

SSK-serien

Av OLLE KARLSSON

170 bilar i de fem klassiska SSK-klasserna.
62 bilar i Yokohama Cup, 46 i klass 1 och 36 i Castrol cup.

Stockholms Sportvagnsklubb (SSK) befarade - en minskning inför racingåret 1993, den 23:e säsongen av SSK-serien, men de farhågorna kom på skam.

De tre bilkarosklasserna har endast haft en ytterst marginell minskning, trots allt tal om dåliga tider.

Däremot har SSK-seriens två Formelbilsklasser, Formel Ford och Formel 4, minskat i antal. Med hjälp av respektive föraröreningar har SSK dragit igång en inventering av Formelbilar för att försöka aktivera de förare som inte är aktiva, och/eller få igång de bilar som parkerats.

Georg – Årets SSK:are

Årets suverän i SSK-serien blev Georg Bakajev, Borås, i Yokohama Cup. För andra året i rad vann han klassen efter sex segrar, en andra och en fjärdeplacering.

Därmed körde Bakajev också till sig utmärkelsen "årets SSK:are" för andra säsongen i sträck. "Årets SSK:are" blir den förare som tagit flest poäng i de fem klassiska SSK-klasserna.

Kanonstopp!

Castrol Cup, klassen för specialracingbilar, utvecklades under säsongen till ett nervpirrande drama. Det hela kulminerade till ett familjedrama.

Georg Bakajev, Borås MK, tog åter hem titeln "årets SSK:are" efter att ha vunnit Yokohama Cup med sin BMW M3.

Foto: M BJÖRK



Anders Dahlgren, Ulricehamn, (sittande) fick i år ge sig för sonen Mikael i kampen om segern i Castrol Cup.

ma vid den stora finalen på Kinnekulle Ring den 18 september.

Torbjörn Nordenström från Gnosjö var storfavorit till klassegern inför säsongstarten. Torbjörn har tidigare år varit lite av den "ständiga tvåan" i Castrol Cup. Många, till och med de värsta konkurrenterna på banan, har lidit med Nordströms otur i avgörande lägen.

1993 startade emellertid helt programenligt för Gnosjöföraren. Tre segrar i de tre inledande tävlingarna. Sedan blev det visserligen en fjärdeplats på Falkenbergsbanan, men Torbjörn var snabbt tillbaka överst på prispallen i femte deltävlingen på Kinnekulle Ring den 25 juli.

Det går nog inte att rubba Nordström i år, var den allmänna meningen bland konkurrenterna när bara tre deltävlingar återstod.

Så var det dags för Kanonloppet på Gällersåbanan i Karlskoga med två deltävlingar. På en sekund förändrades Torbjörn Nordströms chanser till seger. Motorn i hans fina Manta skar och

därmed var en racinghelg med två tävlingar bortblåst. Det var här Torbjörn skulle säkrat segern i klassen, i stället fick han stå och titta på när konkurrenterna tog viktiga poäng.

Om Torbjörn drabbas av mardrömmar så måste det handla om Gällersåsbanan. 1992 rök nämligen också segerchanserna på denna bana!

Familjedrama!

Med Nordström borta inför finaltävlingen på Kinnekulle Ring stod tipset till en annan rutinerad förare som kämpat många år för att vinna sitt första SSK-mästerskap: Anders Dahlgren, 43 år, Dalum, utanför Ulricehamn.

Anders som debuterade i racing 1976, har ett SM guld i Grupp A i en VW Golf GTi från 1984. Men någon klasseger i SSK har det inte blivit trots att Anders tillhör de racingförare som aldrig står över en tävling hur obetydlig den än är.

Anders toppade Castrol Cup-serien på 95 poäng, före sonen Milael, 88, Georg Bakajev (han har dubblat i två klasser under 1993), på 84.

Med andra ord kunde Anders åka taktiskt igenom finalen och inte ge sig in i några osäkra figheter under loppet.

Dahlgren, som för övrigt vann sitt första racerlopp redan 1978, såg också ut som en vinnare när finalstarten hade gått på Kinnekulle. Leif Frykås tog visserligen ledningen, men sedan kom Anders iväg före Mikael. När bilarna passerade mållinjen för 11:e gången (av 12), kunde racet liknas vid "lugna gatan" för Anders vidkommande.

Men racing är en oförutsägbart sport. Det vet alla. När bara tre kurvor av Kinnekullebanan återstod, gick svänghjulet sönder i Dahlgrens fina Mercedes. Han rullade ut vid sidan av banan, såg hur Mikael och de andra passerade, och visste att det var kört med klassegern.

I stället fick han på avstånd se hur Mikael, 23 år, fick målflagg och därmed var mästare!

Jag gläds givetvis med Mikael, sa Anders efter racet. Han har kört bra hela säsongen och är värd segern.

– Jag tyckte synd om farsan där han stod parkerad, förklarade Dahlgren junior en stund efter loppet. Tänk vad nära han var....

Mikael blev därmed en av de allra yngsta SSK-vinnarna igenom tiderna.

Mikael har varit med pappa Anders i depån sedan barnsben. Micke började tävla i SSK-serien 1989, då han och Anders delade bil. Anders körde i dåvarande Pirelli Cup och Mikael tävlade i Castrol Cup. Emellan racen bytte de hjul och lastade i vikter för att Golf:en skulle godkännas i båda klasserna.

Anders har absolut inga planer på att lägga av. Tvärtom, han jobbar intensivt vidare på att ta hem sin första SSK-titel. Hemma i Dalum driver han en egen verkstad med Mercedeservice. Han är också yrkeslärare i fordonsteknik på gymnasiet i Ulricehamn.

Jag är nog den ende i svensk racing som har 17 entusiastiska mekaniker, brukar Anders skämta. Hans elever är mycket intresserade av tävlingsbilarna och såväl Anders som Mikael Mercedes bilar brukar vara undervisningsobjekt på gymnasiet.

Om pappa Dahlgren skall vinna Castrol Cup är ett bra tips att göra det under 1994. För hemma i Dalum går ytterligare en son, Jimmy, 17 år och väntar på körkort och tävlingslicens!

Han är nog mest målmedveten av oss alla, säger Anders. Just nu åker han karting, men siktet är inställt på racing.

Finaltävlingen i Castrol Cup vanns av Leif Frykås, Kungälv. Han är liksom Anders en ruti-

Mercedesföraren Mikael Dahlgren, Ulricehamns MK, vann inte bara premiären på Kinnekulle Ring över pappa Anders utan också totalt i Castrol Cup.





Jonas Johansson, Arvika, (51) vann Klass 1 för andra året i rad med sin Peugeot 205. Här jagas han av Claes Jarl, Trelleborg, fyra i serien, i ett heat på Kinnekulle Ring.

nerad förare med massor av tävlingar bakom sig. Trots detta var det Leifs första seger i en deltävling på 18 aktiva år!

Sex gånger Bakajev.

Georg Bakajev, Borås, blev 1993 års suverän i SSK-serien. Sex segrar i Yokohama Cup gav honom också utmärkelsen "årets SSK:are 1993".

Två deltävlingar vann emellertid inte Bakajev under året, nämligen dubbeltävlingen på Kinnekulle Ring i början av september. Roger Ekman, Gråbo, och Kjell Blom, Horn, knep var sin seger från Bakajev.

Vi skall emellertid inte glömma att Bakajev under hela säsongen dubblerat i två klasser. Huvuduppgiften har varit att försvara 1992 års seger i Yokohama Cup. Därtill har han kört samtliga deltävlingar i Castrol Cup med sin BMW M3:a. Den 25 juli, på "Ring", vann för övrigt Bakajev dubbelt, det vill säga Yokohama Cup och Castrol Cup.

I Castrol-klassen kom Georg trea totalt efter Mikael och Anders Dahlgren. Roger Ekman, Gråbo, kom tvåa i Yokohama Cup i sin Kadett, och Bengt Nilsson, Göteborg, trea i en Opel.

Ny startordning

I Yokohama och i Castrol Cup presenterade SSK-ledningen en nyhet under 1993. Vid fyra

tillfällen, två i vardera bilklassen, vände man helt enkelt de åtta första bilarnas startordning! Det gjordes i samband med dubbeltävlingar lördag och söndag.

Lördagstävlingen kördes som vanligt, snabbast tävlingstid i pole position, och så vidare. Men söndagens tävling gick inte efter lördagens resultatlista, utan åttonde bil fick starta längst fram, sjuan vid sidan om och så vidare ner till lördagens vinnare som stod på startplats nummer åtta.

– Visst fick vi kritik emot det, när vi presenterade förslaget, förklarar Bosse Pettersson, ordförande i SSK.

– Men vi fick också förståelse för det vi ville uppnå. Nämligen ännu tätare racing med flera bilar som växlar position under tävlingen.

Först ut med det nya startsystemet var Castrol Cup den 23 maj på Kinnekulle Ring. Dagen innan hade Torbjörn Nordenström, Gnosjö, vunnit racet. Den här dagen stod han i fjärde startled inför tävlingen. Torbjörn lyckades emellertid det många trodde var omöjligt, nämligen att vinna även tävling nummer två. Han körde upp från en åttondeplats till seger.

Den 24 juli, också på Kinnekulle Ring, gjorde Georg Bakajev om bedriften i Yokohama Cup.

Klassen som växer

SSK-serien Klass 1, registrerade bilar, är årets glädjeämne i svensk racing. Klassen har nämligen nästan fördubblats i antal bilar från säsongen 1992!

De flesta bilar i den här klassen är Volvo-bilar som tävlar i Volvo Original Cup. Men det finns förare som satsar på andra märken än Volvo. 1992 var de bara två stycken, men den siffran ökade under 1993 till fyra bilar.

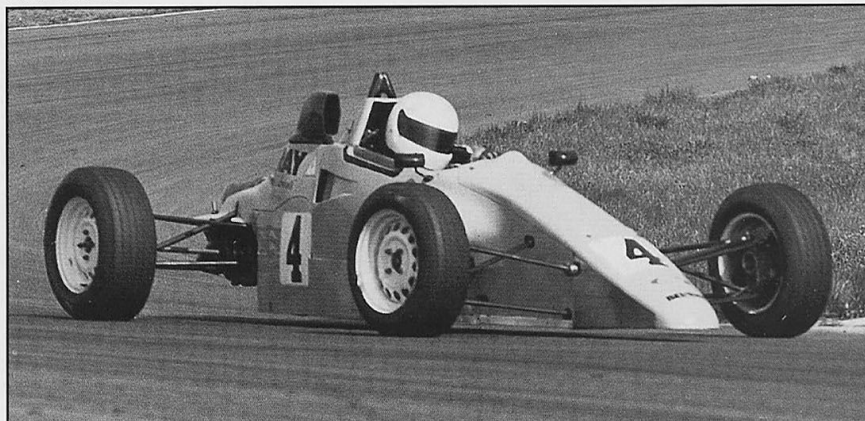
För andra året i rad var det en Peugeot 205 som vann, och för andra året i rad rattades segerbilen av Jonas Johansson, Arvika. Tre segrar och en andraplacering räddade mästerskapet till Jonas, som var klar segrare inför sjätte och sista deltävlingen på "Ring". Jonas tvingades för övrigt att bryta sista tävlingen, men vann mästerskapet på 77 poäng, två före Anders Johansson, Staffanstorps, och nio poäng före trean, Niclas Bengtsson, Floda.

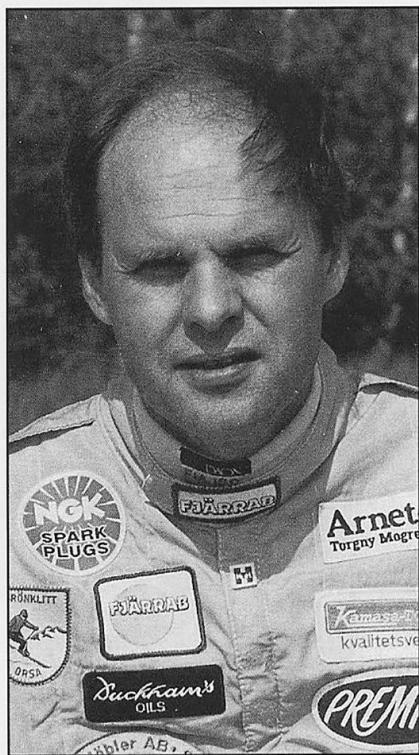
Kjell mästare igen

Kjell Andersson, Örebro, heter 1993 års Formel Ford-mästare i SSK-serien. Den här gången blev Kjell mästare efter en rad dramatiska lopp.

1992 tävlade den skicklige örebroaren endast sporadiskt, men senaste säsongen var han tillbaka igen med besked. Sex av åtta tävlingar körde Kjell, och vann samtliga! Därmed vann han också serien före Tomas Rådmyr, Skövde, och veteranen Yngve Sällqvist, Katrineholm.

Thomas Rådmyr, Skövde MK, tvåa i SSK:s Formel Ford-serien.





Ulrik Gustavsson, Skövde MK, vann Formel 4.

Kjell Andersson hann, för övrigt, också med fyra inbrott i Formel Opel, där han bland annat knep en fjärdeplacering i en deltävling.

Formel Ford är en av de klasser man nu bearbetar för att på sikt få större startfält. Givetvis hoppas såväl SSK-ledningen, som Svenska Bilspportförbundet att den nystartande juniorklassen i Formel Ford, 16–18-åringar, skall ge fler föreare i framtiden.

Hårt jobb här också.

Just nu pågår också ett intensivt arbete, av såväl föraröreningen som SSK-ledningen, att aktivera Formel 4 igen. För under senaste säsongen startade bara 11 bilar i denna gamla stolta SSK klass. Det finns fler bilar i Sverige som har parakerats av olika anledningar.

Ulrik Gustavsson, Skövde, vann serien efter två segrar och fyra andraplaceringar. Egentligen var det helt logiskt att Skövdeföraren vann klassen 1993. Han har nämligen stadigt tagit ett steg upp i sluttabellerna de senaste åren.

Tvåa blev Ole Martin Lindum, Norge, och Ulf Johansson, Nykvarn, trea.

Svettigaste tävlingshelgen

Till sist skall vi berätta om säsongens mesta tävlingsföreare under ett veckoslut. Christina Lundberg, Uppsala, som i samband med Opel Festivalen på Kinnekulle Ring den 4–5 september, svarade för, troligtvis ett nytt rekord i banracing under en tävlingshelg.

Christina, som normalt tävlar med sin Opel Corsa i Lady Cup, ställde denna helg upp i följande tävlingar: Yokohama Cup B-final, 10 varv, Yokohama Cup A-final, lördag, 12 varv, Yokohama Cup, söndag, 12 varv, Lady Opel Cup, 12 varv

och mix-race, svenska tjejer mot norska killar, 10 varv. Sammanlagt 56 tävlingsvarv under två dagar. Till detta kommer minst lika många tids träningsvarv i Lady Opel Cup och Yokohama Cup! Här kan man tala om att utnyttja tävlings-tillfällena maximalt.

SSK Serien

Castrol Cup

	2/5 Kinnekulle	22/5 Kinnekulle	23/5 Kinnekulle	6/6 Falkenberg	25/7 Kinnekulle	21/8 Gelleråsen	22/8 Gelleråsen	18/9 Kinnekulle	SSK-poäng totalt
1. Mikael Dahlgren, Ulricehamns MK, Mercedes	11	11	12	7	13	18	16	14	102
2. Anders Dahlgren, Ulricehamns MK, Mercedes	10	13	13	9	14	19	17	4	99
3. Georg Bakajev, Borås MK, BMW M3	9	12	11	11	5	21	15	12	96
4. Leif Frykås, Stkhms SVK, Ford Anglia	8	—	5	3	10	14	14	16	70
5. Sören Trygg, Stkhms SVK, Alfa Romeo	7	9	10	5	12	1	13	11	68
Torbjörn Nordenström, Anderstorp RC, Manta	13	15	15	6	19	—	—	—	68
7. Svein Kristiansen, Stkhms SVK, Ford Anglia	—	—	—	—	16	15	19	13	63
8. Kai Bakken, Stkhms SVK, Volvo 343	3	7	7	4	4	12	3	10	50
9. Hans Karlsson, Säffle MC, Ford Sierra	4	6	6	2	7	8	9	7	49
10. Ulf Palm, SMK Nyköping, Volvo 740	6	10	9	8	2	4	—	9	48

Yokohama Cup

	2/5 Kinnek.	6/6 Falkenb.	24/7 Kinnek.	25/7 Kinnek.	22/8 Gellerå.	4/9 Kinnek.	5/9 Kinnek.	18/9 Kinnek.	Poäng tot.
1. George Bakajev, Borås MK, BMW M3	21	21	21	21	21	17	19	21	162
2. Roger Ekman, MK Vättle, Opel Kadett	18	19	13	18	19	19	21	18	145
3. Bengt Nilsson, Stkhms SVK, Beson-Opel	19	17	16	15	15	16	14	19	131
4. Karl-E Eriksson, Karlskoga RC, Volvo Amazon	15	16	17	17	12	15	9	17	118
5. Jan Walter, Stkhms SVK, Opel Ascona	7	14	14	19	16	9	16	11	106
6. Lars Johansson, Säffle MC, Volvo 140	12	—	15	16	14	13	15	14	99
7. Jörgen Adlén, Stkhms SVK, Ford Escort	16	—	10	12	17	12	17	—	84
8. Bo Johansson, Anderstorp RC, Opel Ascona	17	—	18	14	—	14	18	—	81
9. Kjell Blom, MK Kinda, Opel Kadett	—	18	19	—	18	21	—	—	76
10. Tony Bylund, Kolsva MS, Volvo 240	13	—	12	—	11	10	4	16	66

Formel 4

	2/5 Kinnek.	5/6 Falkenb.	6/6 Falkenb.	4/7 Gellerå.	25/7 Kinnek.	22/8 Gellerå.	5/9 Kinnek.	18/9 Kinnek.	Poäng tot.
1. Ulrik Gustavsson, Skövde MK, Reynard	3	—	5	6	4	7	1	3	29
2. Ole Martin Lindum, Stkhms SVK, Reynard 893	5	—	—	1	6	1	3	5	21
3. Ulf Johansson, Taxinge MK, Reynard 893	—	—	2	—	—	9	5	—	16
4. Hasse Schöld, Club Corvette, Reynard	—	—	1	3	—	6	2	—	12
5. Bengt Berggren, Hyllinge MS, Dallara	—	—	—	—	3	5	—	2	10
Rune Skullerud, Stkhms SVK, Reynard	—	—	—	4	2	4	—	—	10

Formel Ford

	2/5 Kinnek.	5/6 Falkenb.	6/6 Falkenb.	3/7 Gellerå.	4/7 Gellerå.	25/7 Kinnek.	22/8 Gellerå.	18/9 Kinnek.	Poäng tot.
1. Kjell Andersson, Örebro BMCK, Reynard	—	11	11	10	10	8	10	—	60
2. Thomas Rådmyr, Skövde MK, Van Diemen	4	9	9	8	8	6	1	8	53
3. Yngve Sällqvist, Katrineholms MK, JYS-Reynard	—	8	8	4	6	5	7	5	43
4. Micael Fredriksson, Stkhms SVK, Van Diemen	3	6	6	6	4	2	8	4	39
5. Christian Forsbäck, Järfälla MK, Van Diemen	2	7	4	5	7	4	6	3	38
6. Tobias Andersson, Hyllinge MS, Reynard	—	5	5	2	2	—	4	6	24

Klass 1/Volvo Original

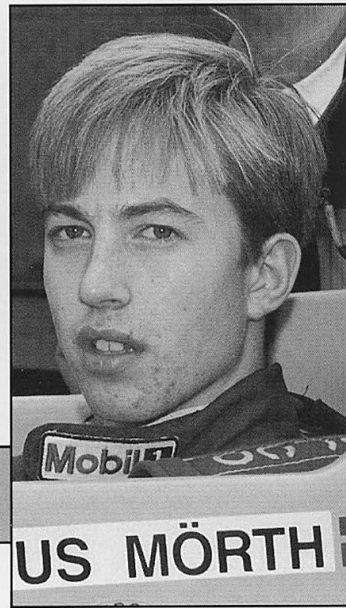
	2/5 Kinnek.	5/6 Falkenb.	6/6 Falkenb.	3/7 Gellerå.	4/7 Gellerå.	25/7 Kinnek.	22/8 Gellerå.	18/9 Kinnek.	Poäng tot.
1. Jonas Johansson, Stkhms SVK, Peugeot 205	21	—	—	—	16	19	21	—	77
2. Anders Johansson, Hyllinge MS, Volvo 242	—	—	—	—	14	21	19	21	75
3. Niclas Bengtsson, GKC Team 13, Volvo 242	10	14	—	—	12	—	15	17	68
4. Claes Jarl, Trelleborgs MK, Volvo 242	19	—	—	—	—	—	17	19	55
5. Roger Rudenbrant, Borås MK, Volvo 242	13	—	—	—	—	15	12	13	53
6. Bengt Pettersson, Örebro RC, Volvo	—	—	13	—	—	18	3	16	50
7. Ulf Pettersson, Finspångs MS, Volvo 260	5	12	—	7	3	10	10	10	47
8. Erik Fredholm, Stkhms SSK, Volvo 244	17	—	—	11	—	—	—	18	46
Benno Andreasson, MK Vättle, Volvo 262	—	9	—	10	13	—	—	14	46
Reine Carlsson, Göteborgs MF, Volvo 242	16	17	—	13	—	—	—	—	46



Liselott Ericsson, Linköping, tvåa i SBF-serien...



Pontus Mörtth på väg mot seger på Kinnekulle Ring i sin Van Diemen.



...och Pontus Mörtth, Kil, vann.

Formel Ford Junior

Av OLLE KARLSSON

**Vilka härliga Formel Ford juniorer!
Sex deltävlingar och fem olika segrare!
Ungdommen i 1993-års stora svenska
racingnyhet, Formel Ford Junior, tackar
för förtroendet och bjöd racingpubliken
på en spännande säsong.**

Formel Ford Junior har skapats för att ge ungdomar i åldersgrupp 16-18 år chansen att tävla i formelbilsracing. Tidigare har en parallell startats på standardbilssidan med Renault 5 Junior.

Reglerna för Formel Ford Junior är att förarna skall vara mellan 16-18 år, genomgå licensprov och ha tävlat i Formel K (karting).

Dessutom har Formel Ford-bilarna i klassen begränsats till minimum tre år gamla, allt för att hålla ner kostnaderna.

Tolv ungdomar, nappade på klassen första säsongen, vilket måste betecknas som bra.

Positivt var också ungdomarnas inställning till tävlingarna och det sätt man genomförde de två serier man tävlade i.

– De har bjudit på många fina fighter runt banorna, men hela tiden kört disciplinerat utan några våghalsiga manövrar, konstaterade SSK:s ordförande Bosse Pettersson, redan i säsongens första halva.

Det intrycket förändrades inte under hösttävlingarna. Ungdomarna, elva killar och en tjej, har under året tävlat i två serier. Dels har SSK arrangerat sex deltävlingar i en serie och dels har Svenska Bilsportförbundet svarat för en Juniorserie. I den sistnämnda ingick samtliga SSK-tävlingar, plus två tävlingar på Mantorp Park.

Fredrik Larsson, Falkenberg, blev den enda dubbelsegraren i SSK-serien. I SBF:s serie svarade Liselott Ericsson, Linköping, för en dubbelseger. Björn Lundgren, Anderstorp, vann en av de två tävlingar han ställde upp i.

Segrare i båda "mästerskapen" blev Pontus Mörtth, Kil.

I SSK-serien blev Tobias Lindström, Norrköping, tvåa härfint före Liselott Ericsson, Linköping. Liselott ledde serien vid halvtidsuppehållet under sommaren, men hade sedan otur på såväl Gelleråsbanan i Karlskoga som i sista deltävlingen på Kinnekulle Ring.

I Bilsportförbundets serie kom emellertid Liselott tvåa totalt och här blev Tomas Schie, Norge, trea före Kalle Lindfors, Haninge, Tobias Lindström, Norrköping och Marcus Johansson, Otterbäcken. De tre sistnämnda slutade alla på samma poäng.

En del av ungdomarna har under säsongen haft faddrar i större stall, för att på så sätt få hjälp med bilarnas teknik och värdefulla råd till förarna. Men några ungdomar har kört helt privat, med mamma och pappa som enda hjälp i depån.

Bli inte förvånade om morgondagens stora svenska racernamn kommer från startlistan i Formel Ford Junior anno 1993!

Formel Ford Junior

SBF-serien

1.	Puntus Mörtth, Stkholms SVK, van Diemen	10	8	—	6	3	6	7	4	44
2.	Liselott Ericsson, Linköpings MS, Reynard	8	11	6	—	5	3	5	3	41
3.	Thomas Schie, Stkhlms SVK, van Diemen	1	7	2	4	6	5	6	6	37
4.	Kalle Lindfors, Södertälje KRC, van Diemen	6	5	4	2	1	7	3	7	35
5.	Tobias Lindström, Norrköpings MK, van Diem.	5	2	5	3	2	4	9	5	35
6.	Marcus Johansson, Jönköpings KC, van Diem.	7	—	3	5	7	9	2	2	35

SSK-serien

	10	7	—	6	7	4	34
1. Pontus Mörtth, Stkhlms SVK, van Diemen	10	7	—	6	7	4	34
2. Tobias Lindström, Norrköpings MK, van Diem.	5	6	5	3	9	5	33
3. Liselott Ericsson, Linköpings MS, Reynard	8	9	6	—	5	3	31
4. Kalle Lindfors, Södertälje KRC, van Diemen	6	4	4	2	3	7	26
5. Thomas Schie, Stkhlms SVK, van Diemen	1	5	2	4	6	6	24
6. Marcus Johansson, Jönköpings KC, van Diem.	7	3	3	5	2	2	22

Thomas "mästare"

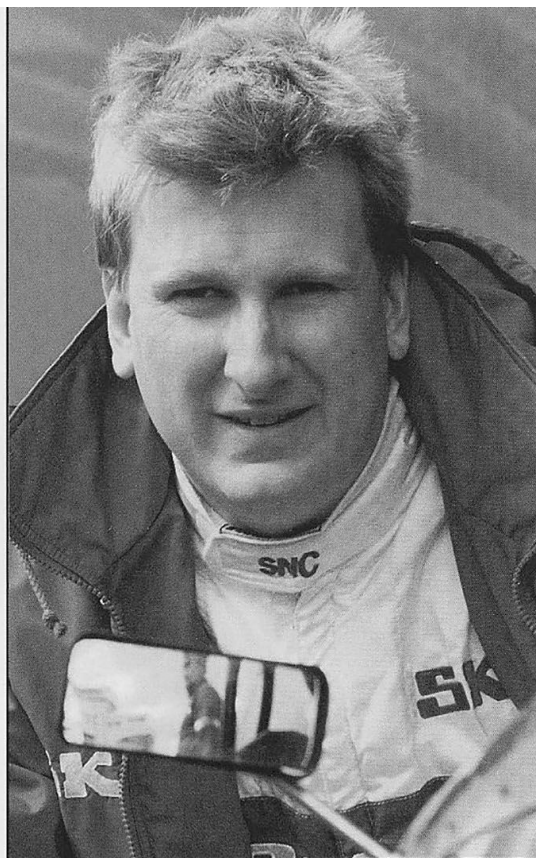
Formel Ford-förarna har inget svenskt mästerskap att köra om. I stället fixade man själva ett "mästerskap" som man kallade Swedish Masters och det förkortade man till SM. Serien innehöll fyra lopp. Det var också den här serien som förarna satsade på och det innebara fulla startfält c:a 30-tal ekipage.

I inledningen trodde man att det skulle bli en jämn kamp mellan Nordens Formel Ford-förare om slutsegern. Så blev det nu inte. En förare kom att dominera serien helt nämligen Thomas Johansson, Anderstorps RC, som vann tre deltävlingarna och blev tvåa i en.

Serien inleddes på Mantorp Park där Thomas hade pole position. Han ryckte till sig ledningen direkt och kunde sedan vinna före Kjell Andersson, Örebro.

Historien upprepade sig på Knutstorp då Thomas åter tog täten från bästa startspår. Nu var Niklas Lovén, Anderstorp, tvåa följt av finländaren, Jan Löfgren.

I Falkenberg var Thomas åter snabbast under träningen och tog helt väntat täten. Men något överraskad blev Thomas när dansken Jacob Sund kom farande bakifrån och attackerade. Thomas kunde inte svara utan dansken gick upp i täten och



Thomas Johansson, Anderstorps RC.

Foto: K. RIGGARE

vann. Thomas blev nu tvåa följt av Kjell Andersson. Andraplatsen räckte för att Thomas skulle säkra "mästartiteln".

Att han sedan också vann finalen på Kinnekulle Ring var ingen större överraskning. Nu var Kjell femma och det räckte för att säkra andraplatsen före finländaren Lahokoski.

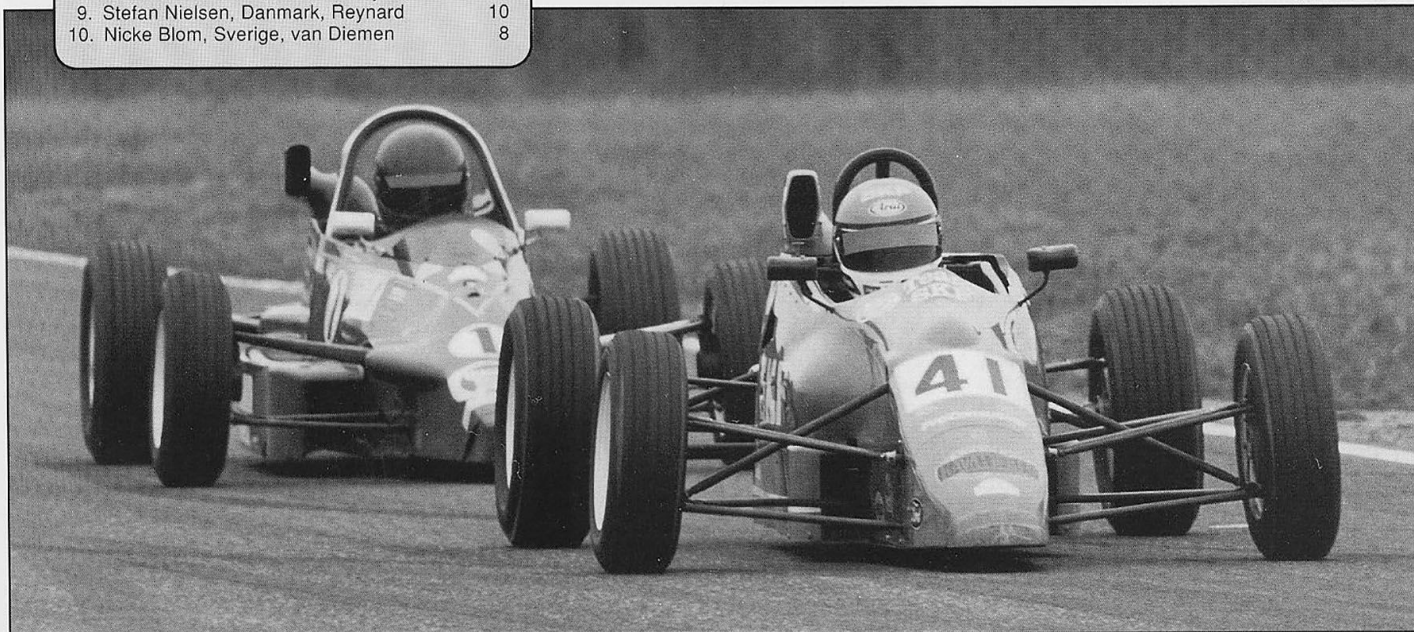
Senare på hösten i Formel Ford Festivalen på Brands Hatch i England blev Thomas bäst av svenskarna. Tre svenskar tog sig till denna final Thomas, Nicke Blom och Alfred Dittberner, som vanns av hemmaföraren Andrew McAuley. Thomas körde i mål som sexa medan Alfred blev 14:e och Nicke tvingades bryta.

Swedish Masters Formel Ford

1. Thomas Johansson, Sverige, van Diemen	85
2. Kjell Andersson, Sverige, Reynard	41
3. Sami Lahokoski, Finland, Swift	38
4. Niklas Lovén, Sverige, van Diemen	36
5. Jan Neumann, Danmark, van Diemen	32
6. Jan Löfgren, Finland, van Diemen	28
7. Allan Berndt, Danmark, van Diemen	21
8. Joonas Salmimäki, Finland, Reynard	19
9. Stefan Nielsen, Danmark, Reynard	10
10. Nicke Blom, Sverige, van Diemen	8

Thomas Johansson, Anderstorp, (41) vann "Swedish Master" efter tre delsegrar. Här jagas han av "SM"-tvåan Kjell Andersson, Örebro.

Foto: K. RIGGARE





Segervane Georg Bakajev siktar på att vinna både Yokohama Cup och Castrol Cup nästa säsong. Vintersäsongen ägnar han mycket åt sin firma. Han bygger storkök för hotell och restauranger på export.

Foto: THOMAS LINDBERG

RACING – Georg Bakajev vann i år Yokohama Cup för andra året i rad. För andra gången i rad fick han också utmärkelsen "Årets SSK:are". Den ges till den förare i SSK-serierna som har tagit flest poäng.

Georg kom dessutom trea i Castrol Cup. Det var snudd på fullträff och därför höjer han ribban till nästa säsong. Hans mål är att vinna båda cuperna. Det skall han göra med hjälp av en större motor...

Georg Bakajev segrade överlägset i Yokohama Cup med sex vinster på åtta lopp. I fjol vann han fyra av sex lopp. Han inledde årets säsong med fem raka segrar och därmed var s a s diskussionen avslutad. Varför är han då så överlägsen? – Jag har en bra bil. Och så har jag mycket rutin från alla banor, säger Georg.

Bilen är en BMW M3. Motorn är en kortslagit och högvarvrig Volvo-motor, som 'modet' föreskriver i Yokohama Cup. Den har byggts av specialisten Lennart Köhler.

– Motorn fungerar bra på höga varv. Märkligt nog drar den bra på låga varv också. Den har

Yokohama Cup

Bakajev höjer ribban

en jämn effektkurva. Motorn har byggts efter Köhlers koncept. Jag tror inte att det finns någon som är bättre än han på Volvo-motorer, säger Georg.

Till nästa år skall Georg byta motor. Motivet är att få fram en bil som kan vinna både Yokohama Cup och Castrol Cup. Hans bil är redan en vinnare i Yokohama och nästan en vinnare i Castrol, där den har varit aningen motorsvag enligt de gällande reglerna. Han blev där trea efter Mikael och Anders Dahlgren, men noterade två segrar.

PLANERAR

Cylindervolymen i Georgs nuvarande motor är 1 955 cc. Minnivikterna för bilar med den motorstorleken är 930 kg i Yokohama och 815 kg i Castrol.

Georg skulle därför kunna ha en 2,2-liters motor i Castrol. Han planerar att ha en på 2 127 cc. Då föreskriver reglerna att han tynger sin bil med 75 kg i Yokohama. Enligt Georgs beräkningar är detta inte mer än att han kan försvara Yokohama-titeln och samtidigt slåss om segern i Castrol Cup.

Yokohama är en stor, jämn och populär klass. Ballastvikter

jämnar ut skillnaden mellan motorstarka och motorsvaga bilar. Förhållanden mellan totalvikter och hästkrafter är lika. Det är alltid jämna fighter mellan förarna, möjligen med undantag av Bakajev som gärna tar en klar ledning.

Yokohama Cup består av trimmade standardbilar, som kör på mönstrade enhetsdäck från Yokohama. Castrol Cup är till för lättare och mer modifierade bilar, som därtill körs på slicksdäck.

– Det tar ungefär ett varv att ställa om sig mellan klasserna, säger Georg. Men jag behöver bara byta däck. Jag har samma hjulinställning i båda klasserna. Det är Grupp A-grejer i hjulupphängningen och bilen har vaghållning som en Grupp A-bil.

Han har också alternerat mellan två olika växellådor, en fyr- och en femväxlad.

– Den femväxlade lådan har jag använt på Knutstorp och Gelleråsen. Det är tvåans växel i de två kurvorna som gör att den lådan passar bäst. Den fyrväxlade lådan använde jag på Kinnekulle och Falkenberg, berättar Georg.

– Nästa år, när jag har den större motorn, skall jag bara kö-

ra med den fyrväxlade lådan, tillägger han.

För övrigt har bilen har standardbromsar med tävlingsbelägg. Det är ganska korta lopp i Yokohama och Castrol Cup och bromsarna hinner aldrig bli överhettade.

MERITER

Bakajevs främsta merit förutom Yokohama Cup-segrarna, är segern i Volvo Turbo Cup 1987. Till meritlistan hör också fjärdeplatsen i stora Grupp A 1988, det är Lennart Bohlin vann. Bakajev körde en Volvo 240 Turbo och insåg att modellen inte hängde med BMW:s M3:a, en bil som lanserades just då.

Bakajev skaffade sig med tiden själv en BMW M3. Bilen är byggd för Yokohama Cup av motortrimmaren Lennart Köhler, som själv körde den en säsong innan den kom i Georgs ägo. Årsmodellen är 1988.

Innan Georg började köra M3:an rattade han en Volvo 240 i den s k rallyklassen i SSK-serien med en andraplats som resultat. Den bilen körde han även i rally. Georg är nämligen en mångsidig tävlingsförare, en av de få som kombinerar och roas lika mycket av racing och rally. Han körde omkring 200 rallytävlingar mellan åren 1974 och 1982. Därefter har han gjort det sporadiskt. Senast var för två år sedan, då han körde Volvon i nationella klassen.

– Men det är slut med det nu. Man måste köra rally varje helg för att inte tappa flytet i körningen, menar han.

– Men rallytävlandet gav mig mycket. Jag tror det är därför som jag har ett övertag i regn. Jag fungerar bäst när det sladdar lite, säger han.

STÖRSTA

Yokohama Cup är SSK:s största standardbilsklass med mellan 50 och 60 förare. Klassen strider med Volvo Original om beteckningen "Sveriges största racingklass". Ibland är det så många anmälda förare att det överstiger det tillåtna antalet startande på en viss bana. Då får man köra kvalheat.

Metanol i Special Saloon

RACING – Special Saloon blir fr o m nästa säsong testklass för metanol. Det blir fritt fram för intresserade att använda det högoktaniga och relativt miljövänliga bränslet.

Metanol är mest effektivt i turbomatade V8:or. I sådana kan metanolen ge en effektkökning på omkring 100 hk. Det beror på att kompressionsförhållandet blir mycket högre jämfört med bensindrift.

Metanolen är också ett kallare bränsle än bensin, vilket gör det särskilt fördelaktigt i turbomotorer. Därtill är knockningsmotståndet högre i metanol vilket betyder att risken för motorskador minskar.

Till nackdelarna hör priset, cirka 4 kr per liter, åtgången som är nästan den dubbla jämfört med bensin, samt risken för frätskador på aluminiumdelar i bränslesystemet.

En annan nyhet är att bilar från de amerikanska IMSA- och Trans AM-klasserna går in direkt i Special Saloon fr o m 1994. Då blir det också obligatoriskt att ta med homologeringshandlingar till tävlingarna. En Special Saloon-bil skall ju vara en igenkänningsbar bil med klassade delar och inte något "hybridbygg".

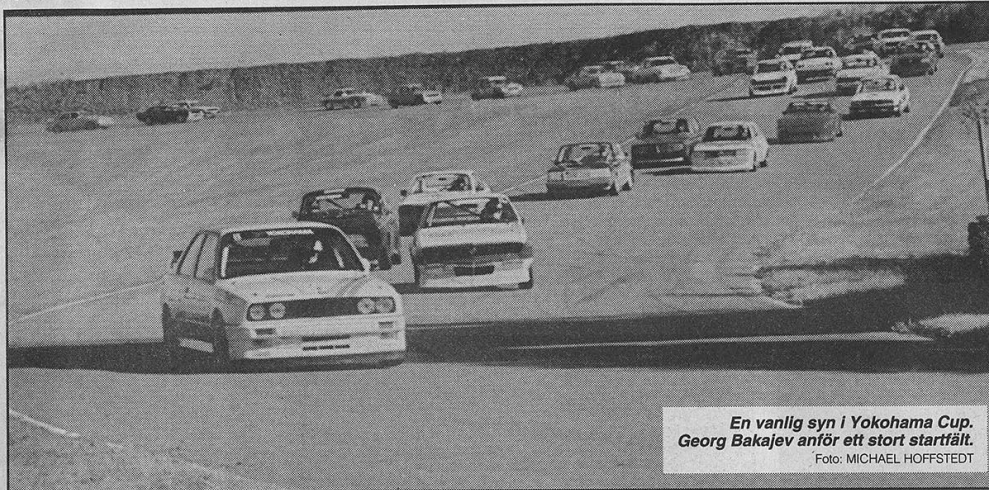
LG

– Klassen är stor därför att de flesta har råd med den. Man kan köpa en bil för 50 000 kr och ha en driftsbudget på 20 000 kronor. Själv har jag en större budget eftersom jag kör i två klasser. Det sliter mer på bilen. I Castrol Cup använder jag ett set slicksdäck per tävling, visserligen begagnade. I Yokohama har jag klarat mig på tre set däck under hela säsongen, säger Georg.

Någon ambition att börja med Klass 2 har han inte. Han åker där han får ut mest av något att köra racing.

– Ja, Castrol Cup är som att åka Klass 2. Yokohama Cup var med i ett litet inbjudningsheat på Knutstorp i augusti och jag kunde jämföra mig med Klass 2-förarna på det fria testet med slicks. Det var bara "Peggen" och "Nettan" som var snabbare, men jag körde jämnt med de andra, säger Georg.

LARS GUNNARSSON



En vanlig syn i Yokohama Cup. Georg Bakajev anför ett stort startfält.

Foto: MICHAEL HOFFSTEDT

Stockholms Sportvagnsklubb's styrelse 1993

Ordförande	Bo Pettersson Berganäsvägen 18 135 52 Tyresö	b 08-742 17 18 a 08-712 93 60 m 010-270 78 87
Vice ordförande	Ingvar Bergh Signhildsberg 130 40 Djurhamn	b 08-571 674 46 a 08-627 92 00
Sekreterare	Mats Karlsson Veckovägen 69 175 41 Järfälla	b 08-580 395 30 a 08-719 56 78
Kassör	Lars Broberg Hökmossevägen 11 nb 126 38 Hägersten	b 08-744 32 77 a 08-727 38 37
Teknisk ledamot	Erik Emanuelsson c/o Cassersten Sjödalsbacken 5 141 61 Huddinge	b 08-774 89 77 a 08-719 10 39
Suppleant	Leif Söderman Prästvägen 11 745 97 Enköping	b 0171-862 50 a 08-580 202 60

Revisorer	Hans Hillebrink Andebodavägen 265 175 43 Järfälla	b 08-580 108 11 a 08-590 710 15
	Stig Jönsson Spovägen 7 198 00 Bålsta	b 0171-567 26

Valberedning	Jan Bellander Järvvägen 39 134 00 Gustavsberg	b 08-570 307 58 a 08-570 300 22
	Reine Eriksson Nolås Bjurtjärn 688 00 Storfors	b 0586-101 25

Kansli

SSK

Inger Pettersson
Berganäsvägen 18
135 52 Tyresö

b 08-742 17 18
fax 08-712 71 18

SSK 's TÄVLINGSPROGRAM 1993

Tävling	1	2	3	4	5	6	7	8	9
SSK 1 + Volvo Original Cup	X		X	X	X	X		X	M
SSK 2 = Yokohama Cup	X		X		XX	X	XX	X	E
SSK 3 = Castrol Cup	X	XX	X		X	XX		X	K
SSK 4 = Formel 4	X		XX	X	X	X	X	X	A
SSK 5 = Formel Ford	X		XX	XX	X	X		X	N
Special Saloon			X				X		I
Lady Opel Cup					X	X	X	X	K
Formel Opel Lotus Cup					X		X		E
Camaro Cup						X	X		R
Renault Clio Cup					X	X			R
Renault 5 Juniorracing	X						X	X	A
Formel Ford Juniorracing	X	X	X	X			X	X	C
Klass RS + Clubman		X		X		X			E
Roadsports A, B, C		X		X					
Modsports I, II, III		X		X					
E-kart			X						
Danska Formel Ford 2000	X				X		X		
Norska Mästerskapen					X				

Tävling	1 =	1- 2 maj	Kinnekulle Ring	Internationell
"	2 =	22-23 maj	Kinnekulle Ring	Nationell
"	3 =	5- 6 juni	Falkenberg	Nationell
"	4 =	3- 4 juli	Gelleråsen	Nationell
"	5 =	23-25 juli	Kinnekulle Ring	Internationell
"	6 =	21-22 aug	Gelleråsen	Internationell
"	7 =	4- 5 sept	Kinnekulle Ring	Internationell
"	8 =	18 sept	Kinnekulle Ring	Nationell
"	9 =	2- 3 okt	Kinnekulle Ring	Mekaniker-race