrangemangen lika högt som placeringarna i heaten.

Under senare år kan man inom SSK också skönja en ny grupp förare, nämligen ungdomarna. Det är ännu inte helt naturligt att ta steget från karting till Formel 3 eller grupp A direkt. Om inte annat så bromsas drömmarna av kostnaderna.

Här har SSK-serien blivit ett alternativ att komma vidare i karriären. Exempelvis nya Formel Opel är, som bekant, en annan väg att ta sig uppåt för unga förare. Men 21-åriga SSK-serien blir för varje säsong nu allt mer ungdomens.

De här unga förarna är mycket ambitiösa och det märks också i resultatlistorna när man, som här, summerar en säsong.

I de fem SSK-klasserna är det klassegarna Kennerth Persson, 47 år, i Formel 4 och Ebbe Alriksson, 41 år, Rallyklassen som är "åldersmästarna" 1990. I de tre

övriga klasserna stormar ungdomarna fram. Mats Hildingsson från Hamneda i Ljungby är visserligen rutinerad i Pirelli Cup, men bara 26 år gammal. Rune Lillejord, Sande, Norge, vinnare av Castrol Cup är ett relativt nytt namn i racingen, 30 år. Niclas Lindberg, Nybro, vinnare av Formel Ford är bara 20 år och en racing-begåvning av sällan skådat slag.

### Pojkdröm

Lägg namnet Niclas Lindberg på minnet. Hans racingkarriär startade den 6 maj 1990 och kommer att sträcka sig in på 2000-talet, om han får den hjälp som behövs och en normal utveckling.

Det var på Scandinavian Raceway i Anderstorp, SSK-seriens första deltävling 1990, som Niclas pojkdröm startade.

Den före detta kartingföraren kom till Anderstorp med färsk racinglicens, en bra Formel Ford bil, men utan någon som helst racingvana.

Tidsträningen blev en succé. Tredje bästa tid i konkurrens med andra unga hungriga förare och ett koppel av gamla formelrävar. Bara det var en sensation.

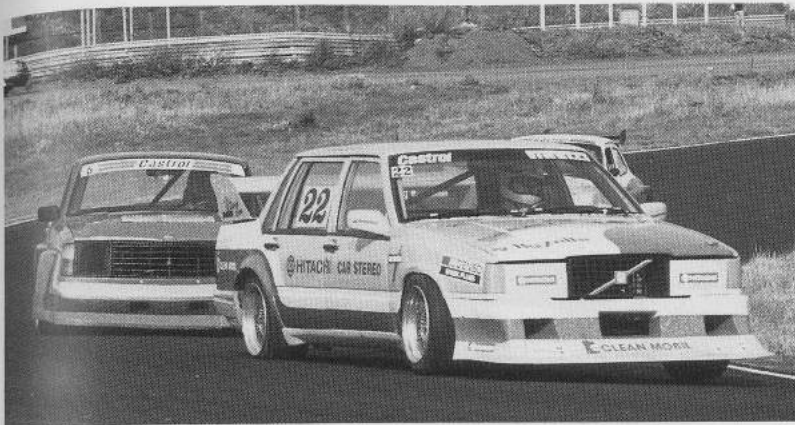
Men sedan kom problemet för Niclas, nämligen starten i racing.

— Det ser konstigt ut. Var på banan skall jag egentligen stå och var står de andra?, undrade Niclas.

Någon teamchef fanns inte att fråga. Pappa Torsten har visserligen följt grabbens karriär i karting, men racing var ju något helt annat. Enda lösningen för nybroföraren var att be konkurrenterna om hjälp. På lördagskvällen, efter tidsträningen, cyklade Niclas och ett par andra förare upp till startplatsen.



Sveriges största racingklass "Pirelli Cup" har lockat 70-tal ekipage till start. Här ses några av förarna på Kinnekulle Ring, nummer 19 Tony Bylund, Kolsva MS, Volvo 240, (72) Ronnie Hermansson, Stockholms BK, BMC Cooper, och (49) Jan Håkansson, SMK Värnamo, Kadett.



Ulf Palm, SMK Nyköping, Volvo 740 (22) och Jan Elleman-Jakobsen, Fjärås, Volvo 242 (5) hade många hårda och jämna fighter under året och fick till sist dela femteplatsen i Castrol Cup.

— Här skall du stå i morgon och där framme står ettan och tvåan. Fjärde bilen står vid sidan här, visade kompisarna och Niclas bugade och tackade.

— Det ser svårt ut i jämförelse med en kartingstart, tänkte Niclas Lindberg. Bäst att ta det lugnt.

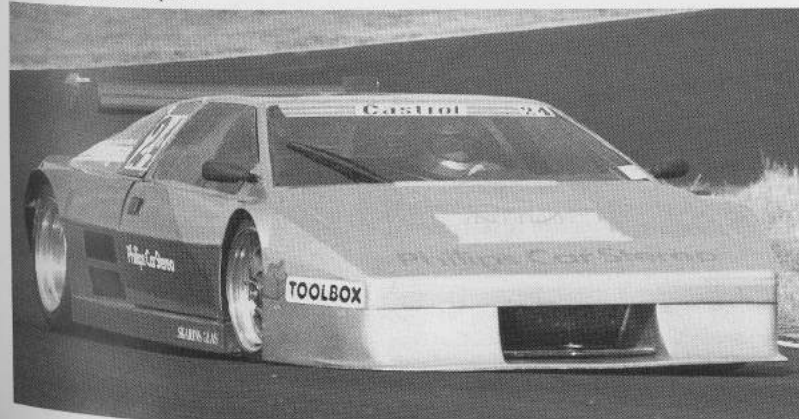
Söndag eftermiddag och startlampan tänds i Formel Ford loppet. Först ut är Nicke Blom, Stockholm, följd av Torben Lenander, Malmö, två mycket snabba förare. Tredje bil igenom startkurvan var Niclas.

I mitten av racet kom den väntade drabbningen mellan Nicke och Torben. Niclas avvaktade på lite avstånd. Så hände plötsligt allt på en gång. Nicke och Torben kör av varandra i kampen om ledningen och unge Lindberg smiter förbi. Resten av loppet blev en lugn körning in i mål. Tvåa blev Yngve Sällqvist och trea norrmannen Sverre Smemo.

Niclas var mycket lycklig efteråt då en pojkdrom hade gått i uppfyllelse, att få vinna en racingtävling.

Niclas blev den ende av 29 förare som tog poäng i samtliga deltävlingar. På 36 poäng vann han serien före Nicke Blom, 32, och Hans-Göran Frisk, Rottne, 24.

Byggkonstnärernas klass är Castrol Cup där man kan se många olika specialbyggda racerbilar. Ett av årets fina tillskott var alingsåsforaren Stefan Petterssons Lotus Esprit som han blev trea med i cupen.



Nicke vann tre delsegrar medan Niclas vann en. Men Niclas körde klokt och försvarade premiärsegern med andra- och tredjeplaceringar resten av säsongen.

### 70 bilar i klassen

Pirelli Cup är svensk racings största klass alla kategorier. Säsongen 1990 startade 70 bilar i klassen. Vid varje tävlingstillfälle, sju deltävlingar 1990, är det nästan ett fullt startfält som aldrig kvalificerar sig till huvudtävlingen.

Ingen, hur bra förare han eller hon än är, kan vara säker på att få köra huvudtävlingen. Det räcker med ett litet tändningsfel i motorn, för att förpassas upp på åskådarplats när det är dags för finalkörning.

Mats Hildingsson, 26-årig truckmontör från Ljungby, höll emellertid loppet ut denna säsong. Men det började illa för Mats och hans Opel Manta. I första tävlingen, på hemmabanen i Anderstorp, kom han inte till start. I tävling nummer två, också i Anderstorp, gick bilen sönder under träningen och 0 poäng i tabellen. Så långt på säsongen ledde rutinerade Erling Carlsson, Falkenberg. Men i tredje loppet på falkenbergsbanan fick Mats fart på sig själv och bilen. Seger och elva SSK-poäng. Sedan rullade det på med många skickliga körningar från smålänningens sida. Två segrar och två andraplaceringar, 40 poäng, inför finalen på "Ringen".

### Hjälp, vad gör han?

Ebbe Alriksson, Nybro, också Manta, tog ledningen i racet, men i bakluckan fanns Mats Hildingsson som var hårt uppvaktad av Roger Antonsson, Hagfors och Mats Lundgren, Göteborg. Alriksson höll ett högt tempo på den krävande banan och bakom avvaktade Hildingsson. För Mats del var den placeringen i mål lika med sin första serieseger i SSK.

Men när Mats hade känt på Ebbe några varv och man hade bara tre varv kvar, satte Mats in en stöt. När de gick ur depåkurvan ut på raksträckan fick Ebbe ett litet kast på sin Manta och vips så var Mats förbi.

Varför då ta en sådan risk när allt var klart, undrade vi som såg på. Förklaringen kom efter loppet.

— Är man med i toppen så försöker man givetvis att vinna, sade Mats.

Men riskerna vid en omkörning...?

— Ebbe är en rutinerad och ärlig förare. Jag litade på hans sportslighet när jag körde om. Han fick ju ett litet kast och det var det som gav mig chansen.

Håll med om att allt låter enkelt när en mästare förklarar segern.

## Byggkonstnärer

Castrol Cup, specialracingklassen, har inte bara kommit igen starkt, utan lever verkligen upp till namnet "special". Här är trimning, liksom hela byggidéer, mycket generösa. Klassen är värd att titta närmare på, inte bara när bilarna kör på banan, utan i lika hög grad när de parkerats i depån. Blandningen av bilmärken, motorlösningar, skärmar och vingar, är otroliga. Alla håller på sin lösning för att få en snabb och bra racerbil.

För en fem, sex år sedan trodde många inom SSK att klassen skulle dö ut. Vid något tillfälle kom bara sju bilar till start. I år har 42 bilar startat i klassen. Det har åter blivit populärt att bygga tävlingsbil i garagen runt om i landet.

En norrman, Rune Lillejord, tävlande för SSK, blev årets friska fläkt i klassen. Med sin våldsamt preparerade Ford Capri tog han ett grepp om toppen i klassen från och med den fjärde deltävlingen på Anderstorp. De tre septembertävlingarna avgjordes till norsk fördel. Men konkurrensen från Torbjörn Nordenström, Gnosjö, Manta, Stefan Pettersson, Alingsås, Lotus Esprit och Leif Frykås, Hisingskärra, Ford Anglia, var hård ända in i finalen. Men med Lillejord som etta och Nordenström som tvåa i finalen avgjordes serien. Tre förare Jan Elleman-Jakobsen, Partille, Volvo 242, Ulf Palm, Jönåker, Volvo 740 och Mikael Dahlgren, Ulricehamn, Golf Special, tog poäng i samtliga sex deltävlingar.

## Nya rekordår för SSK?

När säsongen är färdigkörd så börjar man planera för nästa och långsiktigt fram till sekelskiftet.

Racersporten i "glad- och breddform" håller som idé, det är helt klart. Intresset för att sitta på läktaren och titta på racing, sjönk under 1980-talet. Man talade till och med om katastrof.

Inom SSK har man emellertid försökt att anpassa arrangörskostymen efter de nya förhållandena och lyckats bra. Samtidigt som läktarpubliken blivit glesare har man märkt ett allt större intresse att delta, ofta på ett enkelt och billigt sätt.

– Det är givetvis en trend som vi har tagit fasta på sedan flera år tillbaka, förklarar Bosse Pettersson, tävlingsledare och ordförande i SSK.

– Vi kommer även framledes att jobba för möjligheten att delta för en överkomlig kostnad i våra breda klasser, typ Pirelli cup. Men samtidigt måste vi ha med lite mer tekniskt avancerade klasser och formelracing.

Nyheter inom SSK-serien kommer i form av nya motorer. Det handlar ju om tillgången på marknaden av



standardmotorer. Och det är väl heller inte helt uteslutet att någon ny klass dyker upp under 90-talet.

Under året, juni månad, investerade SSK också i ny asfalt på hemmabanen Kinnekulle Ring. I dag är det en fräsch och bra bana som väntar 90-talets anhopning av racerförare.

Ulf Larsson, Ulricehamn (16) tamps här med toppförarna i Rallyklassen Ebbe Alriksson, Nybro AC (32) och Georg Bakajev, Borås MK (55).

## SSK Serien

### Castrol Cup

	6/5 Anderstorp	27/5 Kinnekulle	28/7 Kinnekulle	2/9 Anderstorp	9/9 Kinnekulle	22/9 Kinnekulle	SSK-poäng totalt
1. Rune Lillejord, Sthlms SVK, Ford Capri	7	8	0	11	11	11	48
2. Torbjörn Nordenström, Anderstorps RC, Manta	11	11	9	0	1	9	41
3. Stefan Pettersson, Sthlms SVK, Lotus Esprit	0	6	8	9	9	0	32
4. Leif Frykås, Sthlms SVK, Ford Anglia	0	9	7	0	6	8	30
5. Jan Elleman-Jakobsen, Fjärås MK, Volvo 242	6	(1)	4	5	8	6	29
Ulf Palm, SMK Nyköping, Volvo 740	4	(4)	5	8	7	5	29
7. Ola Johansson, Finspångs MS, MGB GT	0	—	11	0	—	7	18
8. Ola Junelöv, Anderstorps RC, Ford Escort	3	0	3	6	—	3	15
9. Mikael Dahlgren, Ulricehamns MK, Golf Spec. Per-Ove Davidsson, Kinds MK, Amazon	2	2	(1)	4	5	1	14
	9	5	0	0	0	—	14

### Pirelli Cup

	6/5 Anderstorp	10/6 Anderstorp	15/7 Falkenberg	29/7 Kinnekulle	2/9 Anderstorp	9/9 Kinnekulle	22/9 Kinnekulle	SSK-poäng totalt
1. Mats Hildingsson, Anderstorps RC, Opel Manta	—	0	11	11	9	9	11	51
2. Ebbe Alriksson, Nybro AC, Opel Manta	8	7	—	9	11	0	9	44
3. Erling Carlsson, Falkenbergs MK, Opel Kadett	9	11	9	2	(1)	4	1	36
4. Bengt Nilsson, Sthlms SVK, Beson-Opel	11	8	6	4	0	0	0	29
5. Lennart Köhler, Varbergs MK, Volvo 242	—	9	0	7	0	11	0	27
6. Peter Edlund, Gislaveds MK, Ford Taunus	3	0	3	3	5	5	2	21
7. Roger Antonsen, Hagfors MK, Mini-Cooper	0	—	0	5	—	7	8	20
8. Mats Lundgren, Sthlms SVK, Volvo 142	6	0	0	—	6	0	7	19
9. Anders Dahlgren, Ulricehamns MK, Golf Spec. Agne Carlsson, Falkenbergs MK, Opel Kadett Kjell Blom, MK Kinda, Opel Kadett	0	5	4	0	3	1	4	17
	7	0	2	0	8	0	0	17
	—	0	1	8	—	8	0	17

## SPORTVAGNS- MÄSTERSKAPET

Sportvagnsmästerskapet blir allt populärare och vi kan notera att hela 145 deltagare har medverkat i årets fem deltävlingar. Detta mästerskap arrangeras av Stockholms SVK, MGCC Malmö och SVK Göteborg och har körts i drygt 10 år. All denna verksamhet är baserad på idéer från de gamla SSF-tävlingarna på sextioalet och är uppdelad i fyra grupper.

I Roadsports-klasserna kör man med gatsportvagnar som är skattade och besiktade där man själv kan välja den trinningsgrad man vill ha. Här får man tillägg för vissa åtgärder. För att inte stimulera till alltför extrema ekipage har man maximerat antalet tillägg till 25% vilket är ganska lagom. Då kan man välja om man vill



trimma motorn eller bara byta till bredare fälgar och lågprofilsdäck.

När det gäller Modsportsklasserna är det enklare. Här räknar man med att alla bilar har motorer i fullrace utförande och här åker man på slicks i allmänhet och det är också tillåtet med vingar och spoilers etc. För den som gillar att själv bygga sin egen tävlingsbil allt efter eget tycke och smak är detta idealklassen. Den liknar i mångt och mycket Super Saloon eller Castrol Cup. Det är fritt fram att byta motorer och att turbomata etc. Modsports indelas i tre klasser enligt kg/hk skala. Flera Roadsportsbilar är även med i Modsports och byter då till slicks. Säkerhetskraven är betydligt högre här och det är krav på hel bur och eldsläckningssystem.

I klass RS tävlar racersportsvagnar av alla slag. Bilar typ Tiga, Lola är ofta trimmade Sports 2000-bilar från slutet av 70-talet eller början av 80-talet. Det fanns ganska många dylika bilar och det är positivt att se att det fortfarande går att tävla med dem. Klassen har dessutom på senare tid kompletterats med moderna Grupp C-bilar och då uteslutande C2:or. Tidigare kördes Clubman-bilarna ihop med klass RS. Men nu har den klassen vuxit sig stark och står på egna ben.

Clubmanklassen härstammar från England där bilar företrädesvis av Märkena Mallock, Phantom och Vision förekommer. En Clubmanbil är i grunden en Seven-liknande bil med motorn fram och drivningen bak. Föraren sitter till höger om centrumlinjen och en symbolisk passagerarplats skall finnas till vänster. Motorerna som används är Ford Cortina 1600 GT med begränsad trinningsgrad, likt den som man använder i Formel Ford. Detta gör att bilarna blir billiga att köra och att de blir extremt lika i prestanda. Det är även fritt fram att tillverka sin egen Clubmanbil. Ett exempel på detta är Bodola Mk V som för första gången visat sig på styva linan. Klassen administreras av Svenska Clubmanregistret (SCR) och trenden på antalet deltagare pekar uppåt.

## SSK Serien

### Formel 4

	6/5 Anderstorp	28-29/7 Kinnekulle	12/8 Kinnekulle	2/9 Anderstorp	9/9 Kinnekulle	22/9 Kinnekulle	SSK-poäng totalt
1. Kennerth Persson, Hässleholms MK, Ralt	11	0	11	9	11	11	53
2. Ole Martin Lindum, Sthlms SVK, Reynard 873	7	9	6	8	8	—	38
3. Leo Andersson, Falkenbergs MK, Ralt RT 30	0	8	9	11	6	0	34
4. Jan-Christer Skaby, Sthlms SVK, Dallara 387	6	7	5	5	0	5	28
5. Per-Ola Dahl, Hässleholms MK, Ralt RT 30	0	0	7	—	9	9	25
Ulrik Gustavsson, Sthlms SVK, Reynard 873	8	0	0	6	5	6	25
7. Ulf Johansson, Taxinge MK, Reynard	3	11	8	0	0	—	22
8. Inge Johnson, Sthlms SVK, Ralt RT 30	4	5	0	3	1	4	17
9. Lars Dahlberg, Södertälje KRC, Reynard 863	—	—	—	4	3	8	15
Peter Bergsland, Sthlms SVK, Ralt RT 30	5	3	0	7	0	0	15

### Formel Ford

1. Niclas Lindberg, Nybro AC, Van Diemen	11	9	—	8	—	8	36
2. Nicke Blom, Sthlms SVK, Reynard	0	11	—	11	—	11	33
3. Hans-Göran Frisk, Anderstorps RC, Van Diemen	0	6	—	9	—	9	24
4. Yngve Sällqvist, Katrineholms MK, JYS-Reynard	9	3	—	—	—	6	18
5. Pär Hydén, Anderstorps RC, Van Diemen	7	0	—	4	—	5	16
6. Peter Carlsson, Anderstorps RC, Van Diemen	0	8	—	0	—	7	15
Thomas Rådmyr, Skövde MK, Reynard	0	5	—	6	—	4	15
Sverre Smemo, Sthlms SVK, Reynard	8	7	—	0	—	0	15
9. Niklas Lovén, Anderstorps RC, Van Diemen	0	0	—	7	—	3	10
10. Mikael Böhm, Sthlms SVK, Van Diemen	6	2	—	0	—	0	8

### Rallyklassen

1. Ebbe Alriksson, Nybro AC, Opel Manta	9	11	—	10	—	8	38
2. Georg Bakajev, Borås MK, Volvo 240	7	9	—	8	—	4	28
3. Anders Nordström, Hyllinge MS, Ford Escort	6	8	—	7	—	—	21
4. Henrik Walli, Halmstads AK, BMC Cooper	4	4	—	5	—	5	18
5. Sture Nilsson, Vänersborgs MK, Ford Escort	0	5	—	6	—	6	17
6. Ulf Larsson, Ulricehamns MK, Ford Escort	5	7	—	—	—	—	12
7. Dag Johansson, Taxinge MK, Ford Escort	2	6	—	2	—	—	10

# SSK 's TÄVLINGSPROGRAM 1990

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Rallyklassen	X				X		X	Op- el	X	M
Pirelli Cup	X		X	X	X		X	X	X	E
Castrol Cup	X	X			X		X	X	X	K
Formel 4	X				X	X	X	X	X	A
Grupp A					X					N
Formel 3					X					I
Formel Ford	X				X		X		X	K
Lady Opel Cup	X				X			X	X	E
Formel Opel-Lotus Cup		X			X		X	X		R
Camaro Cup					X			X		R
Roadsports		X				X				A
Modsports		X				X				C
Klass RS		X				X				E
Historic		III IV				III IV				

Tävling	1 =	5- 6 maj	Anderstorp		Nationell
"-	2 =	26-27 maj	Kinnekulle		Nationell
"-	3 =	9-10 juni	Anderstorp	SM (arr. ARC)	
"-	4 =	13-15 juli	Falkenberg	SM (arr. FMK)	
"-	5 =	27-29 juli	Kinnekulle	SM	Internationell
"-	6 =	11-12 aug	Kinnekulle		Nationell
"-	7 =	1- 2 sept	Anderstorp		Nationell
"-	8 =	8- 9 sept	Kinnekulle		Internationell
"-	9 =	22 sept	Kinnekulle		Nationell
"-	10 =	13-14 okt	Kinnekulle		