

comfort **KANONLOPPET**



EM FORMEL 3

SVENSKA OCH UTLÄNDSKA ELITEN

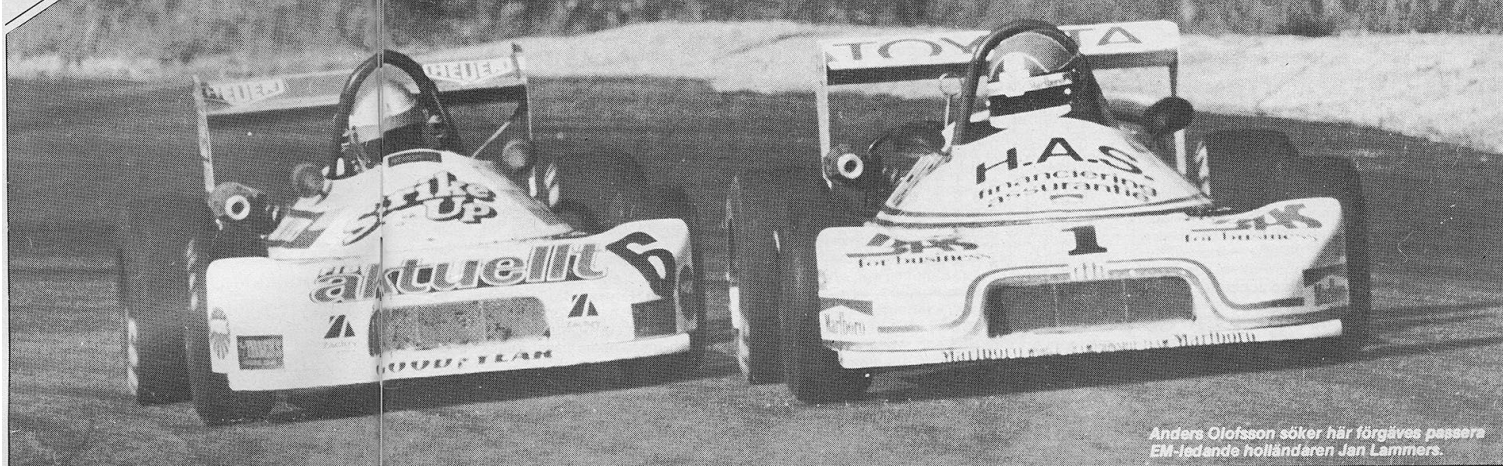
• TRETORN CAMARO CUP (semifinal) • RENAULT CUP

Karlskoga 12-13/8

KANONLOPPET

Däcken i blickpunkten

AV SVEN BERGGREN • FOTO: PEO QUICK



Anders Olofsson söker här förgäves passera EM-ledande holländaren Jan Lammers.

– Ingen skulle kunna säga att jag vann tack vare specialdäcken.

Demonstrativt rev Jan Lammers bort tejpen som hemlighållit vad han kört på för däck.

EM-ledande formel 3-stjärnan hade kört på vanliga Goodyear G 50. Han struntade i de nya fantastiska specialdäcken som fick en svidande kritik i Kanonloppet i Karlskoga – tolfte EM-deltävlingen i formel 3.

– Jag hade en lång överläggning med mig själv före tävlingen. Kanske var specialdäcken bra, kanske inte.

●●● Det var på fredagskvällen före Kanonloppet som det kom en specialsändning av däck till Karlskoga från Goodyear.

Den engelska däckfirman som använt samma formel 3-däck i fyra år var rädda för konkurrensen från amerikanska M o H. Italieneren Theo Fabi hade beslutat sig för att köra på dessa däck.

De två EM-ledarna Jan Lammers och Anders Olofsson försägs med specialdäck från Goodyear. De fick kvaldäck för träningen och speciella däck för loppet.

– Vi får inte köpa dem, får inte behålla dem. Bara låna dem under loppet, förklarade Anders Olofsson.

Under träningen fick specialdäcken till resultat att Anders Olofsson var snabbast före Jan Lammers.

I kvalheaten kom nya specialdäck fram. Anders vann ett kvalheat och Lammers ett etc.

Goodyears nya däck hade segrat. Konkurrenterna var besegrade – men i depån stod flera Goodyear-förare besvikna. Här fanns bl.a. Eje Elgh som tagits hem av Marlboro för att i Kanonloppet köra sitt enda formel 3-lopp för året och enda framträdande i Sverige samt enda möte mot Anders Olofsson.

– Vi har ringt till Goodyear-cheferna i England. De hade lovat mig de bästa som gick att få tag i. Hade det funnits möjlighet hade vi flugit hit specialdäck till mig också, men det finns inte fler däck i hela världen, sa Eje.

– Förbannade kvaldäck, muttrade Stefan "Lill-Löwis" Johansson. Han ledde kvalheatet men kunde inte bromsa lika sent som Anders Olofsson och fick nöja sig med andra platsen i kvalet.

Minuterna före finalstarten var dramatiken total. Vilka däck skulle Anders och Lammers använda...

Anders valde specialdäcken.

Lammers körde ut till start med däcksbeteckningen förtepad. Efter loppet kom avslöjandet – han hade kört på vanliga däck.

– Vilket race! Det var mitt livs hårdaste, menade Jan Lammers.

Han ledde från start till mål men med Anders Olofsson millimeterna bakom.

– Det är roligt att åka mot Anders. Man vet att han aldrig gör någon dumhet, sa den lille sympatiske holländaren.

– Men det här lovar en fortsatt hård EM-strid.

Redan veckan efter Kanonloppet skulle Jan Lammers provköra Formel 1 för Shadow.

Hans holländske kollega Michael Bleekemolen kör ATS resten av året i Formel 1.

Italieneren Theo Fabi har klart med Formel 1 för nästa år.

Så nu är det bara Anders kvar...

Anders som fick nöja sig med andra platsen i Kanonloppet.

– Jag kunde helt enkelt inte köra förbi. Han åkte mycket taktiskt, stängde över he-

la banan. Jag kunde inte passera honom i det läget. Men jag vill inte kalla det ojust, menade Anders.

Anders som missat starten. Gick ut som trea. Åkte ikapp Lammers men gjorde en tavela och ramlade tillbaks till tredje platsen – men kom igen.

Trea blev italieneren Theo Fabi före Eje Elgh på fjärde platsen.

– Jag körde så fort det gick. Men det var helt enkelt inte så lätt som jag trodde att hoppa från Formel 2 till Formel 3. Kanske var det bilen som inte räckte till.

Stefan "Lill-Löwis" Johansson, pajade kopplingen redan efter två varv. Den 21-åriga otursförföljde växjögrabben som annars varit med längst fram.

Nu låg han på en fjärde plats när han tvingades bryta sedan ett hjul hoppat av.

Torbjörn Carlsson som ledde SM – som tävlingen även gällde – åkte ihop med Thor-kild Thyrring i Velodromen och tvingades bryta. Därmed förlorade han SM-ledningen till Anders Olofsson.

Slim Borgudd blev femma före fransmannen Patrick Gaillard.

Nu får Ulf Granberg svårt i finalen!

● Jag ville helt enkelt inte vinna, säger han.

"Granis" vann i Kanonloppet. Bättrade på sin segerrad i Tretorn Camaro Super Star Cup till siffrorna 5–2 över Bosse "Emma" Emanuelsson.

– Problemet är att jag nu hamnat i fel kvalheat i finalen på Kinnekulle Ring.

Med segern i Kanonloppet gick "Granis" upp i mästerskapsledning inför finalen på Kinnekulle Ring. Får pool position i sitt kvalheat.

– Men pool är den sämsta startpositionen på Kinnekulle. Det blir Peter som får fördel, säger Granberg.

– Dessutom kan man inte vinna allt. Nu bryter jag säkert i finalen i år igen.

Med i Ulf Granbergs kvalheat på Kinnekulle Ring finns bl.a. Peter Norlander, Leif "Mr Seabeach" Sjöstrand, Mats "Lillen" Magnusson, Per Eklund etc.

Bosse "Emma" Emanuelsson får möta Reine Wisell, Christer "Svarten" Karlsson, Bosse Ridström etc.

– Nåja, säkert möts Granberg och jag i finalen på Kinnekulle. Kvalheaten där är bara uppladdning, säger Bosse "Emma".

"Emma" som bara blev fyra i Karlskoga. Han hade motorproblem men i depån sa man att han la sig självmant för att få bästa utgångsläge inför finalen...

Bosse Ridström – "Stenansiktet" – blev tvåa i Karlskoga. Säkert något som glädde alla i Tretorn Camaro Cup.

– Bytte bort mig på motor i mitten av säsongen men nu börjar det komma. Finns lite kvar att göra sen skall jag åka finalen – då skall grabbarna få det svårt.

Trea Peter Norlander som var sur på Ulf Granberg efter att ha blivit avtryckt i kvalheatstarten. Peter som hade pool position.

Leif Nilsson som hade växelådsproblem blev svartflaggad men fortsatte att köra och uteslöts. Där missade redan klare svenske mästaren en plats i finalen på Kinnekulle Ring.

I stället lyckades Greger Peterson i sista stund rädda en enda poäng som gav honom en biljett till finalen.

I SSK-seriens Castrol Cup vann Jan Eilemann-Jacobsen sin första seger för året med den stora Volvo 242:an.

– Nej, jag har inte gjort något speciellt. Inte mer än bytt rambalkar och riktat hela

VÄND!

KANONLOPPET

forts fr föreg sid

Ställningen i EM F3 efter 12 deltävlingar:

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Tot
1	Jan Lammers, Holland	9	1	2	0	1	6	9	0	9	6	9	58	
2	Anders Olofsson, Sverige	3	9	9	6	4	0	4	0	4	0	9	54	
3	Patrick Gaillard, Frankr	2	0	4	1	9	0	6	6	6	0	1	44	
4	Teodorico Fabi, Italien	4	6	0	9	0	9	0	4	0	4	0	36	
5	Michael Bleekemolan, Hol	6	3	6	4	0	2	0	9	0	0	0	30	
6	David Kennedy, England	0	4	0	0	0	3	0	0	2	0	0	9	
	Arie Luydendijk, Holland	1	0	1	2	0	2	0	0	1	2	0	9	
8	Daniele Albertin	0	2	3	3	0	0	0	0	0	0	0	8	
	Roberto Campominosi	0	0	0	0	6	0	0	2	0	0	0	8	
10	Bobby Rahl	0	0	0	0	0	4	0	1	0	0	0	5	
11	John Nielsen, Danmark	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	4	
	Marzio Romano, Italien	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	4	
	Guido Pardini, Italien	0	0	0	0	3	0	0	1	0	0	0	4	
	Slim Borgudd, Sverige	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	2	6	
	Eie Flah	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	

Ställningen i Retorn Camaro Cup efter 7 deltävlingar:

					23.4	7.5	17.6	2.7	9.7	6.8	13.8	7.1	
1	Ulf Granberg	.....	1	12	10	12	12	12	12	12	7	71	
2	Bo Emanuelsson	.....	12	10	12	8	10	10	10	7	69		
3	Peter Norlander	.....	0	8	8	10	7	8	8	8	7	49	
4	Reine Wisell	.....	8	3	6	4	8	7	0	0	36		
5	Leif Sjöstrand	.....	10	4	0	7	6	0	0	0	27		
6	Christer Karlsson	.....	0	6	0	6	4	4	5	5	25		
7	Mats Magnusson	.....	4	7	0	2	5	1	6	24			
8	Roger Wibom	.....	0	0	0	7	3	0	6	4	20		
9	Per Eklund	.....	7	0	4	5	0	0	0	0	16		
	Bo Ridström	.....	0	0	0	1	0	5	10	16			
11	Per Alm	.....	3	5	3	0	1	0	3	15			
12	Kjell Ahnelöv	.....	6	0	5	0	0	2	0	13			
13	Sune Olsson	.....	5	0	0	0	0	3	0	8			
14	Kaj Hilding	.....	0	0	0	0	0	3	0	3			
	Göran Pulls	.....	0	0	0	0	0	1	2	3			
16	Bo Wiedesheim	.....	0	2	0	0	0	0	0	2			
	Björn Steenberg	.....	0	0	2	0	0	0	0	2			
	Björn Ribers	.....	2	0	0	0	0	0	0	2			
	Kurt Olsson	.....	0	0	0	0	2	0	0	2			
20	Boo Brasta	.....	0	0	1	0	0	0	0	1			
	Bengt Nilsson	.....	0	1	0	0	0	0	0	1			
	Greger Petersson	.....	0	0	0	0	0	0	0	1			

bilen efter en ordentlig smäll i Danmark veckorna för Karlskoga.

Jam som fick en våldsam uppvakning i Karlskoga av Bengt Öhrberg i den lilla "hundkojan" och Peter Franzén i Ford Escort. Redan i starten försvann Per Stureson och Jan Björnehag blev påkörad när starten gick.

I Goodrich Cup vann Jan Mattsson en ny seger. Han är just nu helt i särklass med sin Opel turbo och säkert på väg mot mästerskapssegern.

Det var Åke Andersson i BMW och Kurt "Osten" Olsson i Volvo som var närmast efter...

Lars Persson tog en komfortabel seger i formel Vee som ingick i såväl RM som Silverpokalen och SSK-serien.

Det var inga problem. Fick köra lugnt i ledning medan Dyrstad och Neumöck slogs om andraplatsen.

Lars som leder RM medan fighten om andraplatsen fick till följd att Odo Neumöck tappade ledningen i Silverpokalen till Birger Dyrstad.

I Renault-cupen återställdes Bengt Winqvist ordningen. Vann före Benne Andersson och hemmaföraren Kjell Eriksson.

5.000 åskådare hade kommit till Kanonloppet som fick en otrolig uppackning i radio, TV och massmedia såväl i veckan före som under loppet.

Säkert hade det kommit 2-3.000 åskådare till om inte rallycrossintresserade värmlandspubliken samtidigt bjöd på Mästar-möte i rallycross i TV samtidigt.

Det är bara att tacka Mästar och övriga på Bilsporthörbundet för den tavlan. Att hjälpa racing har man på SBF inget intresse av - TV-sändningen kunde lika gärna skett på annan tidpunkt. Speciellt som rallycrossen var en extra tävling...

RESULTAT:

FINAL EUROPEAN CHAMPIONSHIP FORMULA 3: 1. Jan Lammers, Ralt RT 1, Holland, 43.43; 2. Anders Olofsson, Ralt-Toyota, Halmstad, S, 43.44; 3. Teodorico Fabi, March 783, Italien, 43.50; 4. Eje Elgh i Chevron B43, Karlstad, S, 43.56; 5. Slim Borgudd, Ralt RT 1, Stockholm, S, 44.01; 6. Patrick Gaillard, Chevron B43, Frankrike, 44.03; 7. Jacques Coulon, Martini MK 21, Frankrike, 44.18; 8. Huub Rothengatter, Ralt RT 1, Holland, 44.18; 9. Arie Luydendijk, Ralt RT 1, Holland, 44.19; 10. John Nielsen, Ralt RT 1, Danmark, 44.20; 11. Michael Bleekemolen, Chevron B43, Holland, 44.20; 12. Jim Crawford, Chevron B43, England, 44.40; 13. Ulf Svensson, Ralt-Toyota, Varberg, S, 44.56; 14. Par Olsson, Chevron B38, Växjö, S, 45.00; 15. Enrico Uncini, Ralt RT 1, Italien, 45.15.

FINAL TRETORN SUPER STAR CUP: 1. Ulf Granberg, Camaro, SSK, 15.00; 2. Bo Ridström, Camaro, Huddinge MK, 15.04; 3. Peter Norlander, Camaro, KAK IV, 15.04; 4. Bo Emanuelsson, Camaro, Göteborgs MF, 15.07; 5. Mats Magnusson, Camaro, Upplands Väsby MK, 15.11; 6. Christer Karlsson, Camaro, Huddinge MK, 15.11; 7. Roger Wibom, Camaro, MSK Kvarnvingarna, 15.26; 8. Per Alm, Camaro, 15.27; 9. Göran Pulls, Camaro, SSK, 15.32; 10. Greger Petersson, Camaro, Halmstad MK, 15.33; 11. Sune Ohlsson, Camaro, SSK, 15.50; 12. Björn Ribers, Camaro, Hylle MS, 15.53; 13. Bengt Nilsson, Camaro, Jämtlands MK, 16.02; 14. Michael Strauch, Camaro, SSK, 16.17.

GOODRICH CUP: 1. Jan Mattsson, Opel Ascona, Järfälla MK, 13.17; 2. Åke Andersson, BMW 1800, Bollnäs MK, 13.25; 3. Kurt Olsson, Volvo, Varbergs MK, 13.27; 4. Bengt Petersson, Volvo, Karlskoga MK, 13.30; 5. Bo Edvinsson, Volvo, Borås MK, 13.32; 6. Ulf Larsson, Escort RS, Ulricehamns MK, 13.33; 7. Bruno Mårtensson, Volvo, Anderstorp RC, 13.34; 8. Sven-Olof Sandberg, Volvo, Ulricehamns MK, 13.35; 9. Alf Andersson, Lotus Europa, Skaraborgs MK, 13.35; 10. Åke Gunnarsson, Opel Manta, Skene MS, 13.37; 11. Gunnar Ericsson, Volvo, Järfälla MK, 13.38; 12. Ingvar Unby, Volvo, Borlänge MK, 13.45; 13. Henrik Walli, Cooper, Halmstad MK, 13.47; 14. Mats Svensson, Volvo, Uppå Väsby MK, 13.48; 15. Jan Hamner, Volvo Amazon, Göteborgs MF, 13.49.

FORMEL VILVERPÖLÄN: 1. Lars Persson, RPB, Hylle MS, 21.45; 2. Birger Dyrstad, Veemak, NNM, Kana, 21.47; 3. Odo Neumöck, Hansen, 21.48; 4. Leif Hellberg, RSM BeeVee, SMK Helsingborg, 22.10; 5. Jan Reitan, Hansen NKM Oslo, 22.18; 6. Arne Jørgensen, Hansen, NKM Bømerike, 22.18; 7. Lars Erik Granath, Hansen, Märsta MK, 22.31; 8. Jan C Nordeng, Kaimann, 22.41; 9. Hans Hillebrink, Veemak, Järfälla MK, 22.45; 10. Per-Olof Svensson, Fvee, Asarums MK, 22.55; 11. Christer Nyholm, Kaimann, Uppå Väsby MK, 23.01; 12. Svein Kang, Hansen, NNM, 14 varv; 13. John Schreuder, Haimann, Fvee Nederl, 14 varv; 14. Björn Stangeland, Hansen, KNA, 12 varv; 15. Kåre Søyland, Hansen, NNM, 11 varv.

CASTROL CUP: 1. Jan Ellemann-Jakobsen, Volvo, Fjärås MK, 12.24; 2. Peter Franzén, Escort, AMF, 12.24; 3. Bengt Öhrberg, BLMC, SSK, 12.25; 4. Torbjörn Högberg, Volvo, Göteborgs SVK, 12.26; 5. Morgan Petersson, BLMC, SSK, 12.27; 6. Per Sverstedt, Volvo, Göteborgs MF, 12.40; 7. Sylve Nilsson, Volvo, Göteborgs MF, 12.50; 8. Bo Larsson, Escort, Bollnäs MK, 12.55; 9. Bengt Allansson, Volvo, Team Maritima, 12.56; 10. Gert Johnson, Skaraborgs SVK, 13.01; 11. Gert Petersson, Opel, Järfälla MK, 13.02; 12. Ingvar Jardenius, Cortina, Anderstorp RC, 13.06; 13. Olav Jacobsen, Escort, NKM Rana, 13.06; 14. Svein Aarnestad, BLMC, KNA, 13.10; 15. Jan Björnehag, Volvo, Anderstorp, 13.11.

RENAULT 5 TS CUP: 1. Bengt Winqvist, Renault 5 TS, Norrköpings MK, 14.12; 2. Benne Andersson, Renault 5 TS, Halmstad AK, 14.14; 3. Kjell Eriksson, Renault 5 TS, Karlskoga MK, 14.17; 4. Anders Dahlgren, Renault 5 TS, Ulricehamns MK, 14.17; 5. Erling Carlsson, Renault 5 TS, Falkenbergs MK, 14.18; 6. Birgitta Uppling, Renault 5 TS, Solna MS, 14.18; 7. Gert-Els Elsson, Renault 5 TS, Falkenbergs MK, 14.19; 8. Alf Lörén, Renault 5 TS, Falkenbergs MK, 14.26; 9. Rune Klint, Renault 5 TS, Uppå Väsby MK, 14.26; 10. Billy Andersson, Renault 5 TS, Tidaholms MK, 14.26; 11. Roland Johansson, Renault 5 TS, Ljungby MK, 14.28; 12. Christer Hjalmarsson, Renault 5 TS, Monstérås MK, 14.30; 13. Christer Lundberg, Renault 5 TS, Hylle MS, 14.34; 14. Borje Gabriellsson, Renault 5 TS, Halmstad AK, 15.09; 15. Egil Hovden, Renault 5 TS, KNA Särpsborg, 15.09.

Jan Ellemann-Jakobsen leder här före Peter Franzén och Bengt Öhrberg i sin Bi-salva sponsade hunkoja.



F3 RUTAN

Så som då den tuffa EM-toppen hit till var Knutstorp-arena för en dust om mycket viktiga poäng. Anders Olofsson hade ju tappat sin EM-ledning på franska Magny-Cour där han körde en franskbyggd Martini-bil och med denna lyckades han inte så bra som vi är bortskämda med, han slutade tia. I och med detta befann sig Lammers och Gaillard i delad totalledning fyra poäng före Anders.

Vid träningen på Knutstorp visade dock Anders var skäpet skall stå, genom att med sin Strike-Up Ralt ha snabbaste träningstid 32 hundra delar före närmaste man italienern Fabi och så följde ytterligare tretton ekipage inom 1 sekund. Efter kvalheaten på lördagen utbröt det våldiga diskussioner beroende på att Fabi i sin vilda jakt hade snurrat några gånger och kört upp sig igen, men till sist hamnade utanför banan och inte tog sig i mål. Han var därigenom inte kvalificerad för att starta i finalen, vilket han inte ville acceptera utan vidare. Det ryktades bl.a. att han skulle "köpa ut" några av de sista som kom i mål i hans kvalheat och därigenom komma med. Hur som helst fann han att några av de deltagande bilarna saknade stötbåge framför instrumentbrädan och protesterade mot dessa för att därmed få dem utesluta. Denna protest avslogs dock, men Fabi körde ändå ut på uppvärmningsvarvet varefter han så togs av banan vid startplattan. Det bästa kanske dock hade varit att låta honom åka, för det föreligger nu risk att han genom en vädjan till FIA kan få hela tävlingen ogiltigförklarad, men efterklok är det ju lätt att vara. Varför han kan få tävlingen struken skall jag nu försöka förklara.

I november -77 skickade FIA ut ett tekniskt meddelande (till Bilsporthörbundet) som redogjorde att denna bäge måste finnas på alla internationellt tävlande F3:or 1978 samt hur den skall vara konstruerad och fastsatt. En del tolkade detta meddelande till att gälla endast nytillverkade bilar. Vid närmare förfrågan och förklaring från FIA har nu konstaterats att det gäller

för samtliga bilar i F3 fr.o.m. 1 jan -78. Fabi har alltså rätt. Meddelande om denna regel skulle ha införts i idrottsbladet och borde ha sänts även till SARF eller allra helst alla som tävlar i F3-klassen under 1977. Inget av detta har emellertid skett, inte heller finns denna bestämmelse med i Sveriges Bilsporthörbundet eller FIA:s gula regelbok 1978. Hur skall då den enskilde F3-föraren kunna få reda på en sådan sak? Var och en kan rekommendera tekniska meddelanden från FIA i Paris har vi upplysts om men det verkar för mig ganska långsamt om det skulle behövas.

Innan allt detta har utretts har nästan hela veckan gått och de flesta är i Karlskoga eller på väg dit. Där har besiktningsschefen fått order av förbundet att ingen bil får starta utan denna bäge, varför en del förmodligen tvingas bil åskåda på Kanonloppet i stället för att köra.

På förbundet beklagar man att detta missats och det går ju bra då man till skillnad mot förarna inte behöver stå för några ekonomiska konsekvenser. Förbundet har försökt att få dispens från FIA för Karlskoga-tävlingen, men detta vägrades definitivt. För att överhuvudtaget ha några chanser att klara Knutstorp-tävlingen från att strykas är det nog tyvärr enda chansen att "offra" dessa killar som inte kan få dit några bägar till Kanonloppet.

Vid starten av finalen på Newsracet i Knutstorp fick vi så uppleva en olycksallig masskrock. Anders och Rothengatter stod i första ledet, och vad som riktigt hände är svårt att hinna uppfatta då man oftast är koncentrerad på några speciella killar. Det verkade dock som om Rothengatter från sin vänstra startposition skar snett över banan och touchade Anders för att sedan slå i räcknet på höger sida banan. I och med detta blev det stor kalabalik bland de efterföljande vilka våjde så gott det gick men så tätt som det är mellan bilarna var det omöjligt att undvika hopkrokningar och så var kraschen ett faktum. Loppet flaggades av och det blev omstart med sig bilar borta och där var Anders helt ohotad loppet igenom. Spänningen koncentrerades då till Slim vilken kom iväg som tvåa och höll Lammers bakom sig större delen av loppet men fick ge sig på slutet och blev trea. För de olycksdrabbade i första starten blir det nu en jobbig vecka med att bygga upp och justera in sina bilar igen till Kanonloppet. Gelleråsbanan är öppen för träning två dagar veckan före loppet vilket är mycket bra och det kommer säkert att utnyttjas av många.



FOKLIS

Det finns massor av roliga tillbehör i Sverige. Det kommer snart nya delar för oss bilsporthälsor. Vi tänker titta närmare på det här. Kanske testas vi några tillbehör ibland. Kanske barn presenteras vi dom. Sådant kan ni läsa om i den här spalten. Ibland plockar vi också in en och annan snabb bil som presenteras. Bilar och grejor som ligger i bilsporthälsor linje.

NYA KATALOGER

Ronwill Speedshop har i dagarna kommit ut med sin nya katalog, 56 sidor, med många intressanta trimningsdelar och tillbehör för bilentusiaster. Dessutom en intressant artikel om kamaxlar. Katalogen kostar 10:-. Biltomas nya höstkatalog är här, på hela 180 sidor med massor av biltillbehör. Katalogen är rikt illustrerad med bilder, många i färg. Man kan skicka efter katalogen mot 2:60 i svenska frimärken.

Ronwill

Speedshop AB

08-121212

NOVUDKATALOG



Teo Fabi (överst) ser funderig ut. De två tävlingarna i Sverige var för hans del inte alls lyckade. Anders Olofsson verkar titta i stjärnorna efter ett sätt att klara av Lammers. (underst).

Forts. från föreg. sida

— Det är oerhört jämnt och den här tävlingen blir nog den tuffaste hittills i EM-serien, spödde Anders Olofsson, när han på lördagskvällen

studerade startuppställningen inför söndagens tävling i Kanonloppet på Gellerådsbanan i Karlskoga.

— Den här tävlingen jag varit med om att köra, kommenterade segern, holländaren Jan Lam-

mers, när han drog av sig hjälmen efter tävlingen.

— Konkurrenten i den här F3-serien är värre än i Formel 1, hävdade danske veteranen och fabriksföraren Torkild Thyrring, som fick en svart dag i Karlskoga. Titta på våra träningsrider, en 10-12 förare kan ligga inom några få tiondels sekunder. Jag tror det är en av de jämnaste klasser som någonsin körts i Europa.

Säsongens andra deltävling i Sverige — i samband med Kanonloppet — utvecklade sig helt efter de dramatiska former som just nu rådet i jakten på en topplacering i EM-tabellen.

Det visade sig redan under träningen, att Anders Olofsson inte skulle få någonting "gratis" denna gång. Kampen om tiondelarna var stenhård. När sedan svenskens värste konkurrent, Jan Lammers, lade på speciella träningsdäck för sista ridningspasset, var det bara för Anders att plocka fram rätt antal 1000-lappar och följa efter.

Efter den suveräna segern på Ring Knutstorp, helgen före, hade halmstadsföraren pressen på sig, att upprepa bravaden i Karlskoga. Dessutom var det ju EM-ledningen han skulle återta på hemmaplan.

Kanonloppets 6.000 åskådare ville givetvis också se Olofsson triumfera överst på prispallen, men de största kraven hade nog Anders Olofsson ställt på sig själv i det här loppet. En EM-ledning hade ju suttit fint i ryggen, när serien drar vidare till Donington i England, där "kronprinsklassens" förare kritiskt granskas av de stora ställen.

Men trots snabbaste träningsrid, vunnet kvalheatet och poole position i tävlingen, utvecklade sig inte riktigt efter Anders' planer. Kroken det hakade upp sig på, utgjordes av den lille kryllhårige Jan Lammers från Holland. Olofsson orkade med att passera tre förare, sedan han

kommit ut som femte bil efter starten och första kurvan. Ja, han t o m klarade italienaren Teo Fabi två gånger, men av Lammers fick han inte minsta lilla lucka den här gången.

Jo, jag hade faktiskt en chans, berättar Anders efter loppet. Lammers fick ett kast och var på väg att snurra i en kurva, men jag blev så häpen över hans oväntade sladd, att jag faktiskt var nära att snurra själv.

— Sedan stängde han väl i varje kurva kurva igenom, fortsätter Anders.

— Ojste, undrar vi? — Nej, men effektivt, rättar Olofsson. Jag hade gjort samma sak själv om rollerna varit ombytta.

Anders Olofsson var kanske inte så mycket besviken på att han inte klarade Lammers (och därmed EM-ledningen), som han var på sin egen start.

— Det är märkligt. I början av denna säsong gjorde jag bra starter, men nu är det omöjligt.

Han tänker tillbaka på sin poole position och starten, där inte enbart Lammers i första ledet stack ifrån, utan även andra- och tredje ledets förare.

Svensken är mästare på att avvakta bakom och sticka förbi fräckt när tillfälle ges. Därför var faktiskt Jan Lammers dubbel glad för den här segern:

— Att ha Anders Olofsson kloss bakom ett helt race är faktiskt jobbigt, förklarade holländaren. Det här var mitt livs hårdaste lopp — och roligaste seger, tillägger han och ser barnsligt lycklig ut i havet av uppvaktade supportrar.

Och Jan hade anledning att skina ikapp med solen i Värmland den här dagen. Segern över Anders, ledningen i EM men ändå mer värmden nu beskedet, att allt verkar klart för en Formel 1-körning hos Shadow i Hollands GP, helgen som stundar!

— Meningen var annars, att jag skulle börja köra Formel 2 nästa år, men nu verkar det gå ännu fortare till F1, jublar Lammers, som hade ett litet privat skämt för sig gentemot konkurrenterna.

Före tävlingen diskuterades om man skulle åka på de vanliga däck, som har markeringen Goodyear 50 eller om man skulle "sula om" till specialdäck, som endast har "Goodyear" i bokstäver på sidan. Diskussionerna var många i depån.

Så bestämde sig Lammers: På med de vanliga däck!

Det var bara det, att alla andra trodde Lammers lagt på specialdäck, för det stod endast "Goodyear" på dem. Jan hade teipat över siffrorna!

Men dessförinnan hade också Olofsson bestämt sig för specialdäck. Han tog beslutet utan att snegla på sin värste konkurrent.

Holländaren trodde dock, att han lurat Anders rejält och rev demonstrativt bort tejpbitarna vid prisutdelningen efter loppet! Klassens kalla krig...

Eje Elgh, vårt land ende F2-förare för närvarande, hade bidjits hem till det här racet. Det var nästan ett år sedan Eje körde en F3:a senast och hade därför lite problem att komma rätt från början:

— Jag har tappat respekten för bilen lite grand, förklarade Eje efter träningen. Det går inte att åka hur fort som helst i kurvorna.

Trots "ringrosten" vad gäller F3, visade Eje hemmapubliken i Värmland, att han är en mycket skicklig chaufför. En fjärdeplats i ett plötsligt inbopp som detta, säger väl det mesta.

— Jag kunde absolut inte kört ett dugg snabbare, fortsätter Eje. Bilen (en Chevron) gick så fort den kunde på denna banan. Den passar enkelt inte bilen.

Stefan "Lill-Lövis" Johansson, som normalt kör BP-serien i England, har blivit otursgubbe i de svenska EM-tävlingarna. På Knutstorp blev han bryskt påkörd, hamnade i avbärarräcket och kvaddade bilen. Till Karlskoga kom Stefan i nyrenoverad bil och skötte sig mycket bra i såväl tidsträning som kval. Det såg också bra ut i tävlingen tills kopplingen gick sönder efter två varv. Men även då höll växjöföraren sin fjärdeplats i loppet. Men så tre varv före mål, lossnade ena bakhjulet och här tog alltså racet slut för Stefan.

— Det är inte klokt vilken otur, sa en minst sagt ledsen Stefan efter racet.

En fin prestation i skuggan av de två i täten, gjorde än en gång Slim Borgudd, stockholmaren, som under våren och försommaren haft det mycket motigt i EM. På Knutstorp slog han till med en tredjeplats och den här gången blev han femma. Det var faktiskt starkt gjort av Slim att ta två nya EM-poäng. Efter en bra start, började bilen att gå på bara tre cylindrar och Slim tappade givetvis tempo. Men fick motorn att gå rent igen, men så började den krocka ånyo i slutet av loppet, varför Borgudd inte på långa vägar kunde åka i den takt som han behärskar i sina bästa stunder.

Ulf Svensson — F3-veteranen från Varberg — blev bäst svensk efter Anders, Eje och Slim. En bra prestation i det här sällskapet.

RESULTAT

Formel 3-EM: 1) Jan Lammers, Ralt RT 1, Holland, 44.19.2. 2) Anders Olofsson, Ralt RT1, Danmark, 44.20.7. 3) Teo Fabi, March 783, Italien, 43.50.2. 4) Eje Elgh, Chevron B43, Karlstad, S., 43.56.9. 5) Slim Borgudd, Ralt RT1, Stockholm, S., 44.01.7. 6) Patrick Gaillard, Chevron B43, Frankrike, 44.03.9. 7) Jacques Coulan, Marliri Mk 21, Frankrike, 44.18.2. 8) Huub Rothengatter, Ralt RT 1, Holland, 44.18.7.



F2-stjärnan Eje Elgh (överst) körde för vad bilen klarade. Var nöjd med sin fjärdeplats. Slim Borgudd (underst) gjorde mycket bra ifrån sig under de två svenska F3-tävlingarna. Samlade 6 EM-poäng, men är själv inte nöjd.

9) Arle Luyendijk, Ralt RT 1, Holland, 44.19.2. 10) John Nielsen, Ralt RT1, Danmark, 44.20.7. 11) Michael Bleekemolen, Chevron B43, Holland, 44.20.9. 12) Jim Crawford, Chevron B43, England, 44.40.6. 13) Ulf Svensson, Ralt-Toyota-Varberg, S., 44.56.2. 14) Pär Olsson, Chevron B38, Växjö, S., 45.00.2. 15) Enrico Uncini, Ralt RT 1, Italien, 45.15.6.

EM-ställningen sammanlagt: 1) Jan Lammers, Holland, 58. 2) Anders Olofsson, Sverige, 54. 3) Patrick Gaillard, Frankrike, 44. 4) Teo Fabi, Italien, 36. 5) Michael Bleekemolen, Holland, 30. 6) David Kennedy, England och Arle Luyendijk, Holland, 9. 8) Daniele Albertini, Italien och Roberto Compimissi, Italien, 8. 10) Slim Borgudd, Sverige, 6.

I sista minuten kör Greger till finalen!



Ulf Granberg vann. Bo "Ridas" Ridström slog till ordentligt och blev tvåa. Peter Norlander, som var irriterad på Granberg, troa. Bo "Emma" Emanuelsson fyra, för hans del sämsta placeringen under hela säsongen.

Men dagens man i Kanonloppet Super Star-fält hittar man inte i prislans topp. Bosse Ridström, som gjorde sin bästa insats för året för ursäkt. Nej, tävlingens lyckligaste förare fann vi på 10:e plats! Greger Pettersson, 27-årig köpman från Halmstad, klarade sig till Kinnekulle-finalen i sista kvalificerings-tävlingens absolut sista minut! En poäng fick Greger och med den är det grönt för hans del att köra finalen. Men det hängde på ett här...

Greger Pettersson, som faktiskt inte var riktigt säker på att få komma med i Super Stars Grand Finale, ens när loppet var kört, berättar själv om dramatiken på banan:

Greger Pettersson, som faktiskt inte var riktigt säker på att få komma med i Super Stars Grand Finale, ens när loppet var kört, berättar själv om dramatiken på banan:

— Jag och Per Kjellberg hade en stenhård fight. Per var framför mig. Jag gjorde allt för att köra om honom, men kunde inte. I velodromkurvan fick jag en lucka, men missade lite och då var Per Alm förbi i ett vips.

Greger fortsätter: — Jag låg bakom Kjellberg flera varv och avvakade en ny chans. På nionde varvet kom den. Kjellberg körde av i tröskurvan och fastnade och därmed var jag uppe på poäng-plats.

Greger var glad när han gick definitivt besked, att finalplatsen var grejod.

— Visserligen hade bilen varit med i finalen i alla fall, då Bo Wiesenheim tagit två poäng med den tidigare i år, men eftersom Bengt (Ohrberg) och jag i våras satte upp målet, att en av oss skulle åka i finalen, så känns det skönt att vara där nu, förklarar Greger.

Halmstadsföraren har delat körningen på bilen med Bengt Ohrberg. Den sistnämnde hade i knuts-

torpstävlingen en jättechans, att inte bara göra årets succé i Super Star, utan också ta sig till finalen. Han låg nämligen på en klar fjärdeplats, då Reine Wisell i brysk stil vände honom på banan.

— Det var tråkigt, kommenterade Bengt. Det kunde blivit mitt genombrott i stora klassen. Men jag kommer igen. Nästa år åker jag Super Star. Och då ska jag vara med och slåss om platserna på allva.

Per Kjellberg kom alltså inte med till finalen. Avvikningen i tröskurvan satte stopp för göteborgaren. Dess-förinnan hade han tvingats bryta kvalheatet på grund av växelåds-fel. Efter tidsträningen trodde man faktiskt, att Per Kjellberg skulle greja finalplatsen. Han hade femte bästa tid och hade gett sig den på att få en biljett till Kinnekulle Ring.

Bo Ridström är än en gång "höstens förare". När säsongerna börjar lida mot sitt slut, brukar både Bosse och bilen vara i bäst form. Efter andraplatsen i Kanonloppet (Obs i tuff kamp mot såväl "Emma"



Jan Elleman-Jakobsen eller Bengt Ohrberg? Jakten på Gellerådsbanan var tuff och SSK-klassen är ännu ovis.

som Peter Norlander) måste han räknas in bland kandidaterna som kan spränga Lerums-gängets dominans. "Lerums-ligan" består alltså av serietävlens tre översta namn, Ulf Granberg, Bo Emanuelsson och Peter Norlander.

Genom prispallsposten fick "Ridas" också kvitto på sin ihärdiga teori om att en Super Star-bil ska ha den stora motorn.

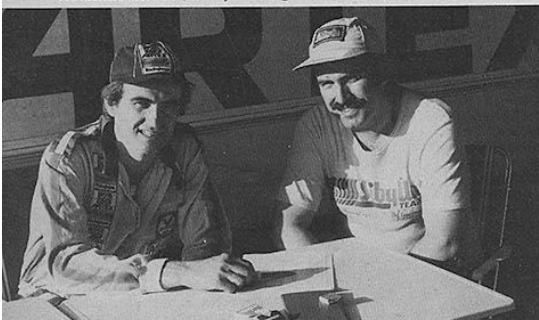
— Den går fortare på rakorna och jag har bättre bromsar, även om dom kan ta slut också för mig, hävdar Bosse.

Ridströms bil är tyngre men har alltså motsvarande större motor. I bästa dragracingstil demonstrerade han sin motorstyrka i starten. Från

Forts. på sid. 26



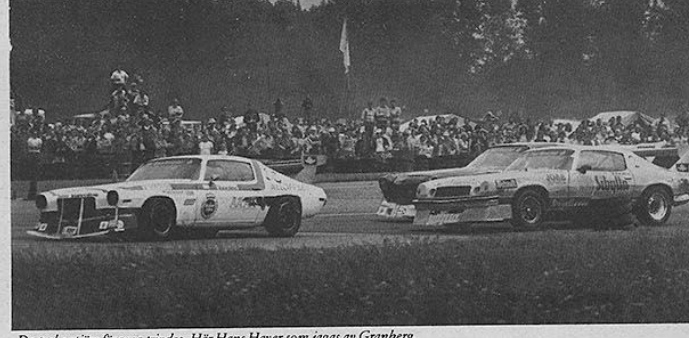
Två mästare mot varandra. Ulf Granberg har snurrat framför Hans Stuck.



Roger Wibom och Svenneric Ericson jobbar för att exportera Super Star.



Göran Pulls på körd och avknuffad i hand Super Star-stil.



De tyska stjärnförarna trivdes. Här Hans Hoyer som jagas av Granberg.

— Vi har samlat erfarenhet av racet vi körde på Diepolz (Västyskland) och är nu fast inriktade på att arbeta vidare för att även i framtiden kunna tävla på kontinenten.

Roger Wibom, sekreterare i Super Star-förarnas förening (SSSA), har tillsammans med Svenneric Ericson, konsult i förarföreningen, som det mest möjliga att i större skala kunna visa upp den helsvenska klassen på kontinenten.

— Inte bara det, fyller Roger i, vi jobbar för att få ett regelbundet utbyte med, exempelvis, Västyskland, där tyska själva bygger bilar efter vårt svenska reglemente.

Det var den 23 juli som 18 svenska förare med 23 bilar drog ner till flygplatsbanan Diepolz. Arrangörerna svarade för sponsordelen, där såväl res- som prispengar var

inräknade. Ett villkor var dock att svenskarna hyrde ut extorbilar till fem inhemska toppförare. Allt för att skapa intresse kring gästspellet i västysk massmedia.

— Det är just den biten som är väsentlig, betonar Roger Wibom. Det finns ett helt annat, och mera grundmurat, intresse för racing i Västyskland. Följden blir att radio, TV och vanliga dagstidningar ägnar mycket, mycket mer tid och utrymme åt sporten än vad vi någonsin kan drömma om här hemma.

— Det blir alltså lättare att få sponsorer för hela klassen, det är också enklare för varje enskild

förare att få en attraktiv sponsor.

Ett typexempel är IKEA, som här hemma inte reklameras via motorsporten, men som ställde upp och sponsade F 1-stjärnan Hans Stuck i diepolztävlingen. Pengarna det kostade det svenska företaget var såkert väl placerade, då västysk TV sände, inte mindre än, 20(!) minuter från just Super Star-racet. En anseelig del av den tiden visades just Stucks Camaro. Han blev nämligen slutsegrare i tävlingen.

— Vi menar givetvis inte överge SSK och svensk racing för att börja åka på kontinenten, betonar Roger Wibom. Nej, vi kommer att köra

en serie i Sverige precis som tidigare, men dessutom vill vi ge våra medlemmar möjligheten att åka några race utomlands. Det är en gammal dröm vi haft.

— Det ger grabbarna chans att få tävla om högre prispengar och indirekt chans att skaffa bättre sponsring, såväl i Sverige som utomlands, samt tillfredsställelsen att få komma ut och tävla mot nya förare.

I dag finns det inga Camaro-bilar i Västyskland som är uppbyggda efter det svenska reglementet, men det finns amerikanska grupp 1-bilar som går att modifiera. Dessutom, om det skulle bli en serie på

fyra-fem race på kontinenten, så kommer säkert inhemska förare att skaffa främ bil.

Redan i höst skall man köra ytterligare ett utlandsrace. Det är västyska arrangören som vill se svenskarna i "Säsongsavslutningsloppet" på belgiska Zolder-banan.

— Ja, det är riktigt, bekräftar Roger Wibom. Den 14-15 oktober skall vi tävla på Zolder om allt går i lås.

— Tyvärr har varken de tyska arrangörerna eller vi haft tillräckligt med tid för att planera samma fina ekonomiska förhållanden som gällde vid Diepolz-tävlingen. Men

vi har haft omröstning inom föreningen, och alla närvarande var överens om att vi skall ställa upp lojal, trots något sämre ersättning.

Roger Wibom tillägger också att SSSA-styrelsen just nu arbetar febrilt för att lösa sponsorbilar, typ rabatterade resor osv för att bjuda medlemmarna på en attraktiv tur till Zolder.

Den första presentationen av den svenska Super Star-klassen är avklarad i Västyskland i form av ett 20 minuter långt TV-program, där en av sportcheferna, Hans-Joachim Friedrich, talade varmt för klassen. Han inramade programmet med åkbilder som växla- des med intervjuer av inhemska racerstjärnor som deltog.

Olle Karlsson

Fort. från föreg. sida

sjätte position (tredje ledet) accelererade han förbi och ifrån hela gänget. Tog starten storstilat och kom ur tröskurvan i ledning. Ulf Granberg hängde emellertid på bakom och när de kurviga avsnitten på banan kom, kunde Uffe ta ledningen och senare också dra ifrån.

— Jag ville egentligen inte vinna idag, förklarade Uffe efter loppet. Det blir enformigt.

Néval, det var säkert inte många som trodde herr Granberg på den ord. "Granis" ger nämligen alltid allt vad han förmår i en tävling.

— När jag låg bakom "Ridas", var jag orolig för att "Emma" skulle komma, bättre Uffe på.

Granberg vill till varje pris ha "Emma" bakom sig i mål. Givetvis. För det är ju mellan dem två huvudmatchen stundande helg skall stå, om allt går planenligt . . .

Peter Norlander klippte till med dagens bästa tid i träningen. Men efter start i kvalhelet höll det på att gå riktigt illa för Norlander.

— Uffe kom rakt i sidan på mig efter starten, berättar Peter. Jag var av banan och höll på att bli kvar där.

— Jag missade tvåan växel, förklarar Granberg, därför hände det . . .

— Prat, kontrar Peter. Din bil flyttar väl sig inte i sidled för att du missar en växel . . . Men jag ska ge igen!

Psykningarna och det kalla kriget inför helgens stora final, började faktiskt redan efter tävlingen på Karlskoga! "Granis" och Peter står sida vid sida i första kvalet på Kinnekulle. Det blir tufft.

Triumf för Lars

Skåneföraren Lars Persson fick till en start av bästa Kanonloppsform i Formel Vee-racet, som ingick i Europapokalen och SSK-serien.

Lars tog hand om ledningen från första metern och höll den sedan storstilat i mål. Träningssnabbaste, norrmannen Birger Dyrstedt, hade faktiskt ingen chans att hänga med hyllingeföraren i svängarna. Udo Neumück, västysken, som stod i tredje startled, svarade även han för en superstart och tog sig upp på tredje plats. Här avvaktade han rutinerat Dyrstedts förehanden och när 10 av de 15 varven var överkade, hittade han den lilla lucka som behövdes för att köra om. Men Lars Persson hade han faktiskt ingen chans att nå.

Hans Hillebrink, Formel Vee-basen i Sverige, som har åkt så duktigt tidigare under säsongen, gick den här gången ut som fjärde bil. Men Hassie fick en smygande punktering efter något varv och sedan, när även motorn började överhettas, var det bara att slå av

på farten. Han rullade med fränslagan motor in över mållinjen. Blev 10:a i SSK och 9:a i Silverpokalen. Leif Hellberg blev fyra i loppet. Bra gjort med tanke på att han startade från sjätte led!

SSK:s två populära klasser, Castrol Cup och Goodrich Cup (motvarande Standard och Racingklass) håller sin popularitet av målningar beträffar. Två race återstår i båda klasserna, men redan nu kan man förutspå en strid på kniven om segern i respektive klass.

Jan Mattsson, som vann standardklassen i Karlskoga, befäste sin ledning. Men bakom honom skuggar Bill Taube och Kurt "Osten" Ohlsson, som delar andraplatsen. Bill kom bort denna gång, medan Kurt kom trea. Ingvar Ubbij fick starta sist i 34-bilsfältet, sedan han haft problem i träningen, men körde upp sig till en 12:e plats! Bra gjort och Ingvar finns även med i toppstriden.

I SSK:s racingklass kan man tycka, att Valvokände Jan Elleman-Jakobsen skulle vara så gott som klar för slutsegrin, sedan han storstilat körde om Bengt Öhrberg (3:a) och vann Karlskoga-racet. Speciellt som hotande Per Sturesson tvingades bryta. Men Jan är inte klar. Öhrberg och Sturesson, som ligger närmast efter i sammandraget, har lovat att komma igen. Dramatiken fortsätter och i den är även Torbjörn Högberg inblandad.

Bengt "Wicke" Winqvist, som fick

sin fantastiska segersvit (19 på 19 möjliga) bruten av Anders Dahlgren i Västyskloppet, kom igen och återställdes ordningen på torpet. "Wicke" visade, att han absolut inte har tappat ner sig för den uteblivna 20:e raka segern. Nej, men en speciellt komponerad lagarkrans i bagaget, anledande han till Karlskoga. "Wicke" dekorerade personligen Anders med kransen, omgiven av hela RS-gänget. På banden stod det: "Grattis för du lyckades bryta "Wickes" segersvit!" I det här gänget är man verkligen kompisar.

Men på banan gäller det tävling och då handlar det som bekant om Bengt Winqvist. Poole position-platsen omvandlade nöckingsföraren till seger med nästan tre sekunder. Två blev Benne Andersson från Halmstad, trea Kjell Eriksson, Karlskoga, och fyra denna gång Anders Dahlgren från Ulricehamn. Birgitta Uppling, enda tjej i klassen, låg länge väl framme, men fick ge sig och blev sexa i mål efter Erling Carlsson.

RESULTAT

Super Star: 1) Ulf Granberg, SSK, 15.00.8. 2) Bo Ridström, Huddinge MK, 15.04.1. 3) Peter Norlander, KAK/V, 15.04.8. 4) Bo Emanuelsson, Göteborgs MF, 15.07.2. 5) Mats Magnusson, Upplands Väsby MK, 15.11.5. 6) Christer Karlsson, Huddinge MK, 15.11.8. 7) Roger Wibom, MSK, Kvarnvingarna, 15.26.6. 8) Per Alm, 15.27.4. 9) Göran Pulls, SSK, 15.32.1. 10) Greger Pettersson, Halmstad AK, 15.33.1.

SSK:s Racingklass: 1) Jan Elleman-Jakobsen, Volvo Fjärds MK, 12.24.3. 2) Peter Franzen,

Escort, AMF, 12.24.7. 3) Bengt Öhrberg, BLAC, SSK, 12.25.0. 4) Torbjörn Högberg, Volvo, Göteborgs SVK, 12.26.5. 5) Morgan Pettersson, BLAC, SSK, 12.37.8. 6) Per Svanor, Volvo, Göteborgs MF, 12.40.1. 7) Sylve Nilsson, Volvo, Göteborgs MF, 12.55.0. 8) Bo Larsson, Escort, Bolnäs MK, 12.55.5. 9) Bengt Allansson, Volvo, Team Maritima, 12.56.8. 10) Inge Johansson, Corline, Göteborgs SVK, 13.01.6.

SSK:s Standardklass: 1) Jan Mattsson, Opel Ascona, Järfälla MK, 13.17.3. 2) Åke Andersson, BMW 1800, Bolnäs MK, 13.25.8. 3) Kurt Olsson, Volvo, Varbergs MK, 13.27.5. 4) Bengt Pettersson, Volvo, Karlskoga MK, 13.30.6. 5) Bo Edvinsson, Volvo, Borås MK, 13.32.8. 6) Ulf Larsson, Escort RS, Ulricehamns MK, 13.33.3. 7) Bruno Mårtensson, Volvo, Anderstors BC, 13.24.5. 8) Svan-Olof Sandberg, Volvo, Ulricehamns MK, 13.35.3. 9) Alf Andersson, Lotus Europa, Skaraborgs MK, 13.35.7. 10) Åke Gunnarsson, Opel Manta, Skene MS, 13.37.9.

Formel Vee (Silverpokalen): 1) Lars Persson, RPB, Sverige, 21.45.8. 2) Birger Dyrstedt, Veemo, Sverige, 21.47.5. 3) Leif Hellberg, RSM BeeVee, SMK Helsingborg, 22.10.7. 4) Calle Lundberg, Hansen, Enköpings MK, 22.11.0. 5) Jan Reitan, Hansen, NMM Oslo, 22.18.1. 6) Arne Jørgensen, Hansen, Norge, 22.18.5. 7) Lars Erik Granth, Hansen, Sverige, 22.35.1. 8) Jan C. Nordeng, Kalmann, Sverige, 22.41.0. 9) Hans Hillebrink, Veemo, Sverige, 22.45.4. 10) Per-Olof Svensson, FVee, Sverige, 22.55.2.

Formel Vee (SSK): 1) Lars Persson, RPB, Hylinge MS, 21.45.8. 2) Birger Dyrstedt, Veemo, NMM Rana, 21.47.5. 3) Leif Hellberg, RSM BeeVee, SMK Helsingborg, 22.10.7. 4) Calle Lundberg, Hansen, Enköpings MK, 22.11.0. 5) Jan Reitan, Hansen, NMM Oslo, 22.18.1. 6) Arne Jørgensen, Hansen, NMM Rømerike, 22.18.5. 7) Lars Erik Granth, Hansen, Falkenbergs MK, 22.35.1. 8) Jan C. Nordeng, Kalmann, 22.41.0. 9) Per-Olof Falk, Kalmann, Källereda MK, 22.41.9. 10) Hans Hillebrink, Veemo, Järfälla MK, 22.45.4.

Renault 5 TS Cup: 1) Bengt Winqvist, Norkrings MK, 14.12.3. 2) Benne Andersson, Halmstad AK, 14.14.9. 3) Kjell Eriksson, Karlskoga MK, 14.17.0. 4) Anders Dahlgren, Ulricehamns MK, 14.17.5. 5) Erling Carlsson, Falkenbergs MK, 14.18.0. 6) Birgitta Uppling, Solna MS, 14.18.5. 7) Gert-Ellis Eliasson, Falkenbergs MK, 14.19.2. 8) Alf Løren, Falkenbergs MK, 14.26.1. 9) Rune Kling, Upplands Väsby MK, 14.26.5. 10) Billy Anderson, Tidaholms MK, 14.26.9.

Kvalificerade förare kör ej Super Star-finalen!

22 förare har kvalificerat sig till Super Star-finalen på Kinnekulle Ring, nu till helgen. Man låter alltså alla som tagit 1 poäng eller mer vara med. Planerna var annars att bara 20 ekipage skulle få köra. Nu blir det i alla fall inte 20 bilar! Anledningen är att det finns två förare som kvalificerat sig, men som inte har bil. Bo Wiedesheim och Björn Steenberg har vardera 2 poäng, men står utan bil i finalen.

Det blir för dyrt att hyra, säger båda. Därför avstår vi. Kurt Ohlsson i Sibylla-teamet har också två poäng, men avstår trots att han har tillgång till stallets tredjebil.

Måste inrikta mig på Standard-klassen. Det blir hårt med flera kval och final.

Bo Brasta har visserligen egen bil, men tror knappast att han hinna köra för jobbet skul.

Skall försöka om det går, gärdar han dock.

Ovisst är det också om Per Eklund ska hinna hem till finalen från rally i Finland.

Och så sist, men inte minst: Kontrollerna om Bo "Emma" Emanuelsson finns i depån! Hans bil var utannonserad tidigare i veckan.

— Jag säljer och hoppar av finalen om det kommer någon köpare, sa "Emma" för en vecka sedan!

Det betyder att fyra-fem och i värsta fall sex förare kan utebli i den här finalen.

Slutställningen och startordningen i finaltävlingen båda kvalhelet, där 1:a, 3:a, 5:a osv startar i heat 1 och 2:a, 4:a, 6:a osv startar i heat 2:

1) Ulf Granberg 71, 2) Bo Emanuelsson 69, 3) Peter Norlander 49, 4) Reine Wisell 36, 5) Leif Sjåstrand 27, 6) Christer Karlsson 25, 7) Mats Magnusson 24, 8) Roger Wibom 20, 9) Per Eklund och Bo Ridström 16, 11) Per Alm 15, 12) Kjell Ahnelöv 13, 13) Sune Olsson 8, 14) Kaj Hilding och Göran Pulls 3, 16) Bo Wiedesheim, Björn Steenberg, Björn Ribers och Kurt Ohlsson 2, 20) Bo Brasta, Bengt Nilsson och Greger Pettersson 1.

Super Star-klassen som är det tuffaste svensk motorsport bjudits på under 70-talet och som har blivit en succé tack vare sina förareprofiler. Tyvärr tyder mycket på att man inför nästa år mister den kanske största profilen — Bosse "Emma"...