

RACER-KUNGEN

krockar sig till seger — sen blir han rasande...

Av **BERTIL BROHMAN**

KNUTSTORP (Expressen). Racerkungen Bosse "Emma" Emanuelsson var rasande.

Här hade han just vunnit den stora finalen i Woodhead-cupen med 8 000 kronor i första pris — och då kom konkurrenterna och ifrågasatte hans metoder att segra.

— Du knuffade mig av banan, sade tvåan Bosse Ridström.

— Inte alls, fnös "Emma". Där emot gjorde både du och Picko Troberg ert bästa för att knuffa av mig.

— Dåliga förlorare — det är vad ni är.

Finalen i de stora amerikanska bilarnas mästarserie fick en sorglustig upplösning. Rena kalabaliken. Själva loppet — åtta varv på den korta Knutstorpsbanan — var bara en del av själva dramatiken.

Det började med att storfavoriten Bosse Emanuelsson kom dåligt iväg i starten. Snabbast iväg var Bosse Ridström från Huddinge.

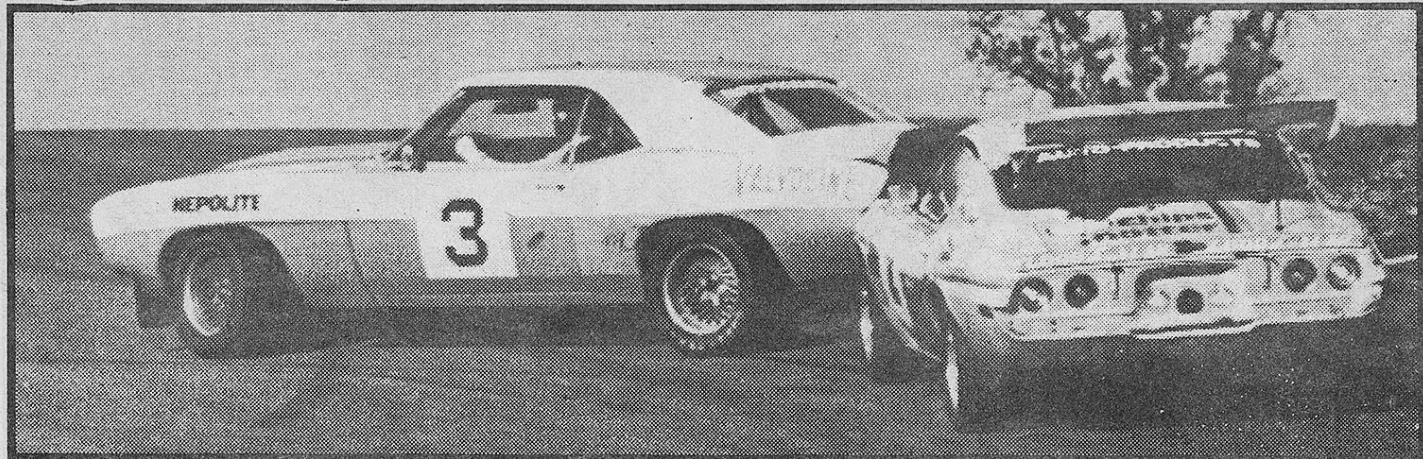
Och jag visste att jag äntligen hade chansen att göra något åt den ständigt lika överlägsne "Emma", sade Bosse. Min bil gick fortare än "Emmas" på raksträckan — däremot körde han fortare än jag i det kurviga avsnittet. Kunde jag bara hålla honom bakom mig där skulle jag kanske kunna slå honom.

Min bil har alltid varit snabbast av alla, sade "Emma". Den här gången var den inte det. Det kunde bli en ärlig fight — det tyckte jag att det blev också.

Det lyckades för Bosse Ridström att hålla "Emma" på plats — i något över tre varv.

På fjärde varvet var det färdigt. "Emma" gick till attack.

Jag fick en knuff bakifrån så jag tappade kontrollen över bilen och körde av banan, säger Bosse



Ridström. Det var rena rama turerna att jag kunde rädda upp situationen och fortsätta — men då hade redan "Emma" och Leif Sjöstrand passerat mig.

□ Tvungen krocka

Jag hade aldrig en chans att väja, försvarar sig Bosse "Emma". "Ridas" kom på sladd genom kurvan. Han förlorade massor med fart. Det var som att åka rätt emot en vägg. Jag var helt enkelt tvungen att köra på honom.

Efteråt, sedan "Emma" krossat mållinjen som överlägsen segrare, gick diskussionens vägor höga i depån. Det var ärligt talat inte långt från handgemäng.

Bosse Ridström var missnöjd med "Emmas" agerande redan innan. Och inte blev det bättre av att hans kompisar kom fram och nästan krävde att Bosse skulle lägga in protest.

Men jag vill ju egentligen inte, suckar han. Visserligen körde "Emma" ojuste, men det känns för jäkligt att protestera.

Jag erkänner att jag körde på dig, säger "Emma". A andra sidan var du på mig och knuffade varvet innan. "Emma" tyckte att udda kunde vara jämnt.

Men Ridström från Huddinge var fortfarande missnöjd. Han och åtskilliga andra — både funktionärer och åskådare — och inte minst "Emmas" konkurrenter krävde utredning.

□ "Dåliga förlorare"

Till sist ordnades en snabbutredning av fallet på platsen. Man kom fram till att "Emma" visserligen gjort fel — men att saken skulle anses utagerad om han bad sin ilskne konkurrent om ursäkt.

Så skedde. Visserligen halvhjärtat, men ändå.

Bosse "Emma" är fortfarande svensk racerkung. Ännu när han lämnade Knutstorp hördes han muttra.

Dåliga förlorare, det är vad dom är. Två sekunder långsammare per varv kör dom — men bråka ska dom lika förbaskat.



□ **KROCKEN** som slutar i ren kalabalik! Bosse Ridström leder finalen i Woodhead-cupen. 8 000 kr i första pris. Bosse Emanuelsson kör bakifrån in i Ridströms bil. Knuffar honom av banan. Och vinner tävlingen. Skitsnack, kontrollerar "Emma" Emanuelsson, när förarna möts efter loppet (lilla bilden). Det var du och Picko (Troberg) som försökte köra bort mej. Ni är dåliga förlorare helt enkelt!

Foto: ULF RYD

FIB-aktuellt avslöjar

Det här ögonblicket startade årets motorbråk- och avslöjade en okänd sanning om idrotten:

Idrottsmännen som fuskar och bluffar

Den här duellen på motorbanan mellan Bo "Emma" Emanuelsson och Bo Ridström startade bråket och fick "Emma" att erkänna: Jag kör inte alltid för fullt — då blir det inte lika spännande för publiken!

aktuellt-special: Gunnar Stålbrand

■■■ Picko Troberg, 60-talets stora stjärna på våra svenska racerbanor, och Bosse "Emma" Emanuelsson, 70-talets man, har råkat ordentligt i luven på varandra.

I en artikel i Teknikens värld beskyller först Picko sin kollega för att ha preparerat sin bil på ett sätt som inte är tillåtet enligt reg-

lerna. Picko menar att "Emma" *fuskat* till sig segern i årets populäraste klass, Woodhead Super Star Cup!

"Emma" gav svar på tal. I nästa nummer av tidningen var det hans tur att beskylla Picko för att, utan att lyckas, försöka stoppa konkurrenter med ojust körning!

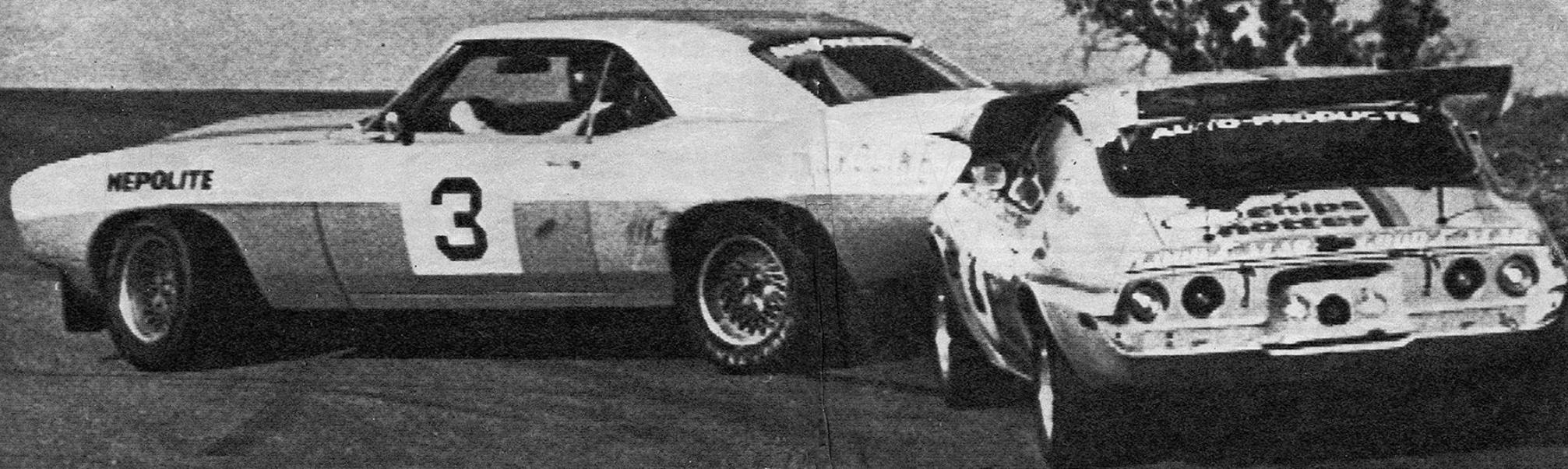
■ Bråket startade på Ring

Knutstorp den 28 september i år. Då gick finalen i Woodhead-cupen. 8 000 kronor stod på spel. En stor summa för att vara inom svensk racing. Och för en gångs skull såg det ut som om "Emma" skulle få se sig slagen.

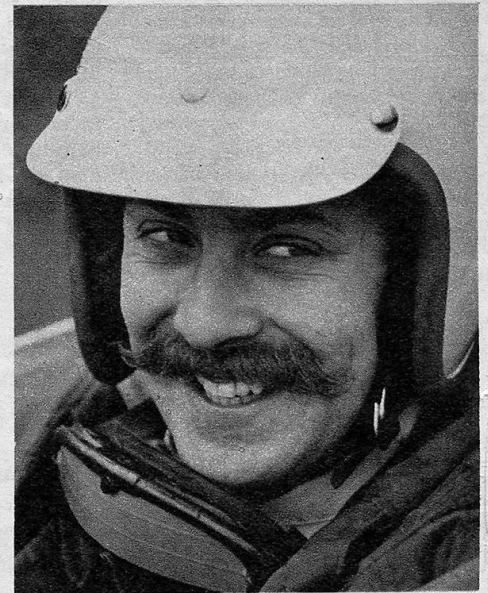
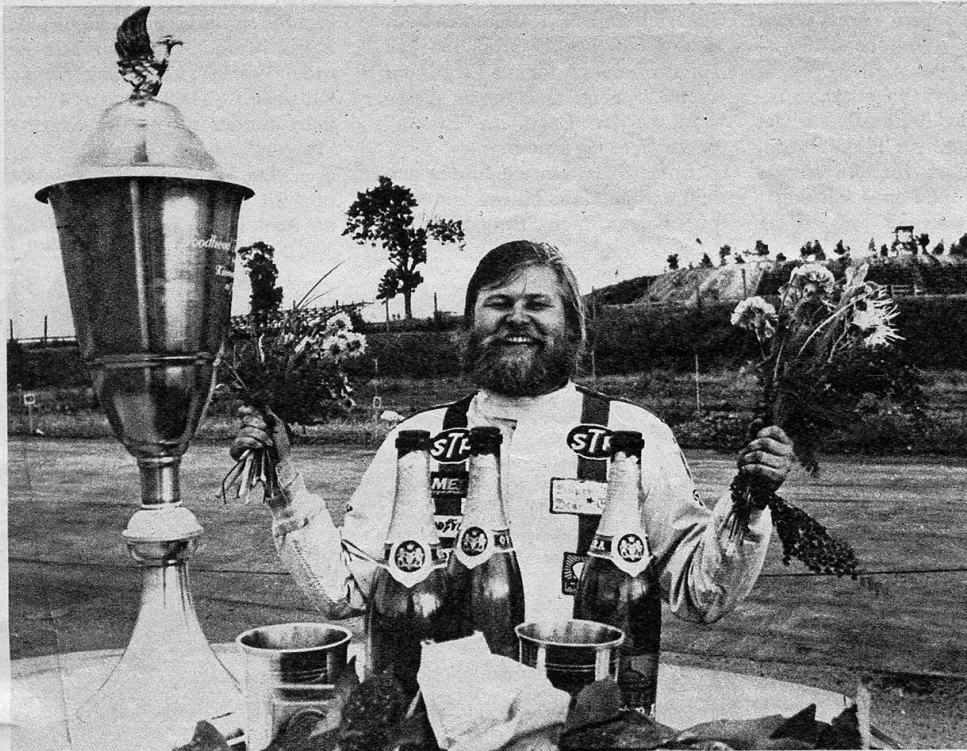
Bosse Ridström tog starten och höll undan. Hans bil var snabbare på rakorna, men "Emma" körde

fortare i kurvorna. Det var upplagt för en härlig duell. Så blev det också i fyra varv. Sedan attackerade "Emma", körde bakifrån in i Ridströms bil i en kurva och knuffade honom av banan. Segrare: "Emma".

— Du knuffade mig av banan med flit. För att du inte kunde vinna med ärliga medel, sa en för-



FIB-aktuellt avslöjar idrottsfusket med



”Emma” (t v) fuskade till sig segern och 8 000 kr i årets populäraste racingklass, Woodhed Super Star Cup, hävdar Picko Troberg (ovan). ”Emma” kontrar: Aldrig! Jag körde t o m långsamt för att de andra skulle hinna med!

bannad Bosse Ridström efter lop-pet.

— Inte alls. Jag hann helt enkelt inte väja när du fick en stoppsladd. Däremot gjorde både Picko Troberg och du så gott ni kunde för att knuffa mig av banan, kontrade ”Emma”.

■ Sedan kom Pickos öppna angrepp. Och det är inte första gången under årets säsong som ”Emma” beskyllts för att fuska! Redan i juli i år visste ”depåsnacket” att hans Camaro var otillåtet trimmad. Den saken förnekar ”Emma” och i sitt ”öppna brev” till Picko skriver han bland annat:

— Du beskyller mig för fusk! Tror du verkligen jag är så dum att jag frivilligt riskerar min karriär? Det är jag inte! Min bil går bättre tack vare skickliga mekaniker. Den kontrollerades noggrant vid tävlingarna på Knutstorp. Och godkändes! Misstankarna har skapats av avundsjuka konkurrenter och dåliga förlorare.

— Däremot tycker jag ditt stalls taktik för att hindra mig att vinna är talande nog. Din stallbas sa själv:

— Vår taktik var att låta Picko ta starten och stänga ”Emma” så att ”Hasse Zäta” skulle kunna sticka.

— Hur var det Picko? Skulle vi inte slåss om segern och låta bästa man vinna? Tydligt inte! Du har låtit dig användas i taktiskt syfte för att stänga konkurrenter!

— Ditt brev tvingar mig att av-

slöja ytterligare en bluff. Jag har nämligen bluffat! För publiken. För att göra tävlingarna roligare har jag slagit av på tempot och väntat in mina kolleger. Där-ibland dig.

■ Fusk inom motorsporten! Bara snack eller verklighet? Den som är det minsta insatt *vet* att det förekommer och har förekommit. Under slutet av 60-talet var det rent av mycket vanligt. Malmöföraren Yngve Roskvist var en av dem som avslöjades och blev avstängd. Flera liknande fall följde.

Sommaren 1971 drabbades engelsk bilsport av sin hittills största skandal. Jättefusk! Englands tre främsta förare avslöjades och diskades. Mannen som avslöjade fusket: Picko Troberg!

Men bilsporten är långt ifrån ensam om att fuska. I slutet av oktober i år ställde en norsk landslagsman i fäktning, Jeppe Normann, upp i norska Aftenposten och sa:

— Svenske världsmästaren Rolf Edling fuskade i VM!

För tidningen berättade han vidare:

— Fusk är väldigt vanligt i fäktning. Man avtalar att lägga sig i en match om man redan är finalklar. I så fall har man en seger att fordra nästa gång man möter samma kille. Det hände mig i VM i Grenoble då jag mötte Rolf Edling. Han var klar för nästa omgång. Jag måste vinna för att gå vidare. Då avtalade vi på förhand att jag skulle ”få” segern

mot att han skulle vara säker på att vinna nästa match om vi möttes igen.

Norrmannen vann en enkel seger och Edling vann sedan hela VM!

Edlings version av det som hände i Grenoble skiljer sig avsevärt från hans norska kollegas:

— Alla som kan fäktning måste ta beskyllningen som ett skämt. Okay att det förekommer matcher där vi inte går för fullt. Men fusk! Det är något helt annat! Påståendet att vi skulle ha gjort upp om utgången i förväg är ren lögn! Det finns matcher där jag och alla andra hållit igen för att komma utvilade till en final. Det är sant. Men räknas det som fusk, är det också fusk om ett fotbollslag, som redan leder med 3-0, inte ger allt för att göra 4-0.

■ Samtidigt som fäktaren Jeppe Normann slog larm om fusk inom fäktporten avslöjade en annan norrmann, landslagsbrottaren Harald Barlie, i tidningen Alle Menn att han fuskade vid OS i München för tre år sedan!

— Jag mötte Europamästaren Matti Laakso. Vi kände varandra för väl. Ingen släppte till några grepp. Därför fick vi båda snabbt två varningar för passivitet. En till hade betytt fyra prickar och att vi var chanslösa i fortsättningen. Då gjorde vi upp: Vi skulle båda släppa till grepp så det blev en mer aktiv brottning och vi slapp en varning till. Att matchen skulle

sluta oavgjort var vi också överens om.

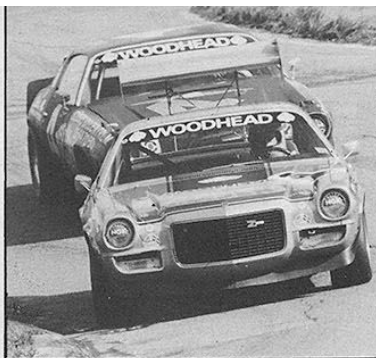
Det blev 7-7. Fusk! Matchen var uppgjord! Men Barlie hävdar att uppgjorda matcher är ett helt naturligt inslag i dagens storinternationella brottning:

— I flera år har internationella mästerskap varit rena svindeln. Det har gått så långt att jag gladeligen vågar påstå att det vid nästa års OS i Montreal kommer att delas ut guldmedaljer till/killar som vunnit på fusk! Åtskilliga matcher kommer att vara avgjorda långt innan brotterna går upp på mat-tan!

■ Så här går det till: Ledarna från ett land kontaktar sina kolleger i en annan trupp och erbjuder ett byte. De förra har kanske en brottare som är det närmaste utslagen i weltersvikt. De andra en brottare i samma situation i mellanvikt. Samtidigt ska deras medaljaspiranter upp mot de nästan utslagna. Då gör de upp om ett byte. Brotterna med segerchanser får var sin fallseger gratis och riskerar inte någon poängbelastning.

— I en sådan situation är nio matcher av tio uppgjorda. Men det förekommer också att man försöker köpa en seger. Jag råka-de själv ut för det i Mexiko-OS 1968 då jag skulle möta tredubbla ryske världsmästaren Igumenov. De var ganska säkra på att han skulle vinna, men ville inte ta några risker. De erbjöd mig en bra slant för att lägga mig! Hur myo-

Picko Troberg kunde inte hålla
Göran Boström efter sig.
Göran slutade 5:a, Picko 6:a.



Leif Sjöstrand och Bosse Ridström hade en våldsam fight om andraplatsen. "Mr Seabeach" bromsade och sladdade i sina försök att hålla "Ridis" bakom sig. Men förgäves...

Bo Emanuelsson i solklar ledning mot finalavgern.



● Åtta mullrande V8:or på startlinjen. Nerver som dallrar. Spänning. Björn Belander höjer startflaggan. Det är dags för finalen i Woodhead Super Star Cup. . .
— Bosse Ridström är först iväg, följd av Picko, "Emma", Ulf Larsson, Leif Sjöstrand, Göran Boström och Gunnar Landström, vrålar speakern.

Uppre i backen på Ring Knutstorp står en gäng smäländska entusiaster och hejar på den blåmalade Hakkapelitti Camaron. Bakom ratten sitter Leif "Mr Seabeach" Sjöstrand. Han startade sist sedan växel-föraren påjat i kvalet. Nu gasar han som aldrig förr. Är på väg att göra sitt livs "race".

Ett varv, två varv, tre varv — Bosse Ridström leder före Bosse "Emma". Ut på målstråkan där "Ridis" god marginal. På baksidan där det är lite mer knixigt är "Emma" uppe i häcken på honom.

Allt medan de smäländska vännerna håller tummarna för "Mr Seabeach". Redan på andra varvet låg han trea.

Picko Troberg som låg trea ramlar däremot allt längre bak. Efter "Seabeach" handlar det i stället om Ulf Larsson och Göran Boström, Göran som ideligen stöter på Ulf Larsson men inte kommer om.

Borta ur leken är Hasse "Zäta" Berglund. Fick punktis redan på första varvet efter att ha blivit påkörd. Arets Woodhead-säsong har varit lite motigt för Hasse "Zäta". Först trubblat med Bilhuset som hoppade av. Sedan kom han till Masen och då blir han jämt påkörd.

På fjärde varvet går ett meddelande ut över race-kontroll.

— Bil nummer 2 kör på bil nummer 3. "Emma" har kört på Bosse "Ridis". Det resulterade i en våldsam sladd för "Ridis" som fick släppa om såväl "Emma" som "Mr Seabeach".

Sedan är racet slut vad det gäller slut-segraren. Bosse "Emma" drar ifrån och vinner klart.

Värrer blev det om andra platsen. Leif Sjöstrand som ligger tvåa försöker med alla medel hålla "Ridis" bakom. Den tuffe, smälänningen bromsar så bilen försvinner i ett blått rökmoln.

— Mina däck tog slut därför fick jag släppa förbi "Ridis", förklarade "Mr Seabeach" efteråt.

Det vill man gärna tro som han sladdade och bromsade.

Det blev alltså Bosse Ridström som blev tvåa före Leif Sjöstrand.

Långt, långt bakom kommer Ulf Larsson in före Göran Boström. Den senare som haft problem hela loppet med att försöka ta sig förbi Ulf Larsson.

Först på sjätte plats slutar Picko Troberg.

— Inget fel på bilen. Men väl på chauffören. Är inte alls i form, säger Picko. Gunnar Landström som rasade bakaxeln på träningen hade lånat en dålig differential. Han var helt chanslös och blev sjua.

Inne i depån dundrar "Emma":

— Örenare körning har jag aldrig varit med om. Både "Ridis" och Picko körde på mig.

Lite senare får han svar på tal. "Ridis" godtar inte "Emmas" förklaring till påkörningen med att "Ridis" skulle fått en stoppsladd.

— Kan då rakt inte påminna mig någon stoppsladd. Minns däremot allt för väl att jag fick en rökare i baken. Och att jag skulle kört på "Emma" tidigare kan jag inte påminna mig. Jag var först in i kurvan och då väljer jag spår.

— Det var en tuff och ärlig fight. Så blir det när det är mer än en man som vill vinna, säger "Emma".

Han tillägger:

— Jag har inte rört min motor sedan Anderstorp, det var därför jag inte kunde köra vidare.

Så kommer Leif Sjöstrand fram.

— Du "Ridis", det var nära jag tvålat till dig, säger han.

"Mr Seabeach" vet att han gjort sitt livs lopp. Hans körning från sista startposition till en plats längst fram talar man länge om efter Woodhead-finalen.

Bosse "Emma" Emanuelsson kliver där-efter upp på pris-pallen. Två stora jätte-bucklor, varav en är Start & Speed Trophé. 8.000 kronor står checken på.

— Nu har jag vunnit elva av tolv tävlingar med den här bilen. Bara i de sex Woodhead-tävlingarna har jag kört in 24.000 kronor, summerar han.

Han tillägger:

— Det bör räcka om inte annat så till att rika bilen efter den här finalen. Under tiden förklarar "Ridis" för journalisterna att han bara jobbar med sin bil på fritiden. Att han på så sätt inte har samma resurser som "Emma". Kanske var det därför att han inte blev årets Super Star.

— Men nästa år. Då skall "Emma" få åka, lovar "Ridis".

Nästa år blir det ännu fler bilar. Kanske uppåt 30—40 bilar. Då blir det kanske en engelsk-svensk serie med del-tävlingar i båda länderna. Woodhead Super Star Cup har kommit för att stanna.

Men i år var det Bosse "Emma" Emanuelsson som blev årets Super Star...

Resultat Final Woodhead Super Star Cup

Plac	Nr	Namn	Bilmärke	Hemort	Varv
1	2	Bo "Emma" Emanuelsson	Camaro Z 28	Göteborg	8 varv
2	3	Bo Ridström	Camaro SS	Huddinge	8 varv
3	23	Leif Sjöstrand	Camaro Z 28	Växjö	8 varv
4	12	Ulf Larsson	Camaro Z 28	Lidingö	8 varv
5	4	Göran Boström	Camaro Z 28	Stockholm	8 varv
6	1	Picko Troberg	Camaro Z 28	Stockholm	8 varv
7	7	Gunnar Landström	Camaro Z 28	Stockholm	8 varv
8	6	Hasse "Zäta" Berglund	Camaro Z 28	Stockholm	0 varv

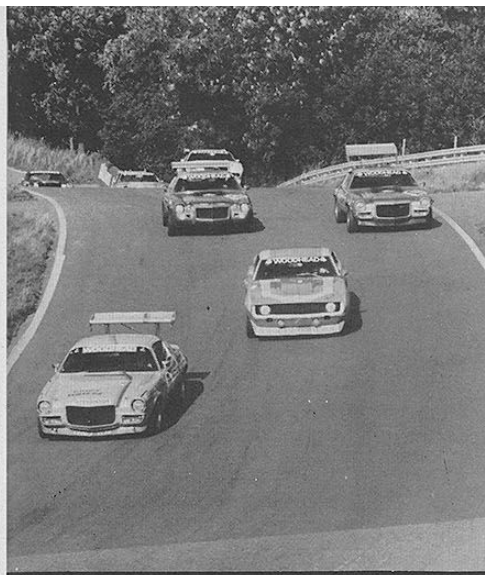
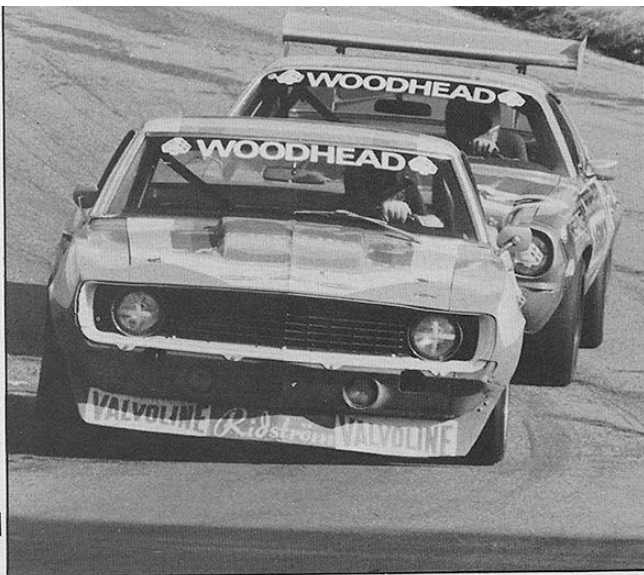
»Emma« vann Start & Speed TROPHÉ

TEXT: SVEN BERGGREN ● FOTO: UFFE



Emma tar emot presenter på pris-pallen. Mr Gordon Hanson från England står beredd att överlämna Start & Speed's eleganta buckla. Robin Shorter, boss för SSK och upplövs-mannen till Woodheadcupen, sjunger — kan man tro — Emmas lov-sång i mikrofonen.

Bosse Ridström i Camaro SS med Hasse Zäta Berglund i kölvattnet.



Bo "Emma" Emanuelsson leder finalen före Bo Ridström, Hasse "Zäta" Berglund och "Picko" Troberg.



Ulf Larsson kämpar på för att hålla undan för Göran Boström i Puss & Krams Camaro. Ville inte Uffe ha en puss och kram?



En jätteglad och nöjd segerherre var Bo "Emma" Emanuelsson som man inte fick vara med, Bosse Brasta åskådare efter att blivit utslagen redan i kvalet.

Den lille röde Fiat Abarthen står sist och brummar isket. När Björn Bellander svänger till med den blå-gula flaggan går den som en raket genom startfältet.



– Jag tor inte det är sant, sa en jätteglad Harald Shetelig när han vunnit IMS-Trophén i årets SSK-serie.

PÅ HUGGET. Harald Shetelig är på hugget. Han har tvingats starta sist sen han fick gå i de på i kvalet då han glömt efterträda hjulmuttrarna.

Nu är han på jakt efter SSK-poäng. Segern spelar inte så stor roll. Han har redan vunnit mästerskapet för klass S II. Nu vill han ha poäng så han blir årets SSK:are. Den som samlat flest poäng i samtliga klasser.

I depån tror man att den 32-åriga norske juristen skall lyckas. De flesta minns alltför väl hur han nyligen nästan vunnit på Kinnekulle Ring trots att han startade sist också där.

Den här gången på Ring Knutstorp blir han »bara» fyra. Det räcker för att han skall vinna SSK-mästerskapet totalt.

Som mästare får han efteråt möta Bosse Emanuelsson. Årets Woodhead-vinnare.

De två möts i varsin Renault 5 TS. »Emma» vinner. Men först efteråt kryper det fram att »Emmas» bil var den ende som var ordentligt inkörd, hade racingstol och var färdigpreparerad för Renault-cupen.

Det var därför som brandbilen körde om Harald Shetelig på mållinjen. Det var därför som »Emman» inte fick någon riktig fight.

FÖRSTA SEGERN. I Harald Sheteligs klass på Ring Knutstorp vann Bo Malm, 25-åring som med hjälp av Trenddelar fått sådan fart på sin Volvo Amazon att han nu kunde vinna överlägset sitt livs första seger.

Tvåa blev John H Olesen före fjolårsmästaren Carl-Olof Holmlund.

SSK-serien är verkligen ett Eldorado för Volvo. Här vann Bo Malm med Amazon i S I.

I S II vann Thomas Lindström. Volvo-cups förare före de båda Lotusförarna Mats Magnusson och Alf Andersson.

Segervane Erling Carlsson som blev mästare blev sexa. Han tvingades nämligen starta sist efter att blivit påkörd av Thomas Wiedesheim i kvalet.

FLER VOLVO. Volvo ja – så var det också i klass D. Här slogs Kaj Dahlbacka, Sverneric Olsson och Gösta Pettersson från start till mål. Här skedde ideliga positionsväxlingar.

VÄND!

RESULTAT

FINAL WOODHEAD SUPER STAR CUP:
1. Bo »Emma» Emanuelsson, Camaro Z 28, Göteborg, 8 varv, 2. Bo Ridström, Camaro SS, Huddinge, 8, 3. Leif Sjöstrand, Camaro Z 28, Växjö, 8, 4. Ulf Larsson, Camaro Z 28, Lidköping, 8, 5. Göran Boström, Camaro Z 28, Stockholm, 8, 6. Picko Troberg, Camaro Z 28, Stockholm, 8, 7. Gunnar Landström, Camaro Z 28, Stockholm, 8, 8. Hasse »Zäta» Berglund, Camaro Z 28, Stockholm, 0 varv.

plåt-skrammel i finalen

TEXT: SVEN BERGGREN ■ FOTO: ULF KARLSSON

HÖRT I V8:a FINALEN

– Hade jag inte blivit avputtad skulle jag hållt honom bakom, säger Bosse Ridström.

Han tillägger:

– Jag var jämnt snabbare än »Emma» ut på målstrakan. Det var på knixiga partier som jag hade problem.

Vad som egentligen hände när Bosse Ridström miste Woodhead-segern till Bosse Emanuelsson lär aldrig bli utrett.

En teori är att Bosse Ridström medvetet höll fel spår in i kurvan för att stänga »Emman». Den senare körde idealspåret och stötte ihop med »Ridis» två gånger.

– Jag var ytterst nära att snurra. En jäkla tur att jag inte gjorde det, säger Bosse Ridström. Bosse Emanuelsson menade:

– Örenare körning har jag aldrig tidigare varit med om. »Ridis» var på mig en gång och Picko en gång.

– Jag vill inte påstå att jag körde på dig. Jag var först in i kurvan och då väljer jag spår, försvarede sig Bosse Ridström.

TUFF FINAL

Det var en tuff final i Woodhead Super Star Cup. 20.000 kronor i potten. 8.000 till segraren – det fick förarna att satsa.

Det fanns tre förare som ville vinna. Med i spelet var också Leif »Mr Seabeach» Sjöstrand.

– Tur för »Emman» att han kom om »Ridis» som han gjorde. Ett halvt varv till hade jag varit ikapp »Emman» och då är det frågan om inte

»Ridis» fått en ordentlig ledning. En förare som är attackerad bakifrån kör mycket sämre, sen får de heta »Emma» eller vad de vill, sa Leif.

Nu blev det i stället mellan »Ridis» och Leif som fighten kom att stå när Bosse Emanuelsson väl kom loss i mitten av loppet.

– Jag försökte mig flera gånger på några riktiga fräckisar men fick släppa då jag hade bromsat slut minna däck, erkände Leif Sjöstrand.

– Visst hade Leif och jag en riktig fight. Men det var en ärlig strid, här förekom inga ojusta medel, säger Bosse Ridström fortfarande bitter på »Emman».

PRESTATION

Leif Sjöstrands körning var en prestation. Denna dag var den tuffe smälningen i en strålande form. Han hade startat sist då växelföraren gått sönder i kvalet. Trots detta var han rätt snart framme och slogs i täten.

– Tycker själv att jag var bäst, sa Leif. Finalen för Woodhead Super Star Cup blev alltså en dramatisk historia. Bosse Emanuelsson, Bosse Ridström och Leif Sjöstrand stred i täten. För en gångs skull var inte »Emman» så överlägsen.

Det var dessa tre män som det kom att handla om. Övriga var klart distanserade.

Det blev alltså »Emman» som vann. På prispallen garvar han. Får hjälp att hålla de två stora bucklor och allt annat som han fått.

Han är en Super Star – en riktig Super Star.

Forts på sid 42

årets grand final

Vad hände egentligen i Woodhead-finalen?

BILSPORT NOV.

Woodhead Superstar Cup — banbrytare i svensk racing — en rolig händelse i bansporten — riktmärke för en generationsväxling som arrangemang.

Så ungefär kan man kalla 1975 års mest publikära bilklass — en klass som besvisligen kommit för att stanna.

Idén bakom denna "Cup" fick SSK-bossen Robin Shorter från USA där man i flera år kört med s.k. racerkändisar i likvärdiga bilar.

I Sverige valde man amerikanska V-8-bilar medan man på försarsidan misslyckades lite med de s.k. kändisarna. Bara ett par tre stycken lyckades man engagera.

Klassen blev istället ett alternativ för olika förare som ville "klättra" upp, som gillade det här med mullrande V-8:or, som ville åka för publiken och som också visat sig ha en etablerad talang.

Av Mats Strömberg

Klassen har blivit en klar succé, perfekt marknadsförd och arrangerad av en lika perfekt organisation, alltså SSK-Serien. Fem deltävlingar skulle kvalificera 8 förare till en final — en final där prispengarnas storlek inte haft sin motsvarighet tidigare.

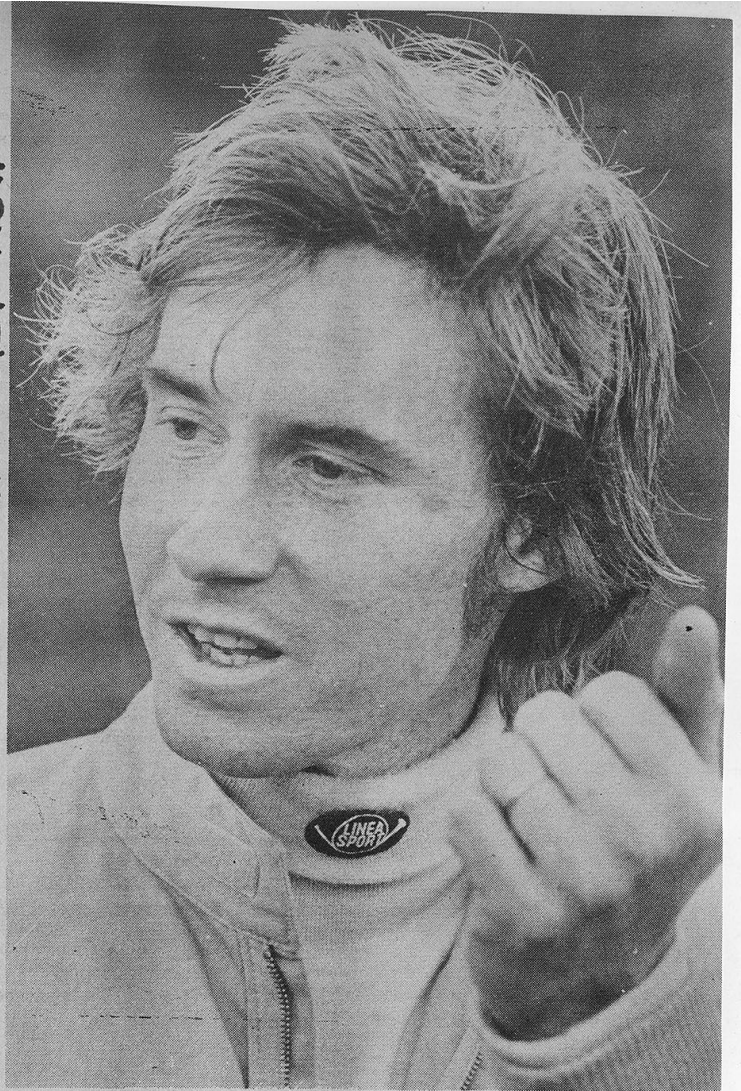
Dark Horse

Störste profilen i svensk racing idag — Bosse "Emma" har dominerat klassen från början, mycket beroende på att han varit den mest välförberedde och framförallt därför att han är "proffs" på bilkörning. Många trodde att en annan stor profil, den mörka hästen eller "dark horse" som det heter på engelska — Picko Troberg — skulle bli den som lätt skulle ta hem de flesta segrarna, men han har istället varit den som givit "det gladaste skägget": "Bosse "Emma" en match. Så många fler kändisar blev det inte i årets cup. Nuemera göteborgaren Bosse Brasta hoppade in i serien efter ett par deltävlingar men hann inte avancera till finalen. Efter Bosse "Emma" har det varit mycket jämnt i poängjakten och de här är de som kvalificerade sig till finalen på Ring Knutstorp den 28:e september:

Gigantisk kamp

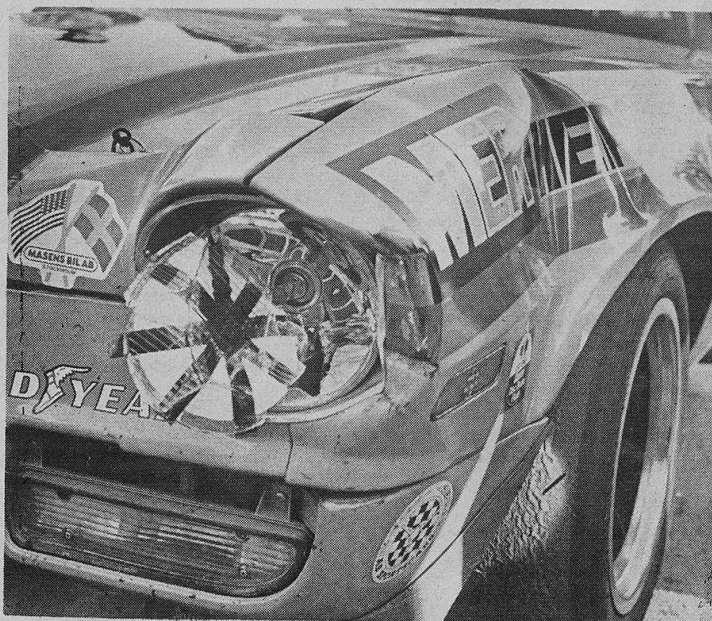
Bosse "Emma" 80 poäng, Bo Ridström 42 poäng, Picko Troberg 41 poäng, Göran Boström 40 poäng, Gunnar Landström 33 poäng, Hasse "Z" Berglund 29 poäng, Leif "Mr Seabeach" Sjöstrand 27 poäng samt "tuffe" Uffe Larsson 22 poäng. Dessa åtta förare var alltså de främsta i Superstarserien och laddade alltså upp för en gigantisk kamp — för klassens bilar, när de släpps iväg på en gång, dessa V-8-ors mullrande kan man verkligen

Resten av SSK-racet kommer i nästa nummer, som är litet av SSK-special med en sammanfattning av säsongen.



Bo "Ridas" Ridström var arg på "Emma", men lämnade inte in någon protest.

Foto: Anders Albinsson



Bosse "Emmas" Camaro var ganska tilltygad efter loppet.

kalla gigantiska.

Kanske skulle man önska att samtliga deltagare i Woodhead-Cupen från början fick vara med i en final — 8 bilar är inte mycket att visa upp. Men det skulle bli en rafflande final i alla fall.

Finalen kördes i ett s.k. kvalheat på 4 varv samt ett finalheat på 8 varv. I kvalheatet knep "Emma" åt sig ledningen och åkte ifrån fältet, nästan i utklassningsstil och man anade att här har vi årets "Superstar". Men så lätt skulle han inte få det i finalen.

Starten gick och iväg fint var Bosse "Ridas" med sin motorstarka Camaro. Det blev trångt i första kurvan och Bosse "Emma" var tvungen att gå lite utanför banan för att inte smälta med Picko som därmed tog andraplatsen.

Efter honom kom det 3 bilar i bredd — Uffe Larsson, Hasse Z och "Mr Seabeach". Det blev lite för tätt vilket resulterade i att Hasse "Z" fick ett framdäck sönderskuret mot någons skärm och så var dagen slut för honom.

Bosse "Emma" gick förbi Picko redan på första varvet och började jaga ifatt "Ridas" som emellertid drog ifrån på rakan men hade problem att hålla undan i kurvorna. Han täckte upp sina spår rutinerat men fick ändå finna sig i en smart omkörning av Bosse "Emma" efter litokurvan på tredje varvet.

Tuff körning

Under tiden hade Picko fallit tillbaka och "Mr Seabeach" gått upp till tredjeplatsen inte långt efter tät-duon. Uffe Larsson låg på fjärde plats. Det var en tuff körning i tåten — så tuff att man ej kände igen Bosse "Ridas" som är känd för att vara stilläkare och "ganska snäll".

Ut på fjärde varvet gick "Ridas" ifatt "Emma" på rakan och de två gick nästan igenom kurvan jämsides och där var "Emma" tvungen att gå utanför banan igen för att Ridas driftade ut!

Nu var publiken i uppror — det här var en enormt spännande kamp om segern. "Emma" försökte sig på om-

körning i de kurviga avsnitten där Ridas hade det svårt. Men Ridas "täckte upp" och behöll sin ledning på rakan ut på femte varvet för att köra de kurviga avsnitten.

Smällen

Och då hände det!

Plötsligt ser man Ridas sladdar till, det vinglas till lite och plötsligt är både "Emma" och "Mr Seabeach" förbi honom. Ridas börjar en klappjakt för att återta ledningen men åt Bosse "Emma" är inget att göra, han seglar ifrån och ökar avståndet till de två efter honom. Ridas åkte om "Mr Seabeach" och blev tvåa medan "Emma" kunde gå i mål som segrare. Och en glad sådan, trodde vi — men ack — den glädjen varade inte längre för Ridas var inte nöjd med sin avakning — han påstod att Bosse "Emma" regelvidrigt puffat av honom.

Diskussionerna började gå höga, en del personer ville provocera fram önskade svar, snackade om protest och ville ha "Emma" diskvalificerad.

Protest

Så började en annan finalmatch — ville Ridas lämna in protest? Vad säger domarna? osv.

Undertecknad som är god vän med "Emma" men också känner de flesta förarna, försökte som neutral person ta reda på de olika versionerna.

En del människor tystande när jag kom fram men efter min förklaring att jag skulle skriva om det här så fick jag följande utlåtande:

Bosse Ridström:

— "Emma" körde på mig — det är solklart. Undrar bara om han gjorde det med vilja. Det är inte likt "Emma"

men faktum kvarstår. Det som hände var att jag precis hade "gjort" kurvan och låg på drift i mitt spår för att gå upp för backen. Plötsligt får jag en spark där bak som gjorde att jag åkte av en bit. Min bil går fortare än Emmas idag och det borde han ha accepterat.

Ursäkt

Bosse "Emma":

— Visst körde jag på Ridas, det har jag officiellt bett om ursäkt för, men det fanns ju orsak till det.

— Jag vet att jag är snabbare i kurvorna än de flesta förare och därför låg jag väldigt nära Ridas för att försöka få en öppning. Det lyckades ju på det tredje varvet så jag visste att det gick att köra om. Men direkt när vi kom ut från kurvan på väg upp för backen mot spearkertornet så stannar Ridas bil upp.

— Jag gjorde det bästa av situationen och försökte undvika krock men hann ej åt sidan utan touchade Ridas med min framlykta.

Min motor var svag i finalheatet idag — jag har ej rört den sedan Anders-torp. Därför hängde jag ej med på rakan. Jag vann visserligen kvalheatet och det beror på vad jag sagt — jag kör fort i de kurviga avsnitten.

Hela historien är ju en storm i ett vat-tenglas! Det var många som var "emot" varann idag och det som hände var en olyckshändelse.

Ridas erkände för mig efteråt att så här tufft som han körde idag har han aldrig gjort förut och då anser jag att händer det något då så får man acceptera både faktum och förklaring.

Men OK vill Ridas kliva upp på prispallen och bli utnämnd till "Årets superstar" i Woodhead-Cupen med

hjälp av en protest för en skärmystling så gärna för mig. Personligen försöker jag alltid åka om det!"

"Min gissning är, som speakern och andra uppfattade, att Ridas fick en stoppsladd efter att ha gått för fort in i kurvan och därmed "stannade" precis framför mej!"

"Mr Seabeach" (Leif Sjöstrand):
(närmast de två)

Jag såg inte exakt vad som gjorde att Ridas började sladda så jag kom förbi men att han hade det svårt i den kurviga delen och måste "täckta upp" som vi säger, det såg jag.

"Emma"s gissning vad som orsakade händelsen stämmer nog med min uppfattning också. Det där var ju sånt som händer på biltävlingar.

Jag känner mig som segrare även om jag bara blev 3:a. Så roligt tyckte jag att det var!"

Picko Troberg, (racermustasch):

— Synd när det händer sånt här. Egentligen är det ju ingenting. Jag förstår baddas reaktion men tycker inte att vi har råd att bråka. Vi kör i en populär Cup med nära nog standardbilar och skall vara rädda om våra dyra billackeringar men ibland händer sånt här och då får man acceptera det. Svensk bilspport har fått medvind i och med Woodhead-Cupen så jag tycker vi skall vara rädda om den. Min sponsor, Masens Bil, tycker inte heller om "stock-car" på racerbanan så det är klart att när en "puff" händer så svider det lite. Huvudsaken var att ingen blev skadad och ingen bil blev skrot!"

Lennart Engelbrekt, (prisdomeare vid den aktuella kurvan):

— Eftersom ingen protest inkom kan vi

ej heller fria eller fälla. Vi har emellertid gjort en utredning ur den rent sportsliga sidan av saken och funnit att det finns ingen som helst anledning att påpeka någon felaktig eller vårdslös körning från Bosse "Emma"s sida. Denna händelse är sådant som kan hända i en tät och nervig final!"

Rykten

Ja, det här var några av de ord som yttrades och fälldes om detta. Olyckshändelsen underblåstes av icke relevanta kommentarer som gjorde saken större än vad den egentligen var. Svensk bilspport har inte råd med provocerande rådgivare, illvilliga rykten, dåliga förlorare — det skadar den medvind vi har idag. Under alla de år undertecknad varit med i svensk racing och mött en härlig grupp människor som trivs med varann, har jag aldrig varit med om liknande stämning som här. För oss som jobbar på insidan ger en sån här historia "smolk i bägaren".

Medvind

I efterhand har det sedan blivit ett tråkigt efterspel med "öppet brev" från Picko i Teknikens Värld, svar från "Emma", spekulationer osv.

Hela händelsen med efterspel är inget som gagnar sporten och får väl betraktas som ett olycksfall i arbetet.

Nästa år kommer i alla fall Woodhead-Cupen tillbaka och då med fler stjärnor, fler bilar och fler tävlingar.

Tanken är att göra tävlingen internationell med 6 race i Sveige, 2 i Danmark och kanske 4 i England (!)

Svensk Bilspport har fått medvind igen!

ÅRETS GRAND FINAL □ □ □ □
forts fr föreg sid



Erling Carlsson tog sin fjärde SSK-titel i rad.

Vann gjorde Sveneric före Dahlbacka och Pettersson. Med Sveneric som segrare var Håkan Sandin tvungen bli minst femma för att säkra mästerskapet. Och det blev han med fem meters marginal.

Klass C vann Jürg Bächli ganska överlägset sedan Janne Svensson som hade gjort en från uppvaktning brutit med trasig hjulupphängning. Bebben Engström bröt med dålig bränsletillförsel.

Ingvar Jardenius körde bra med sin Ford Cortina. Slutade som fyra. På en överraskande tredje plats efter Trend-Björn Persson kom Bertil Karlsson. Han kör en Lotus 47 och tillhör dem som då och då gästspelar i SSK-serien.

CHAUFFÖRBYTTE. Klass B kom tillbaka efter en tids bortvaro p.g.a. få bilar. Nu hade förarna själva gjort en insats och fått ihop femton bilar. Tyvärr kom endast sju till start.

Vann gjorde i överlägsen stil Conny Ljungfeldt med Rotel-stallets superhundkoma.

— Vi har inte gjort något vid bilen. Bara bytt chaufför, deklarerade stallchefen Tore Helle.

Conny vann med tolv sekunders marginal före Bo Eliasson och Christer Bengtsson.

Jan Lundgårdh fyra efter att blivit påkörd av Bo Eliasson.

SEGERVAN. I F 1300-klassen vann Dan Molin i segervan stil före Rolf Bergh och Erik Karlsson.

De båda mästerskapsfavoriterna försvann. Bo Martinsson sedan han knäckt bakvagnen. Thomas Gunnarsson sedan motorn bara gick på tre cylindrar. Han blev nu artonde man.

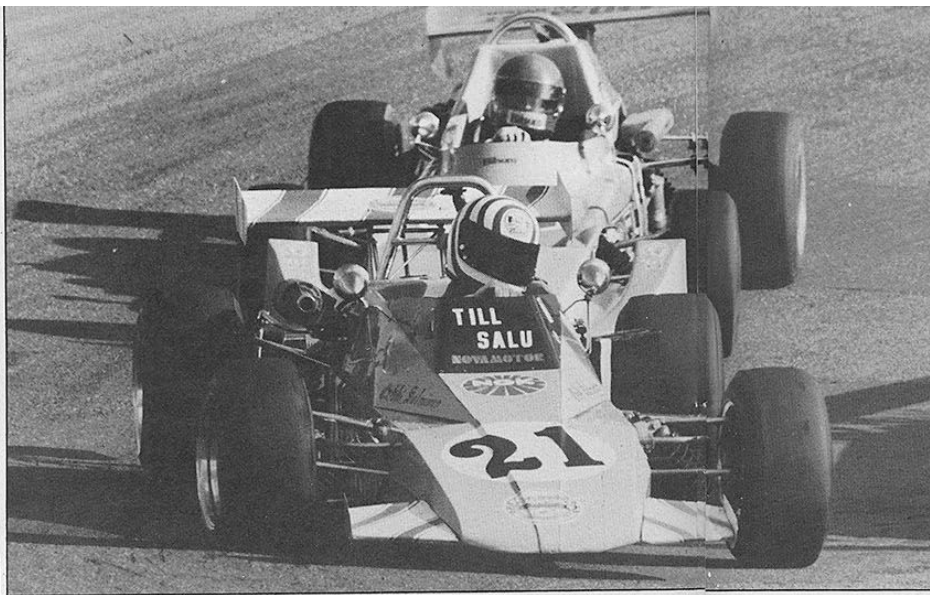
Anders Olofsson lekte med Henrik Spellerberg i F 1600 och vann galant sedan Henrik lett de inledande varven.

Jonte Johansson som hoppade in i Bilsomteamets GRD blev trea trots att han inte kört på fjorton månader.

Mästerskapsvinnaren Erkki Salminen blev fyra.

Slutställning i årets SSK-serie

KLASS B: 1. Bo Eliasson, Karlstad, 11 p, 2. Christer Bengtsson, Kungsbacka, 8 p, 3. Conny Ljungfeldt, Ekerö, 7 p.
KLASS C: 1. Jürg Bächli, Alta, 64 p, 2. Mats Lundkvist, Stockholm, 52 p, 3. Ole Fall, Upplands Väsby, 43 p.
KLASS D: 1. Håkan Sandin, Södertälje, 58 p, 2. Sveneric Olsson, Smålandsstenar, 57 p, 3. Bill Taube, Stockholm, 37 p.
KLASS S I: 1. Erling Carlsson, Älvsjö, 60 p, 2. Alf Andersson, Vara, 45 p, 3. Mats Akeson, Djursholm, 42 p.
KLASS S II: 1. Harald Shetelig, Elverum, 65 p, 2. Carl-Olof Hølmund, Tumba, 54 p, 3. Bo Malm, Björnlunda, 49 p.
KLASS F 1300: 1. Thomas Gunnarsson, Vaggeryd, 38 p, 2. Rolf Bergh, Bengtsfors, 36 p, 3. Erik Karlsson, Södertälje, 32 p.
KLASS F 1600: 1. Erkki Salminen, Bröttjemark, 52 p, 2. Lars Svensson, Falkenberg, 43 p, 3. Henrik Spellerberg, Köpenhamn, 31 p.



Polkagrisprydda Erkki Salminen tog hem klass F 1600 — när Erkki kom överst på pallen fick även publiken smaka.

GRATTIS... säger vi till årets SSK-mästare

Bo Eliasson från Karlstad vann klass B. Näja, motståndet är det lite si och så med. Inför finaltävlingen hade förarna själva jobbat för att det skulle bli en fin tävling. Det kom sju bilar till start och tidningarna skrev om tråkiga klasser. Bo Eliasson kör f.d. Rolf Skoghags vädeliga Lola som han inhandlade för två år sedan.

Jürg Bächli från Älta som vann klass C. Redan tidigt stod det klart att den 34-åriga stockholmssportaren skulle åka hem mästerskapssegern med sin jetinspirerade Opel Ascona. En del tekniska problem i slutet av säsongen höll dock på att skapa lite spänning. Det var andra gången som Jürg blir SSK-mästare. Första gången var 1973.

Håkan Sandin från Södertälje som vann klass D. Den här klassen har varit en av de mest rafflande i årets SSK-serie. Från början såg det ut att bli fjolårsmästaren Sveneric Olsson eller Greger Pettersson som skulle bli mästare. Men sen vände den 30-åriga Trendchefen Håkan Sandin hela historien till sin fördel. Men det var spännande in i det sista. I finalen säkrade Håkan mästerskapssegern med fem meters marginal.

Erling Carlsson från Älvsjö som vann klass S I. Att Erling skall vinna hör till ordningen. Årets mästerskapsseger var hans fjärde i rad. Men i år skapades lite spänning tack vare Volvo-cups förarna. Erling blev påkörd och fick bryta två gånger. Den 34-åriga fältflygaren Erling Carlsson var inte ensam Lotus Europa-förare i topp. De tre främsta var nämligen förare av det märket.

Harald Shetelig från Elverum i Norge som vann klass S II. Den 32-åriga norske juristen har varit ett glatt inslag i årets SSK-tävlingar. Hans klappjakter efter att startat sist i finalheatet har fått publiken att jubla. Den lilla röda Fiat Abarthen på 96 hästar går som ett spjut. Det blev också Harald som blev den SSK-förare som tog hem flest poäng i år i samtliga klasser.

Thomas Gunnarsson från Vaggeryd som vann klass F 1300. Det stod mellan Thomas och Bo Martinsson länge. Hela tiden våldsamt spännande. När den ene bröt gjorde också den andre det. Slutligen säkrade alltså den 29-åriga bensinstationsägaren slutsegern. Han har kört formel Ford i tre år och hade egentligen endast tänkt köra någon enstaka tävling i år. Men så gick det ju så bra...

Erkki Salminen från Bröttjemark som vann klass F 1600. Han kom in i andra tävlingen på hemmabanan i Anderstorp. Tyckte det här var roligt och sen gick allt av bara farten. Tre segrar tog han — det var så det kom sig att också formel 1600 klassen vanns av en småländsk bensinstationsägare. Och extra roligt har det varit när Erkki vunnit. Då har han bjudit publiken på polkagrisar...

Det har varit ett fantastiskt år. Vi på IMS har hängt med som sponsorer. Kanske har vi sett lite mer än alla andra vad som händer bakom kulisserna. Idag vet vi att ni har samma bekymmer som Ring Knutstorp, som Mantorp Park, Falkenberg etc. Därför är det en prestation att ni lyckas som ni gör.

Aldrig ett negativt ord utåt. Alltid en glad och gemytlig atmosfär. Men idag vet vi att det finns en annorlunda sida också men den håller ni för er själva. Tänk om alla arrangörer ville lära sig det.

Tack Robin, Björn, Bosse, Olle, Olof, Kjell, Bibbi, Gunnilla och ni andra för vad ni gjort för svensk bilsport. Ni om någon är värda den framgång ni fått...

Tack SSK!

Kjell Sjöflund i Opel Ascona leder här före Mats Nilsson, Spiföre.



vad hände sen...

TEXT: SVEN BERGGREN



● I vinter byggs en svensk formel 3-vagn. Tidigare har vi mött svenskbyggda formel Ve. Men det finns fler svenska formelvagnar. Saab byggde 1960 en formula Junior som kördes på Skandinaviska banor 1960–61.

Tre bilar fanns och bakom ratten satt på den tiden Gösta Karlsson, Erik Carlsson "på taket" och Carl Magnus Skoog.

Gösta Karlsson var den som lyckades bäst. Han noterade flera första och andra platser. I SM från 1961 står han inskriven som delad fyra med Bosse Ljungfeldt som körde Lotus.

Reglementet på den tiden föreskrev att bilarna skulle ha sina delar hämtade från standardbilar. Och det blev Saabens öde. Här satt standard Saab 96 fälgar. Motorn var placerade liggande i höjd med framhjulen och bilen hade framhjulsdrev.

Bilen kom att bli fruktansvärt understyrd. Den kördes bl a på Roskilde Ring och visade sig helt hopplöst.

Men däremot på raksträckan i Falkenberg gick den mycket fort och var alltid först in i kurvan efter rakan. Bilen var växlad för en fart över 200 kilometer.

Saabens var byggd med monocoque — enligt Saab själva den första i världen. Monocoquen vägde endast 44 kilo. Total vikt var endast 380 kilo.

Motorn var den treycylindriga tvåtaktern med dubbellörgasare. Den hade en slagvolym på 841 kubik och gav i det första trimningsstadiet 70 hästar.

Idag finns två av dessa bilar i Trollhättan. En nästan hopplöskad och en helt körklar på Saabs museum. De skvallrar om en tid när Saab byggde egna formelbilar. I vinter byggs en Saabanknuten tekniker — Tore Helle — världens främsta formel 3-vagn. . . .

En svenskbyggd formelbil



Erik Carlsson i ledningen före Picko Troberg eller är det kanske Curie Lincoln? Lägga märke till att Erik Carlsson kör på vanliga radiadäck Dunlop SP.













