

SSK-finaler i strålande solsken

• Kinnekulle Ring och en strålande höstdag satte punkt för årets racingsäsong den 20 oktober. Traditionenligt kördes tävlingen på en lördag så att avslutningsfesten och prisutdelningen kunde hållas på kvällen.

Tävlingarna blev lika bra som vädret, inte nog med att heaten var spännande. SSK, landets mest rutinerade arrangör, lyckades genomföra tävlingen på en timme och fyrtio minuter, något av ett svenskt rekord.

SSK-serien har fått rykte om sig i år att vara tuffare och svårare att vinna än SM. Ett rykte som man förstärker när man ser de stora kvalificerade startfälten. Dessutom har SSK-förarna verkligen fått kämpa för mästerskapstitlar. Tio tävlingar uppdelade i två omgångar om sex var på vår- och höstsäsongen har genomförts. Förarna har fått räkna bort två tävlingar från vardera säsong.

Vredestein Cup

• Turbotrade bilar gjorde entré i SSK:s standardklass redan i fjol, redan då visade det sig att det var framtidens melodi. Janne Mattsson vann serien i fjol med en turbotradad Opel Ascona. I år har turbobilar återigen dominerat, främst genom Janne Mattsson och Åke Gunnarsson, både har kört Opel, Janne en Ascona och Åke en Manta. Den enda förare som lyckats ta en seger utan turbo är Stockholms Björn Persson i sin Porsche. Janne som har haft mest erfarenhet med turbo har varit mest dominant. Efter vårsäsongen ledde han serien med maximal poäng och

hade inte varit sämre än tvåa någon gång. Till höstsäsongen hade Åke Gunnarsson fått ordning på sin turbo och lyckats ta hem två segrar. Men här liksom i Castrol Cup gällde det att ha en driftsäker bil och jämna resultat för att hålla sig kvar i tabelltoppen. Tre förare med "icke turbo"-bilar hade hållit sig framme, Björn Persson i Porsche, Bruno Mårtensson i Volvo och Gunnar Ericsson i Volvo. Inför finalen var det sålunda fyra bilar som slogs om andra och tredje plats i serien. Janne Mattsson var redan klar mästare.

Under träning skrotade Björn Persson motorn i sin Porsche men fick ändå en fjärde träningsrid. Åke Gunnarsson fick inte sin turbo att fungera och hamnade på femte tiden. Bäst var Janne Mattsson före Gunnar Ericsson. Bruno Mårtensson hade tredje tiden. När det var dags för tävling fattades det för Åke Gunnarsson att vinna för att bli tvåa, å andra sidan om Åke blev sämre än tionde man och Bruno Mårtensson blev minst tvåa skulle Björn behålla sin andra plats och Bruno bli trea. Därför koncentrerades intresset på Åke och Bruno. Att Åke mycket väl kunde vinna trots en dålig träningsrid hade han visat förr, Bruno hörde till de förare som hade driftsäker bil och jämn körstil.

När starten gick stack Bruno förbi Gunnar Ericsson och kom i väg som tvåa efter Janne Mattsson. Åke Gunnarsson kom iväg som femte man. Denna ställning höll sig i två varv. På tredje varvet kom Kent Stolpe om Åke som såg ut att ha fel på bilen. Ett varv senare gick Bill Elvborn också förbi och Åke ramlade ner till sjunde plats.

I toppen låg Bruno på andra plats hårt uppvaktad av Gunnar Ericsson. Signaler från depån talade om för Bruno att Åke Gunnarsson höll på att ramlade ned i fältet. Bruno uppmärksammade och ökade tempot, skakade av sig Gunnar Ericssons uppvaktning och tog upp jakten på ledande Janne Mattsson. Men det var inte bara Bruno som ökade tempot. Åke Gunnarsson satte igång med en kanonlin körning och lyckades, trots att bilen inte fungerade bra, hålla sig kvar på sjätte platsen. Den ordningen höll sig in i mål. Janne Mattsson tog sin sjunde seger och mästerskapstiteln för andra året i rad, Bruno blev tvåa och fyra i mästerskapet. Gunnar Ericsson trea och femma i mästerskapet. Slutställning i serien var dock att Björn Persson blev tvåa och Åke Gunnarsson trea.

Formel Ford

• Vem som skulle bli mästare i Formel Ford var i högsta grad ovisst. Inför finalen ledde Yngve Sällkvist med bara en poäng före Per Gustafsson. Per hade missat många tävlingar på vårsäsongen och hade under höstomgången kämpat hårt för att ta in Yngves försprång. Fyra segrar av sex möjliga blev Pers facit i jakten. Yngve Sällkvist behövde förbättra sin poängskörd genom minst en fjärde plats i finalen. En uppgift som inte skulle bli lätt med så kvalificerat motstånd som "Nettan" Lindgren, Tommy Rydén, Hasse Järefäll o.s.v. med på startlinjen.

Efter träningen såg det mörkt ut för Yngve, Per Gustafsson hade bästa tiden och Yngve med

sjuk motor hade inte bättre än nionde plats i starten. Men när startflaggan gick satte Yngve pedalen i botten och kom iväg som sjätte man. Per tog ledningen för Tommy Rydén. Den ställningen höll sig i tre varv. På fjärde varvet gick Yngve upp på femte plats, en plats ifrån mästerskapstiteln, men hade långt kvar till fjärde man.

Yngve gav sig inte utan jagade vidare efter Tommy Rydén som hade fått släppa sin andra plats till norrmannen Björn Langrekken. På åttonde varvet var han ikapp och gjorde en våg omkörning i kvarnkurvan, nu var serie-segern på gång, bara bilen höll fram till mål. Och det gjorde den. Dagens lyckligaste kille klev ur bilen efter loppet, årets formel Ford-mästare i sin första riktiga säsong. Andra platsen i serien gick till Per Gustafsson och tredje till "årets flicka" i svensk racing "Nettan" Lindgren som bröt finalen redan på första varvet.

Castrol Cup

• SSK:s specialracingklass – Castrol Cup – hade de senaste åren varit en av svensk racings bästa och 1979 års upplaga har varit mer spännande än någonsin. Här har ett gäng göteborgsförare med Kent Heijel och Torbjörn Högberg i spetsen haft en dominerande roll. Utmaningen har framförallt kommit från stockholmaren Jürg Bächli och de två skåningarna Bengt Öhrberg och Per Sturesson. Att vinna en deltävling i cupen har inte varit självklart för någon utav förarna, fem olika förare har varit högst på prispallen under årets lopp. Det som har givit framgång i serien är

svarare driftsäkerhet hos bilen och jämnhet hos föraren.

Till finalen var Kent Heijel efter en strålande säsong i ohotad serieledning men om platserna bakom honom var det tufft värre. Sex förare kämpade om åran. Mest sugen var nog Jürg Bächli som hade en bil som var en klar vinnare bara den höll, en seger i finalen skulle ge honom minst en tredje plats totalt. Samma gällde Torbjörn Högberg, som efter tre brutna tävlingar i rad, behövde en topplacering för att behålla sin andra plats. Ett krig inom kriget om en eventuell tredje plats stod också mellan Bengt Öhrberg och Peter Sandén som låg trea respektive fyra inför finalen. Och när träningsriderna blev klara såg det ut som om årets batalj var på gång. Torbjörn hade "pole position" med Jürg bredvid sig. Serieledande Kent Heijel stod i andra raden med Peter Sandén bredvid sig och i tredje raden strax bakom Peter stod serie-trean Bengt Öhrberg. När starten gick var ordningen i väg Torbjörn Högberg, Volvo 343, Kent Heijel Capri, Jürg Bächli Opel Manta, Peter Sandén Volvo Amazon och Bengt Öhrberg hundojka. Fem olika bilmärken som sedan i tio varv bjöd på en härlig fight. Jürg Bächli behövde i det låget en seger för att komma trea i slutställningen och jagade intensivt för att komma om Kent Heijel och ta upp jakten på ledande Torbjörn Högberg. Men denna dag hade alla kontroll på både nerverna och bilen, så trots alla omkörningsförsök och sena inbromsningar höll bilarna sin inbördes ordning ända fram till mållinjen. Torbjörn Högberg var klassens lyckligaste när han flaggades

av som segrare, det var kul att vinna finalen efter alla tidigare motgångar. Jürgs tredje plats räckte inte för att få upp honom i tabelltoppen, det blev istället Bengt Öhrberg som tog hand om tredje platsen eftersom Peter Sandén inte orkade köra ifrån honom. Slutställningen blev sålunda Kent Heijel Ford Capri i topp före Torbjörn Högberg Volvo 343 och Bengt Öhrberg BLMC Hundkoja.

SSK Prototyp

• Med Sports 2000's introduktion till Sverige ett år tidigare än beräknat har prototypklassen fört en tyndare tillvaro. Men SSK har alltid ställt upp med garantier för de klasser som utlyst i serien och därför har prototyperna fått köra trots lågt deltagarantal.

Till skillnad från övriga SSK-klasser som har kört 12 deltävlingar och räknat bort fyra har prototyperna kört sju där alla räknas. Inför finalen hade Ronnie Petersson, som normalt kör Sports 2000, redan tagit hem mästerskapet i en Lotus 23. Striden var därför mer koncentrerad kring andra platsen mellan Håkan Strandner och Bengt Andersson. Håkan hade fått låna Ronnie Peterssons Lotus till finalen, Ronnie satt i sin Sports 2000-bil. Och det var dessa två som dominerade både i träning och tävling.

Det var ganska kul att se hur liten skillnaden var emellan den gamla Lotusen, med sin betydligt starkare motor, och den nya Tiga Sports 2000. Träningsriderna skilde med bara åtta tiondels sekunder. Snacka om utveckling på chassin och våghållning.

Glad SSK-mästare var Janne Mattsson som dessutom tog hem Vredestein Cup.



Årets tjej i svensk banracing heter "Nettan" Lindgren som här uppvaktas av Per Gustafsson.



SSK-mästare i Formel Ford blev Yngve Sällkvist som här tar emot gratulationerna tillsammans med tvåan Per Gustafsson.

Janne Mattsson, SSK-mästaren, vann Illustrerad MOTOR SPORT's Trofé

• Varje år utses en SSK-mästare oavsett klass. Titeln går till den förare som erövrat flest poäng. Vinnaren får varje år ett pris från Illustrerad MOTOR SPORT i form av en pampig pokal som delas ut vid den traditionella avslutningsfesten.

Årets mästare, Janne Mattsson, tog hem pokalen med fenomenala 86 poäng av 88 möjliga. En prestation som är fantastisk då han lyckades göra det i SSK:s största och tuffaste klass Vredestein Cup.



Mästaren i Castrol Cup Kent Heijel i mitten med tvåan Torbjörn Högberg t.h. och trean Bengt Öhrberg t.v.

Bäst i SSK:s prototypklass blev Ronnie Petersson t.h. med tvåan Håkan Strandner till vänster.



SSK:s bästa i formel Vee, fr. v. trean Jan Reitan, mästaren Thomas Waara och tvåan Hans Hillebrink.



Lady Racing Club passade på att ha prisutdelning samtidigt med SSK och här är de tre bästa fr. v. trean Ulla-Brith Vigh, ettan Lisbeth Holmberg och tvåan Ulla Fjellström.

SSK-FINALER I STRÅLANDE SOLSKEN □□□□□

forts fr sid 33

När startflaggan höjdes visade Ronnie sin rutin och tog ledningen före Håkan och Bengt Andersson. En ledning som han höll i tre varv. Det var Lotusens motorstyrka som avgjorde för Ronnie hängde på igen i kurvorna men kom efter på långa rakan. Bengt Andersson som låg trea hela loppet distanserades av de två. Segern gick till Håkan Strandner med Ronnie Peterson på andra plats. I slutställningen var dock Ronnie Peterson i topp före Håkan Strandner och Bengt Andersson.

Formel Vee

• Inför finalen var det hårt mellan Hasse Hillebrink och Tomas Waara med bara tre poäng som skilde dem åt. Hasse måste vinna och ha minst en bil emellan sig och Tomas för att klara hem titeln. Att det skulle bli en tuff fight visades redan efter träningen, Tomas var snabbast med Hasse tvåa, en tiondel efter. I starten stod de två sida vid sida, bakom sig hade de Leif Hellberg som bytt ut sin Sports 2000 mot Lena Winblads FVee och motocrosstjärnan Thorleif Hansen som i år har banracing som avkoppling. Norrmannen Jan Reitan som låg trea i tabellen hade femte träningsled.

När startflaggan höjdes gjorde Tomas en kanonstart och drog iväg jagad av Hasse och Thorleif. Även Jan Reitan gjorde en bra start och kom iväg som fjärde man. Denna ställning höll sig i

fyra varv tills Jan snurrade i depåkurvan och slog sönder bilen mot ett räcke och fick bryta. Upp på fjärde plats Christer Nyholm, Leif Hellberg som missade starten låg femma. Tomas hade dragit ifrån ordentligt och verkade ohotad, men på sjätte varvet snurrade han och gav Hasse chansen att köra ikapp och förbi. När Tomas väl kom upp

på banan igen hade han fortfarande en andra plats men ingen chans att återta ledningen.

Thorleif Hansen som fortfarande låg trea såg sin chans att ta en andra plats och satte in en våldsam jakt på Tomas, men med bara två varv kvar hann han inte göra allvar av hotet. I mål höll sålunda ställningen med Hasse Hillebrink först

över mållinjen före Tomas och Thorleif. Segern var Hasses fjärde i följd, men räckte ändå inte till en mästerskapstitel, Tomas Waaras andraplats och en bättre poängskillnad på vårsäsongen gav honom mästerskapstiteln 1979. Hasse kom på andra plats och norrmannen Jan Reitan klarade tredje platsen trots sin krasch.

Slutställning i SSK-serien Formel Vee

1. Thomas Waara, Hansen	75
2. Hans Hillebrink, Veemax	74
3. Jan Reitan, Hansen	57
4. Christer Nyholm, Veemax	56
5. Christer Petersson, Hansen	40
6. Lars Erik Granath, Hansen	31
7. Calle Lundberg, Hansen	31
8. Peter Svensson, Hansen	30
9. Birger Dyrstad, Veemax	29
10. Christer Skaby, Hansen	25

Slutställning i SSK-serien Prototyper

1. Ronnie Peterson, Tiga/Lotus	23
2. Håkan Strandner, Lotus/Tiga	16
3. Bengt Andersson, Lola	12
4. Kjell Wallin, Mallock	8
5. Kay Wannerstrand, Lola	7
6. Björn Steenberg, Focus	5
7. Nils-Olof Johnson, Mallock	4
8. Anders Tenor, Lola	3
9. Gustaf Dieden, Tiga	3
10. Claes Wachtmeister, Mallock	3

SSK finaltabeller

Slutställning i SSK-serien Vredestein Cup

1. Janne Mattsson, Opel Ascona	86
2. Björn Persson, Porsche	73
3. Åke Gunnarsson, Opel Manta	69
4. Bruno Mårtensson, Volvo	65
5. Gunnar Ericsson, Volvo	64
6. Bengt Petersson, Volvo	36,5
7. Ingvar Uthby, Volvo	28
8. Rolf Malm, Volvo	23
9. Kent Stolpe, Volvo	22
10. Sven Forslund, Opel Kadett	16

Slutställning i SSK-serien Castrol Cup

1. Kent Heljel, Ford Capri	75
2. Torbjörn Högberg, Volvo	62
3. Bengt Öhrberg, BLMC	55
4. Peter Sandén, Volvo	53
5. Jürg Bächli, Opel Manta	49
6. Inge Johnson, Ford Capri	44
7. Morgan Petersson, BLMC	41
8. Per Stureson, Simca	38
9. Lars Nordahl, A-H Sprite	32
10. Bengt Allansson, Volvo	21

Slutställning i SSK-serien Formel- Ford

1. Yngve Sällqvist, Royale	57
2. Per Gustafsson, Royale	55
3. Neltan Lindgren, Tiga	42
4. Christer Eriksson, Van Diemen	38
5. Mikael Nordlander, Tiga	33
6. Nils-Erik Persson, Van Diemen	29
7. Jan Wahibek, Royale	28
8. Torbjörn Henrysson, Crosslé	25
9. Håkan Olsson, Van Diemen	22
10. Björn Langrekken, Van Diemen	21