



# SSK-SERIEN 50 ÅR

Succén med de två provtävlingarna på Mantorp gjorde att klubben till 1971 vågade starta en serie om sju publikfria tävlingar på fyra av de svenska banorna, och den fick helt enkelt namnet SSK-serien.

Reglerna var enkla och klassindelning byggde på kg/hk. Som på bilden ovan fick vi se en blandning av sport- och standardbilar. Kreativiteten flödade, som på Jerry Davis lilla Fiat med SAAB-motor.



Foto: Olle Odsell

Det var en blandning av sport- och standardbilar vid provtävlingen på Mantorp 1970. I första startledet Sportscars Focus som säsongen 1971 kördes av Slim Borgudd, Pickos Mennen Camaro och Hans Wängstre i Ferrari Dino med Volvomotor.



Foto: Olle Odsell

Så här kunde det se ut 1972 med ett varierat startfält på Anderstorp 1972.



## Olle Odsell perioden 1970-1985



Olle Odsell artikelförfattare och tidigare ordförande med mera i SSK.



Med Olles första bil, en BMW 700 Sport -62, inleddes ett mångårigt engagemang i Stockholms Sportvagnsklubb och SSK-serien.

Under min studietid på KTH i slutet av 1960-talet räckte inte studielånet så långt, men en sportbil stod högt upp på önskelistan. På våren 1968 lyckades jag komma över en begagnad BMW 700 Sport, som kanske inte alla betraktade som sportbil, men jag hade sett Jocke Bonnier och Uffe Norinder framgångsrikt tävla med sådana på 12-timmarsloppet på Skarpnäck, så nog var det väl en sportbil?

Det innebar att jag gick med i Stockholms Sportvagnsklubb, jag gick en funktionärskurs och redan 1970 satt jag med i tävlingskom-

mittén. Några av de då tongivande i klubbens styrelse som bl a Robin Shorter, Björn Bellander och Tore Helle tyckte att deltagarantalet på klubb tävlingarna som endast var öppna för "sportvagnar" började bli klen. Och samarbetet med de andra sportvagnsklubbarna inom SSF (Sveriges Sportvagnsföräres Förening) knakade i fogarna.

Så tävlingskommittén tog det kontroversiella beslutet att med en annons i Idrottsbladet hösten 1970 bjuda in till två fristående tävlingar på Mantorp, då sportvagnar, standardbilar och formel-

” Det fanns helt klart ett intresse för denna typ av tävlingar, som inte var på så blodigt allvar som de traditionella SM-tävlingarna

bilar var välkomna. Gensvaret var överväldigande och vi hade runt 130 deltagande bilar, med standardbilar av olika typer, sportbilar som tidigare, samt Formel Ford och FVee. Det fanns helt klart ett intresse för denna typ av tävlingar, som inte var på så blodigt allvar som de traditionella SM-tävlingarna i racing.

Succén med de två tävlingarna på Mantorp gjorde att klubben till 1971 vågade starta en serie om sju publikfria tävlingar på fyra av de svenska banorna, och den fick helt enkelt namnet SSK-serien. Vi körde med en klassindelning efter

kg/hk, på ungefär samma sätt som på tidigare sportvagnstävlingar, och de olika klasserna blev snart fyllda med en spännande blandning av standardbilar och sportbilar. Reglementet tillät mer modifieringar än i de hårt styrda SM-klasserna, och snart började det dyka upp bilar med stora skärmbreddare, choppade tak och andra oförglömliga skapelser.

Klubben satsade på flera funktionärskurser och snart var vi ett "kringresande teatersällskap" som turnerade runt landet och arrangerade tävlingar. Vi hade en helt egen komplett organisation



Tävlingsledare Robin Shorter förbereder starten.

Foto: Olle Odsell



Foto: Gerry Johansson

På Anderstorp 1975 ser vi Jaak Rikand i Matra Djet 6 före Owe Ståhle i Lotus Europa S1. European var en framgångsrik tävlingsbil i händerna på bl a Erling Carlsson, Alf Andersson och Mats Åkesson.

med tävlingsledning, besiktning, tidtagning och banfunktionärer. Vi var nog också bland de första klubbar som betalade alla funktionärens ersättning för resor och måltider. Så om man slog sig ihop några stycken i en bil så kunde det bli några kronor över efter helgen. Det blev också mycket fin kamratskap bland förare, mekaniker och funktionärer, och många minns nog med glädje de trevliga

lördagskvällarna i cafeterian på Kinnekulle eller Anderstorp!

Efter de två första åren med SSK-serien hade tävlingarna vuxit till 280 deltagare, så under 1973 började vi inkludera några publiktävlingar. Verksamheten växte i omfattning och det var svårt att sköta allt på fritiden, så klubben anställde Robin Shorter och startade ett bolag SSK Racing

AB. Bolaget hyrde in sig i ett litet rum på den mångåriga medlemmen Picko Trobergs kontor, där Robin och sedermera även Bibbi flyttade in, och det formulerades en treårsplan för åren 1974–1976 med fler publika klasser. Till 1975 hade Robin ihop med bl a Bosse ”Emma” och Picko hittat på Woodhead Super Star Cup på fem av SSK-seriens sju tävlingar. ”And the rest is history” som

man brukar säga när det gäller den klassen.

Till 1976 startades också Lady Cup med måttligt trimmade Hundkojor, vilket kompletterade alla bullriga Camaros på ett bra sätt, och det uppstod många flerbilsteam som hade bilar i båda klasserna. Även Renault R5 TS Cup startade 1976 och administrerades av SSK.

Under denna period tog SSK också över ansvaret för tävlingsverksamheten på Kinnekulle Ring, och samarbetet med Picko innefattade även utställningen Sportvagnen & Vi på Ostermans Marmorhallar. Hjulen rullade allt snabbare och under 1976 arrangerade SSK tio tävlingar med i snitt ca 200 bilar per tävling, och totalt 512 olika förare!

Robin var ju en idéspruta så klubbstyrelsen fick snarast en roll av att bromsa än att gasa, och kostnadskontroll var inte Robins starka sida. Så när vi summerade ekonomin så visade den stora röda siffror, trots (eller kanske på grund av) den snabba expansionen av verksamheten. För att bättre kunna styra verksamheten på Kinnekulle Ring flyttade Robin och Bibbi till en gård i Götene

”

Under 1979 arrangerade SSK tolv tävlingar med mer än 1700 startande, - ett rekord som inte har slagits sedan dess.

# PUBLIKSUCCÉN SUPER STAR



Super Star Cup var en hejdundrande publiksuccé. Vi har berättat utförligt om den i Racestripe Magazine nummer 11 och 12. På den här bilden från Falkenberg 1976 är det Reine Wisell som snurrar medan Bosse "Emma" passerar på utsidan.

ganska nära banan, och klubbstyrelsen fick upprätta en plan för att få verksamheten lönsam igen. En lösning hade varit att sätta bolaget SSK Racing AB i konkurs och försöka starta om igen, men styrelsen beslutade istället att spotta i nävarna och göra en avbetalningsplan för de större skulderna. Picko hade bokart in en helt ny bilmässa på Elmia påsken 1978, och SSK gick in som partner och arrangerade en lådbilstävling på mässan, med Expressen som medarrangör. Både mässan och lådbilstävlingen blev en stor succé, och de kommande åren

fortsatte samarbetet, och främst på grund av det så kunde klubben betala av alla skulder. Tävlingsverksamheten fortsatte i slutet av 70-talet med SSK-serien, Super Star, SM- och EM-tävlingar och andra klasser, och vi tog också upp sportvagnsmeetings på programmet. Det gjordes en tävlingsserie om 4–5 tävlingar ihop med MGCC och Göteborgs SVK, så man kan säga att vi återupplivade det avsmnade SSF-mästerskapet. Det har senare utvecklats till Sportvagns Mästerskapen (SPVM) som numera samlar stort deltagande.

Förärföreningen i Super Star tog över ansvaret för serien, så SSK introducerade 1979 istället den internationella klassen Sports 2000 i Sverige, liksom VW Golf GTI Cup. Under 1979 arrangerade SSK tolv tävlingar med mer än 1700 startande, - ett rekord som inte har slagits sedan dess.

Under första delen av 1980-talet tillkom fler racingklasser som Super Saloon och Volvo Turbo Cup, och många av deltävlingarna kördes i SSK's regi. Lady Cup bytte från Hundkojor till Lancia, och sportvagnstävlingarna samlade

allt fler deltagare, ofta ihop med Racerhistoriska Klubbens klasser. Under flera år arrangerade SSK även rallycross och folkrace på Kinnekulle Ring i samarbete med Falköpings MK.

De femton första åren av SSK's riksomfattande tävlingsverksamhet var en period av stark tillväxt, som delvis kan förklaras av stabila tekniska reglementen som fastställdes i treårsperioder. Det gav möjlighet till deltagande i olika klasser, med allt från fantasifulla hembyggen i SSK-serien till formelbilar och entypsklasser som



Robin Shorter, en engelsman full av idéer. Under hans tid som ordförande i SSK hände otroligt mycket. Ibland för mycket, så styrelsen tvingades bromsa.

Camaro Cup och Sports 2000. Under åren har namnen varierat på de olika klasserna beroende på de olika sponsorerna, och visst minns man namn som Comfort Cup, Vredestein Cup och Castrol Cup. Under 70-talet var det många kända förare som började sin karriär i SSK-serien, som t ex Slim Borgudd, Stefan Johansson och Stanley Dickens. Klubbens ekonomi förbättrades i början av 80-talet, och välbehövliga investeringar kunde göras på Kinnekulle Ring. Den gamla skolan i Kinne Kleva köptes och gjordes om till Kinnekulle Bed &

Breakfast, där många funktionärer fick prisvärd inkvartering under tävlingshelgerna. Själv flyttade jag till Göteborg 1981, och i mitten av 80-talet var det jobb och familjebildning som tog upp alltmer tid. Så 1985 överlämnade jag ordförandeskapet i klubben till Bosse Pettersson, och klubben levde sedan vidare med många eldsjälar som The Shorters, Björn Bellander, Bo & Inger Pettersson, familjen Söderholmen, Eric Emanuelsson m fl, och som alla jobbat vidare med mottot: "rolig racing till rimlig kostnad".



Foto: Gerry Johansson

Renault Cup var en av de många klasser som startades av SSK. Knutstorp 1977 med den danska gästföraren Tommy Hall. Bilen gick under smeknamnet "Stålmusen", och det första året vanns cupen av journalisten Björn Sundfeldt tätt före Bengt "Wicke" Winkvist och Weine Friis.



Foto: Olle Odsell arkiv

Det fanns en egen tjejklass förr i tiden. Först körde de "Hundkojor", sedan Abarth A112 (Autobianchi) och slutligen i början av nittiotalet körde de Opel Corsa.



Foto: Bengt-Ace Gustavsson

När det kom nya modeller i Porsche Carrera Cup behövdes en klass för de äldre bilarna. Porsche skapade en "farmarserie" hos SSK där man kunde köra dessa bilar. De körde både sprint och långlopp, men det blev aldrig någon riktig succé.



Foto: Bengt-Ace Gustavsson

Superkartarna körde på vanliga gokartbanor från början, men de var allt för snabba. SSK såg till att de började köra på vanliga racerbanor i stället och det blev stor succé. När de var som störst var de närmare 30 st



Foto: Bengt-Ace Gustavsson

Klassen Aquila Synergy är det senaste tillskottet i SSK. Det är en dansk klass som hoppat över till Sverige. Det är små enhetsbilar med enlitersmotorer på 90 hästkrafter. Förarna är unga och bjuder på väldigt spännande race.



Foto: Bengt-Ace Gustavsson

Fyndbörsen Cup var SSK´s största klass runt millennieskiftet. Det är SSK´s enklaste standardbilsklass, motsvarande Grupp N. Just den här bilden har en speciell historia. SSK hade en egen fotograf som hette Samer El Khalili. Samer kom som flykting från Iran och han anpassade sig snabbt till det svenska samhället. Han var alltid glad och trevlig och mycket social. Våren 2005 var han på ett fotouppdrag i Spanien. När han var på väg till flygplatsen somnade han bakom ratten, körde av vägen och dog! SSK utlyste en fototävling till hans minne och det var denna bild som vann den tävlingen. Jag fick en check på 20 000 kr, men den största vinsten var att jag fick överta uppdraget som SSK´s officiella fotograf, vilket jag fortfarande är än idag.

## SSK-Mästare totalt genom åren

År	Namn	Klass	Bil
1971	Kjell Wallin	Klass A	Lotus 23B
	Hans Eliasson	Klass B	Ginetta G4
1972	Lars Nordahl	Klass D	Austin Healey Sprite
1973	Hans Edvinsson	Formel Vee	Hansen Mk V
1974	Erling Carlsson	Klass S1	Lotus Europa S1
1975	Harald Shetelig	Klass S1	Fiat Abarth 1000
1976	Bo Martinsson	Formel Ford	Royale
1977	Jan Elleman-Jakobsen	Castrol Cup	Volvo 142
1978	Lars Persson	Formel Vee	RPB
1979	Jan Mattsson	Vredstein Cup	Opel Ascona
1980	Christer Eriksson	Formel Ford	Van Diemen
1981	Sven Forslund	Vredstein Cup	Opel Kadett
1982	Gert Pettersson	Vredstein Cup	Opel Ascona
1983	Gert Pettersson	Vredstein Cup	Opel Ascona
1984	Sven Forslund	Vredstein Cup	Opel Manta
1985	Anders Krohn	Formel 4	Van Diemen
1986	Per Boström	Formel 4	Ralt RT1
1987	Hans Hillebrink	Formel 4	Reynard
1988	Gunnar Lundström	Castrol Cup	BMW 700
1989	Kennert Persson	Formel 4	Ralt
1990	Kennert Persson	Formel 4	Ralt
1991	Stefan Pfister	Castrol Cup	Lotus Esprit
1992	Georg Bakajev	Yokohama Cup	BMW M3 E30
1993	Georg Bakajev	Yokohama Cup	BMW M3 E30
1994	Roger Ekman	Yokohama Cup	Opel Kadett
1995	Ronnie Hermansson	Yokohama Cup	BMW 318i E30
1996	Reine Carlsson	Volvo Original Cup	Volvo 242
1997	Magnus Karlsson	Yokohama Cup	BMW M3 E30
1998	Anders Manley	Volvo Original Cup	Volvo 242
1999	Thomas Andersson	Fyndbörsen Cup	Opel Kadett GSI
2000	Johan Landegren	Fyndbörsen Cup	Renault Clio
2001	Niklas Jogér	Volvo Original Cup	Volvo 242
2002	Lars Sundman	Fyndbörsen Cup	Ford Puma
2003	Anders Gustavson	Fyndbörsen Cup	BMW 323i E30
2004	Leif Blyberg	Fyndbörsen Cup	Peugeot 205 GTI
2005	Leif Blyberg	Fyndbörsen Cup	Peugeot 205 GTI
2006	Niclas Olsson	Volvo Original Cup	Volvo S40
2007	Johan Eriksson	Renault Junior Cup	Renault Clio
2008	Fredric Magnusson	Volvo Original Cup	Volvo S40
2009	Gustav Rickhamre	Renault Junior Cup	Renault Clio
2010	Richard Hansson	Renault Junior Cup	Renault Clio
2011	Richard Hansson	VOC Racing	Volvo 850
2012	Axel Hellsten	VOC Racing	Volvo 850
2013	Marcus Larsson	VOC Racing	Volvo S40
2014	August Krokström	Volvo Cupen	Volvo 855
2015	Tobias Moberg	Renault Junior Cup	Renault Clio
2016	Filip Sandström	Renault Junior Cup	Renault Clio
2017	Joacim Carlsson	SSK Klass 3C	Porsche 968 V8
2018	Elliot Sjögren	Renault Junior Cup	Renault Clio
2019	Filip Bernström	Renault Junior Cup	Renault Clio
2020	Michael Hafliadason H	Volvo Cupen	Volvo 850

SSK-mästaren per år korades genom ett system med antal inkörda poäng i relation till antal startande i klassen.



Kjell Wallin 1971



Gert Pettersson 1982, 1983



Georg Bakajev 1992, 1993



Richard Hansson 2010, 2011



Michael Hafliadason 2020



Vid den här tiden tävlade David Piper och ett antal gentlemen i en klass för historiska racersportvagnar som kallades "Super Sport". På bilden från 1986 ser vi David Pipers Ferrari P3/P4, Mike Ostroumoffs Porsche 908, Stirling Moss Chevron B8, Bernt Anderssons Chevron B16.

Text och foto: Gunar Johansson

Det har ofta pratats om stadsrace, men det är bara Norrköping som genomfört ett. Det kördes 1986–87 och 1989. Det var SSK och lokala motorklubbar som arrangerade tävlingarna tillsammans med Norrköpings Kommun. Bosse Pettersson från SSK var tävlingsledare och tidningen Bil-sport marknadsförde och tryckte program. Den 3,2 kilometer långa banan låg centralt och hade depåområdet i hamnen. Totalt monterades 7 km armcoräcken, brunnslock svetsades fast och cirka 10 000 däck användes i avåkningszonerna. Fastighetsägare och industrier lämnade sitt tillstånd och två busslinjer dirigerades om för att tävlingarna skulle kunna genomföras. Efteråt skulle allting återställas till det normala. "Det är prov idéell föreningsverksamhet när den är som bäst"



Walter Rosenlechner var snabb med sin Porsche 356 och vann historic GT.

sa kommunalrådet Wernersson. Huvudklassen var internationella Super Sport, där David Piper var kontaktman. I den fick vi se internationella förare som Stirling Moss, Richard Attwood och Reine Wisell. Med hjälp av chikaner hade man hoppats hålla farterna under 150 km/tim på den långa

och raka Lindövägen. Det lyckades inte helt då David Franklin toppade över 200 km/tim med sin McLaren M6. Förutom Super Sport kördes Historic GT och SSK-klasser som Pirelli Cup, Lancia Cup. Tävlingarna blev en succé och man räknade som bäst in över 20 000 åskådare. 📷



SSK:s funktionärer har alltid varit grunden för alla tävlingar och för SSK. Här en imponerande uppställning på Kinnekulle 2015.



## Bengt-Åce Gustavsson perioden 1986 - 2021



Bengt-Åce artikelförfattare med ett långt samarbete med SSK som fotograf och tidigare pressansvarig med mera.

Bosse Pettersson tog över som ordförande och han satt kvar i många år på den posten. Till sin hjälp hade han alltid sin fru Inger, som skötte allt administrativt arbete. Bosse var mycket driven och han sågs både som tävlingsledare, domare eller utbildare av nya förare.

### Vikt / effekt

SSK körde vidare med sina standardklasser enligt ett mycket enkelt men effektivt reglemente som byggde på vikt-effekt. Bilarna delades in i olika klasser beroende på vikt och effekt. Bilarna delades in i olika klasser beroende på vikt och effekt. Bilarna delades in i olika klasser beroende på vikt och effekt. Bilarna delades in i olika klasser beroende på vikt och effekt.

race. Förarna trivdes och SSK hade alltid många startande. De körde även formelklasser i form av Formel Ford och Formel 4.

### Rallybilar på asfalt

Grupp A-klassen ersatte Super Saloon och även den arrangerades givetvis av SSK. De hittade på en klass för rallybilar så att de kunde få bra asfaltträning samt klassen Poprace, som skulle bli banracingens motsvarighet mot folkkrace.

### Damklasser

1990-talet inleddes med att tjejerna bytte ut Lancia mot Opel Corsa och körde Lady Opel Cup.

# VOLVO ORIGINAL CUP



Foto: Bengt-Åce Gustavsson

Chikan efter startrakan på Falkenberg hade byggts om 2005 och diskussionerna gick höga för att det inte längre var möjligt att köra i bredd i kurvan som kom efter. Bengt-Åce Gustavssons bild visar något helt annat, åtminstone när det stora fältet i Volvo Original Cup kom farande.

## Formel Opel

Opel var verkligen framåt på den tiden, för de skapade även klassen Formel Opel Lotus, som kördes i många länder och givetvis även i SSK-Serien. Camaro Cup hade startat upp igen efter några års frånvaro. Vid en F3-tävling på Kinnekulle Ring 1990 satte Niclas Jönsson banrekordet i F3 till

47.41 sekunder och det rekordet står sig än idag! När SSK-Serien körde Kanonloppet i Karlskoga 1992 kunde man spela på förarna, precis som man gör i hästsporten.

## Renault 5 Ungdomscup

En ny ungdomscup för unga förare som skulle köra Renault 5

började på Sturup, men klassen togs sedan om hand av SSK och den klassen har varit en viktig del av verksamheten i alla år och är fortfarande (även om man har bytt till Cliomodellen). Den mest meriterande föraren som har sina rötter i klassen är utan tvekan Mattias Ekström! Men även Edward Sandström med flera förare

har gått långt efter en bra start i denna klass.

## Standardbilar

Det var ekonomisk kris i Sverige i början av nittiotalet och då skapade SSK klass 1 för standardbilar. Det blev ett billigare alternativ till de trimmade bilarna och klassen blev snabbt mycket

populär. Volvo Original Cup såg dagens ljus och tillsammans med SSK växte klassen helt otroligt. De körde inte bara racing med bilarna, utan rally, rallycross och isracing.

## Fyndbörsen Cup

Klassen Clio Cup var mycket populär i början av nittiotalet och

efter några säsonger flyttades den in i SSK-serien, först som egen klass, men sedan slogs den ihop med Klass 1. När Lady Opel Cup upphörde så flyttades den klassen också in i Klass 1, vilket bidrog till att klassen blev allt större. De fick så småningom namnet ”Fyndbörsen Cup”.



## STCC STARTADE HOS SSK

STCC-finalen på Kinnekulle 1996. Finalen kördes i två heat där det första vanns av Hasse Z Berglund i en BMW M3 och det andra vanns av Janne "Flash" Nilsson i en Volvo 850. Flash vann också hela mästerskapet 1996.

Foto: Bengt-Ace Gustavsson

### STCC ser dagens ljus

1995 började man testa Touring-car i liten skala. 1996 bildades STCC och intresset för denna klass tog fart ordentligt. Volvo satsade stort, först i England och sedan i Sverige. SSK var en av arrangörerna till klassen till en början, men STCC växte snabbt och bildade en egen serie. Bosse Pettersson och SSK såg inte med blida ögon på den utvecklingen och Bosse trodde att det var en fluga som snart skulle gå över och därför valde SSK att inte vara en del av utvecklingen av STCC. Det är alltid lätt att vara efterklok för beslutet visade sig vara fel... STCC blev en otrolig succé och detta bidrog starkt till att alla svenska banor rustades upp runt millennieskiftet medan SSK, som valde att stå utanför, gick miste om dessa investeringspengar till

sin bana Kinnekulle Ring. Det gick tyngre för SSK som tappade deltagare till STCC-serien, men de kämpade vidare och med sin lojala funktionärskår fortsatte de att bjuda på mycket väl fungerande tävlingsarrangemang. När deltagarantalet i deras egna klasser sjönk kompengade man detta genom att ta in gästklasser. SSK startade ett samarbete med Norge, där vi fick se norska klasser på Kinnekulle och vi fick se SSK-klasser köra på Rudskogen och Välerbanan.

### SSK Classic

2003 startade SSK en ny klass för att om möjligt locka tillbaka gamla SSK-förare och bilar. De kallade klassen SSK Classic. Tyvärr lyckades man aldrig att locka tillbaka så många gamla bilar som man tänkte, men klassen har

överlevt och vi har fått se en rad gamla klenoder med skiftande ursprung i vilket fall.

### Cliomodellen in

2004 gjordes en modernisering av Renault Juniorklassen när man släppte in den betydligt nyare Cliomodellen ihop med R5:orna, som sedan fasades ut.

### John Graff in

Efter nästan 20 år som ordförande valde Bosse Pettersson att kliva åt sidan och han överlämnade klubban till John Graff. Det var med skräckblandad förtjusning som Graff övertog ordföranderollen. Han visste att SSK hade tappat mark mot STCC, men det fanns många ljuspunkter. SSK hade lojala medarbetare och ungdomsarbetet var i särklass. Graff bidrog också med att hans



## TROTJÄNARE INOM SSK

Trotjänare fotograferade vid SSK:s 40-årsjubileum. Övre raden från vänster: Lennart Brolin (depå), Agneta Palmehorn (besiktning), Bibbi Shorter (sekreteriat), Gill Söderholmen (sekreteriat), Christer Wall (tidtagning), Lasse Svensson (besiktning), Olle Odsell (tidtagning och speaker) Nedre raden från vänster: Bo Palmehorn (besiktning), Björn Bellander (depå och funktionärer), Robin Shorter (tävlingsledare), Kjell Sandler (funktionärer och tävlingsledare), Lars-Erik Söderholmen (bana).

Foto: Bengt-Ace Gustavsson

båda söner körde i många olika SSK-klasser genom åren, plus att de utförde diverse arbete bakom kulisserna.

### Kamp med ekonomin

Efter några år lämnade han över stafettpippen till Mikael Carlsson som sedan lämnade över till Michael "Laban" Ericsson. "Labans" bästa egenskap var att han kunde ekonomi. Klubbens minskade verksamhet hade tårt på kassan under många år och det såg inte bra ut i bokföringen. "Laban" tog i med hårdhandskarna och lyckades vända ekonomin, samtidigt som de kunde rusta upp restaurangen på Kinnekulle. "Labans" högra hand var Anders Dahlgren som under många år gjort det mesta av grovjobbet i kulisserna. Restaurangen på Kinnekulle har under många år erbjudit den i

särklass bästa maten på alla banor i Sverige!

### Nya Volvomodeller

Volvo släppte taget om Volvo Original Cup 2006 och eftersom klassen körts i SSK-Serien i många år var det naturligt att SSK tog över ansvaret. De utvecklade klassen och släppte in S40-modellen och senare tillkom även 850-modellen.

### Aquila senaste klassen

SSK-Serien rullade på och deltagarantalet varierade lite från år till år, men serien har lyckats överleva. Det var stabilt med klasserna under många år och det kom inte så mycket nyheter, mer än att några klasser bytte namn. 2019 fick SSK ett tillskott från en dansk klass som heter Aquila. Svensk agent blev Alx Danielsson som

givetvis såg det som mest naturligt att klassen skulle köras ihop med SSK.

### Tävlingar trots pandemin

2020 kom så pandemin med Corona-Covid 19. Det blev förbjudet med publik på tävlingarna och flera tävlingar ställdes in, men SSK, som alltid satsat på förarna i första hand led inte så mycket av denna kris då de inte brukar ha så mycket publik i vilket fall. SSK kunde genomföra sina tävlingar med bravur precis som vanligt.

### 50-årsjubileum


Nu är vi framme vid säsongen 2021 och SSK-Serien har körts i 50 år. Tyvärr medger inte pandemin att de kan ha något pampigt firande, men något slags firande har de lovat att hitta på. 





Foto: Bengt-Ace Gustavsson

## FRYKÅS ANGLIA

En av Sveriges mesta tävlingsbilar – provkörd redan 1987

Den kallades veteran redan 1987, Anglian från 1964 som byggdes om till racer av Kåre Lindén redan i slutet av 60-talet. Leif Frykås köpte den ihop med kompisen Jan Andersson 1972 och då slängde man ut den lilla 1300:an och satte i en vass V6-maskin. Men i takt med ändrade regler i SSK:s Castrol Cup-klass blev den till sist för tung, hela 1 050 kilo, och därmed helt okörbar. Det gällde att gå ner i volym och 1978 var det dags för en Volvomaskin och den satt fortfarande i när jag på uppdrag av SSK:s klubbtidning provkörde Anglian på Mantorp Park 1987.



Leif Frykås är still going strong. Här från Raceweek på Kinnekulle 2014.

Leif som då tagit över bilen själv hävdade att den var lite sliten och att den nog varit som snabbast 1980.

Under huven satt en B21 borrad 1 mm och med hjälp av en B17-vevaxel blev volymen 1950 kubik. Med hjälp av mindre (!)

men välformade insugsportar och två Weber IDF 48-förgasare gav den cirka 170 hk på bakhjulen vid 7 500 varv.

Allt detta står att läsa i den gamla artikeln och för att citera mig själv fortsätter det:

”Innan jag åker ut varnar Leif för en liten understyrning. ”Skär in-nerkanten en halvmeter för nära, då går den bäst.”

Det låter underligt men förklaringen skulle vara att det inre framhjulet lyfter och svävar ovanför kantstenen. I början är jag förfeg men efter ett tag tar jag mod till mig och satsar ordentligt. Döm om min förvåning när det

fungerar, det inre framhjulet flyger över den ojämna kantstenen och jag har kommit igenom ”nya kurvan” med större radie än jag trodde var möjligt.

Efter ett antal varv börjar det ryka oroväckande inne i bilen och jag styr in i depån. Det visar sig dock vara expansionskärlet som sitter inne i kupén och ångan är ofarlig.

Provturen var över men intrycket av det lättande framhjulet sitter i. Jag kände mig nästan som Jim Clark och de andra stjärnorna när de vinkade med framhjulen åt publiken i sina Lotus-Cortinor på 60-talet.”

Så långt min gamla text i Sportvagnen och Vi nr 2/1987. Innan vi skiljdes åt berättade Leif att bilen skulle byggas om och få en inre rörram samt en ny, mer avancerad framvagn.

Och det är inte det enda som hänt med den...

När jag får tag i Leif idag berättar han att rörramsbygget var klart 1990 och att den haft ett otal Volvomotorer i olika storlekar. ”SSK ändrade ju reglerna var tredje år så det vara bara att försöka anpassa bilen.”

Leif fortsatte att köra den till 1998 och efter det tog sonen Kjell över och fortsatte bilens historia.

Som av en händelse när jag både far och son i verkstan där Kjell lever på att bygga racebilar åt kunder och det inte blir mycket tid över till Anglian.

”Senast jag tävlade med den var 2017”, berättar Kjell och skrattar åt de 170 hästar den hade 1987.

”Den har fortfarande Volvomaskin, men idag sitter det en 2,5-liters 16-ventilare med turbo i den. För tillfället ger den 640 hästar på bakhjulen, men det går att få ut betydligt mer...”

Med lite tur får vi se den under säsongen, åtminstone på ett test. Men då vågar jag nog inte återupprepa provkörningen. 📷

Leifs son Kjell Frykås har tagit över bilen och tävlade senast med den sommaren 2017. Det är lite skillnad sedan jag körde den och det inte bara utseendemässigt. Då hade den cirka 170 hk på bakhjulen, 30 år senare är det 640 ...



Foto: Gunnar Johansson

## BJÖRN ÅGRENS SAAB SPECIAL

**Text:** Bo Lindman

Björns bil är en bil som fastnat i minnet på många som följde SSK-serien första halvan av 70-talet. Bilen började sitt liv som en ordinarie Saab 93 med 750cc tvåtaktsmotor under huven. Men i Björn Ågrens händer skulle den förändras ganska rejält innan den först gjorde premiär i SSK-serien 1971. Samma år som serien, så som vi idag känner den hade premiär. En Saab 93 är redan från början förvisso en aerodynamiskt väl utformad bil, men i Ågrens skepnad som Saab Special är den om möjligt ännu bättre. Karossen är rejält lättad och sektionerad och betydligt lägre än en originalet. Dessutom modifierade Björn akterpartiet för bättre luftsläpp och minskade lyftkrafter.

Bredare skärmar behövdes ju så klart för att rymma de betydligt biffigare hjulen. Under skalet var den inte så extrem som man kanske kan tro. Hjulupphängningarna var i stort sett standard. Växellådan kom från en Saab V4. Men lär varit försedd med samma drevsatser som fanns till rallybilarna. Motorn var även den en V4, men på 1700cc som ju var lätt ordnat med en annan vevaxel från hyllan. Med noggrann och seriös preparering av motorn räckte konceptet till för några toppplaceringar i klass C under åren, trots konkurrens från på pappret mer potenta ekipage, Bilens finns kvar än idag och har genom åren varit registrerad även för landsvägen. Kanske mer sportig Saab än Sonett?



Foto: Gerry Johansson

**Greger Petersson**  
**BLMC grupp 5**

Här stoltserar Greger Petersson med sin maxade Hundkoja. Bilen byggdes utifrån en standard-Koja och optimerades för grupp 5. Mest iögonfallande är kanske det 9 cm sänkta taket. Motorn var på 1380 cc och gav 130 hk. Bilen vägde bara 580 kg och kördes i SSK klass D under åren 1974-75. Det blev ett par segrar, samt några övriga pallplatser. Greger har sparat bilen och idag ingår den i hans samling Sportpromotion Collection



Foto: Gerry Johansson

**Brisman**  
**Ginetta G4**

Ginetta G4 var en fräck engelsk sportbil och det gick minst ett par stycken i SSK. Den här bilden är från Anderstorp 1975 då bilen kördes av Gunnar Brisman. Han hade köpt den läckert gula bilen av Ingvar Malm 1974 och han tävlade med den under bara ett år. Gunnar berättar: "I tävlingarna hamnade jag tyvärr i klass S1, som mest bestod av en massa trimmade Amazoner och två suveräna Lotus Europa som vann rubbet. Det var Erling Carlsson och Alf Andersson. Motorn var en vanlig Ford Cortina GT 1500 non crossflow, om jag minns rätt. Det var en mycket trevlig bil och jag skulle gärna köpa den en gång till."



Foto: Gerry Johansson

### Bodola MK II

Den Bodola Mats Lundqvist körde på 70-talet är ett bra exempel på sportvagnar byggda och konstruerade inom SSK. Mats berättar att bilen är byggd och konstruerad av Kjell Bodin. Motorn kommer från AH Sprite 1275, trimmad till ca 110 hk. Växelådan kommer också från AH Sprite, tätstegad. Chassit är byggt i runda stålrör som blev klädes med aluminiumplåt i botten samt där det behövdes. Framvagn av triangel bärramar, bakvagn var det första åren en AH Sprite axel som inför 1975 byggdes om med triangel bärramar även där. Ford Escort diff med broms. Armstrong stötdämpare vill jag minnas. Hjulen var 8" fram och 10" bak.



Foto: Christer Ljungåeus

### Renault 4 CV

En riktigt udda racerbil på våra breddgrader är Renault 4CV, även om modellen på tidigt 50-tal till och med deltog på Le Mans 24h. Vid SM finalen 1977 På Gelleråsen rattades denna Arne Berg preparade 4CV i EDB Cup av den snabbe Gnestaföraren. Bosse Warmenius som tagit över styrningen sedan Berg blivit diskad för oschyst körning. Resultatet blev dock inget att skriva hem om. Under skalet bestod bilen till stor del av komponenter från Renault R8 Gordini i mer modifierat utförande. Arne Berg blev legendarisk som bilbyggare och motortrimmare när det kommer till just Renault.



Foto: Gerry Johansson

### Svenrots PV

Per Svenrots häftiga Volvo PV är en bra och tidstypisk representant för 70-talets skaparglädje i svensk glad-racing, som SSK själva ville definiera sig. Svårt att säga emot när man ser Pers tuffa bygge. Rejäla slicks som nödtorftigt täcks av svulstiga skärmbreddare, en enkel frontspoiler och en kaxig lackering som får många av oss som var med att minnas Pers sponsor, Sellmans Herrmode i Lerum. Svenrots PV var definitivt ett av de snabbare Volvo PV ekipagen i Castrol Cup. Nyfikenheten väcks ju vart alla dessa härliga Volvo-byggen tog vägen med åren. Sista säsongen i SSK för Per med denna bil var 1978.



Foto: Gerry Johansson

### Stenlund Amazon

Tomas Stenlund från Svanavattnet, i trakterna av Dorotea tillhörde nog de som lade mest mil på landsvägarna till och från banorna i södra Sverige. Det hindrade inte Tomas att återkommande vara med och slåss om topplaceringarna i EDB-Cup, som såg de vassaste standardbilarna från SSK-serien, likväl som potenta specialarna från SM-serien med förare Bosse Emanuelsson, Bengt Odelfors med flera. Tomas som inledde sin karriär i SSK-serien i en snyggt ombyggt Volvo Ama-

zon i klass D 1972 och tog steget upp i Klass C året efter. Inför säsongen 1977, köpt sig en Ford Capri som tidigare byggts och körts av Bo Ridström. Tomas bytte ut Fordens V6:a mot en välpreparerad Volvo B20 motor. Även bakaxeln kom från samma märke. I SSK-seriens olika klasser visade sig Volvokomponenterna vara väl så bra som betydligt dyrare och exklusivare bitar av andra fabrikat. SSK-reglementets stora styrka var att det var tillåtet att blanda delar från olika märken för att få till en

så snabb och tillförlitlig bil som tid, pengar och kunskap tillät. Istället för dyra homologerade delar och cylindervolymgränser, gällde här kreativitet och kilo per hästkraft som avgörande parametrar. I den kontexten blev Volvo ett mycket populärt val när det kom till motor och drivlina, bromsar etc, oavsett vilket märke det var på karossen. Tomas Stenlund tävlade för övrigt med sin Ford Capri i SSK-serien så sent som 1999 och några år därefter i Special Saloon.

Text : Bo Lindman



Foto: Christer Ljungåeus

### Stenlund Ford Capri



## Jürg Bächli Opel Ascona

Foto: Christer Ljungaeus

En förare som är starkt förknippad med Opel är Jürg Bächli, reklamfotograf från Älta, bördig från Schweiz. Han började sin racingkarriär på Svenska banor med en Opel Rallye Kadett 1970, efter två säsonger blev det byte till en Opel Commodore. Det var också med denna bil han begick debut i SSK-serien. Till säsongen 1973 hade Jürg köpt den Ascona 19SR med 2 liters crossflowmotor, som tidigare hade körts i racing SM av Leif Nilsson. Det var med denna Ascona Bächli också fick sitt välförtjänta rykte om att alltid ha depåns prydligaste racerbil. första åren var Asconan elegant svart med reklam och dekor i silver. Till säsongen 1975 byggdes den om rejält, bl.a. med större skärmbreddare och rejäl bakvinge av egen design och fick en elegant silverfärg. Med bilen i detta utförande blev många pallplatser och segrar i SSK klass C Trend-Trofén.



## Håkan Sandin Trend Amazon

Foto: Christer Ljungaeus

En av 70-talets stora profiler i SSK-serien var Håkan Sandin, som utöver att han drev den kända trimningsfirman Trend (senare Trendab) också byggde egna racerbilar och även var en synlig sponsor i dessa sammanhang. Både som klasssponsor för Trend-Trofén och det team med 3 ilsket röda Volvo Amazoner med tuffa modifieringar. De kördes av Håkan själv, Björn Persson och Bebben Engström. Till teamet var också Bo Malm knuten med en Amazon i SSK standard. Sandins egen Amazon var försedd med en vältrimmad Volvo B20, som provades i olika skepnader. Experimentlustan var stor. Bakvagnen var hämtad från Jaguar. Bilden visar Håkans bil säsongen 1976 då han tävlade i klass D, Matchbox Cup.

## Eliasson Lola T212

När vi inte längre hade några racer-sportvagnar i SM fick vi se några riktigt snabba grupp 6-bilar i SSK. Bo Eliasson som tidigare kört Ginetta G4 och Ginetta G12 dök upp med en Lola T212, ex Joakim Bonnier. 1975 vann han SSK-serien och bilden till höger är från SSK-finalen på Knutstorp det året. Samma år körde han också ett par lopp i Interserien, dock utan framskjutna placeringar.



Foto: Gerry Johansson

## Helle-Elva

Den kreative norrmannen Tore Helle byggde en mycket bred version av en gammal Elva 7S. Den fick epitet "sve-riges bredast tävlingsbil". Han tävlade med den under perioden 1972-73. Med en Porschemotor var bilen snabb och han vann Knutstorp Newsrace 1973, i övrigt var det mest brutna lopp. Han lämnade projektet efter att hans fokus gått över till att bygga egna formelbilar med benämningen Viking F3.



Foto: Olle Odsell arkiv

## Bengtsson Porsche 907

Vid samma tävling som Eliasson ovan, kunde man se Christer Bengtsson jaga honom med en unik Porsche 907 (totalt byggdes det bara 21 stycken). Bengtsson började tävla 1974 med en Porsche 904. Han tävlade så sent som 1980 i Västkostloppet 1980 med sin 907:a, då i klassen Old Prototype.



Foto: Gerry Johansson



Foto: Christer Ljungqvist

### Säflunds Ascona

Kjell Säflund från Falun gjorde debut i SSK-serien 1974, med sin Opel Ascona 19SR, då i SSK Klass Standard 1. Säsongen 1976 hade Kjell med sin Ascona tagit klivet upp i SSK klass C, Trend-Trofén, vilket var klassen för de vassaste standardbilarna. Här gällde slicks och mer trimmat. I Kjell Säflunds fall en Opel 1900 borrad till två liter och 170-180 uppskattade hästkrafter, kopplat till en tätstegad 4-växlad "GM-låda". Här ses ekipaget in action vid säsongsfinalen på Anderstorp 1976



Foto: Bengt-Ace Gustavsson

### Bernadotte Volvo S60

Prins Carl Philip startade sin racingkarriär i SSK. Det var i september 2004 som han ställde upp i klass SSK Standard med en Volvo S60. Han kom på en hedrande 9:e plats i det 24 bilar stora startfältet. Han har sedan gått vidare och kört en hel del i STCC och han är fortfarande aktiv i Porsche Carrera Cup Scandinavia.



Foto: Gunnar Johansson

### Børstad Lotus Elise

Leif Henrik Børstads Lotus är en spännande skapelse. Han berättar att han hittade bilen bakom Lotusfabriken i Hethel, där den hamnat efter att tjänat ut som prototyp/testbil. Han köpte vraket och byggde en tävlingsbil, i vilken han monterade en potent Audi-motor. Från 2003 körde han både Special Saloon och Norsk GT3 med den tuffa Lotusen. Därefter 2012-19 har bilen gått i SSK.



Foto: Bengt-Ace Gustavsson

### John Erik Öberg BMW M1 Sauber

John Erik Öberg är både känd och okänd i SSK-kretsar... Denne hetsige stockholmare både hörs och syns både på banan och i depån. Med yviga gester förklarar han glatt både det ena och det andra i depån och på banan märks han tydligt med sin vråltrimmade BMW M1 med en stor Nascarmotor. När denna bild togs hade han en turbomotor som hade en spricka i insuget som bidrog till häftiga eldkvavar.



Foto: Bengt-Ace Gustavsson

### SSK-Classic Escort Mk II

När SSK startade SSK Classic 2003 var tanken att locka tillbaka gamla SSK-bilar från förr. Jörgen Adlén passade som hand i handsken för denna klass. Bilen han kör, en Ford Escort, har samma utseende och samma lack sedan sjuttioalet. Han var varit klassen trogen och kör fortfarande med samma bil, med samma originallack, även om det har blivit några bucklor och repor under åren...