



Magnus Karlsson, Lidköping, blev Årets SSK-mästare med sin BMW i Yokohama Cup.
Foto: REIDAR NILSSON

Stockholms Sportvagnsklubb håller ett fast grepp om sin del av den svenska banracingen. Under 1997 ökade åter antalet aktiva i SSK-seriens racingklasser, trots att en klass försvann under året.

Titeln "Årets SSK-mästare", alltså den klassegrare som tagit flest poäng av alla, hamnade efter en dramatisk final hos vinnaren i Yokohama Cup, Magnus Karlsson, Lidköping.

Finalen på Kinnekulle Ring i Götene den 21 september, blev inte enbart dramatisk i flera racingklasser, utan också vad gäller den prestigefyllda titeln "Årets SSK:are".

Segrarna i tre olika bilklasser, Yokohama Cup, Klass 1 och Volvo Original Cup, hade nämligen chans att ta hem titeln inför finaltävlingen. Klass efter klass avverkades, men hur arrangören, förarna och publiken än räknade, så var inget klart vad gäller "totaltiteln" för 1997.

Inte förrän den sista av de tre inblandade klasserna, Volvo Original Cup, hade gått i mål.

– Jag var mycket glad över att ha vunnit Yokohama Cup, och hade ingen tanke på att jag vunnit titeln "Årets SSK:are", berättade Magnus Karlsson efter glädjebeskedet.

– Det var en journalist som kom springande och skrek att vi inte fick lasta bilen. Han ville nämligen ha en bild på hela teamet runt tävlingsbil och "Årets SSK:are". Inte ens då trodde jag det var riktigt sant.

Dubbel seger

Finalen blev en dubbel triumf för Magnus Karlsson. Dels fick den 30-årige maskinoperatören från Lidköping vinna sitt första stora racingmästerskap på hemmabana, och dessutom blev han 1997-års bästa förare i hela SSK-serien.

Men det han själv tänkte på mest inför finaltävlingen i Yokohama Cup var två saker, dels att

Åtta nya SSK-mästare

komma före värste konkurrenten, Fredrik Nilsson, Falkenberg, och dels att inte upprepa finalerna 1996 och 1995.

– Båda gånger totalskrotade jag nämligen i finalerna. 1995 var det i Karlskoga på Gällerråsbanan och 1996 var det på Kinnekulle Ring, berättar Magnus, som än i dag ryser när han tänker på kraschen 1996:

– Jag hamnade först av alla i ett stort oljespill från en annan bil. Jag hade ingen chans att hålla bilen, utan åkte av och kraschade mot avbärräcket. Bilen blev stående med bakkdelen mot räcket och där satt jag och såg hur bil efter bil åkte av banan och kraschade mot min front.

– Usch, det var ruskigt.

Men, som sagt, 1997-års final blev helt annorlunda för Lidköpingsföraren. Värste motståndaren under hela säsongen var Fredrik Nilsson, Falkenberg. De båda hade haft flera tuffa matcher mot varandra under säsongen, ja vid ett tillfälle, på Kinnekulle Ring den 27 juli, blev det så pass hårt att båda försvann ur resultatlistan. De körde helt enkelt ihop i första kurvan, Fredrik Nilsson tvingades bryta, medan Magnus kom loss, men utslöts senare.

Stark press

Båda förarna, för det handlade i första hand om Fredrik och Magnus, var rejält "taggade", som det heter på ishockeyspråk, inför finalen.

Om Magnus vann så var allt klart, men om Fredrik vann med Magnus som tvåa, skulle båda förarna sluta på samma poäng, 141 mot 141. I det läget skulle Fredrik bli mästare i Yokohama Cup.

När bilarna, med de båda huvudkonkurrenterna i första startledet, rullade fram mot startljuset, höll alla tummarna för att julitävlingen inte skulle upprepas.

Det var aldrig någon fara. Fältet kom iväg mycket disciplinerat och Magnus Karlsson kom först ut ur den långa Kvarnkurvan på Kinnekulle ring. Men några centimeter bakom hans bagagelucka jagade Fredrik Nilsson.

– Jag försökte redan från början koncentrera mig på några snabba varv, och hänga av honom, berättade Magnus efter segern.

Magnus Karlsson fick den lucka han ville ha, och kunde faktiskt köra hem mästerskapstiteln ganska så "bekvämt".

Som säsongen utvecklade sig var Magnus Karlssons seger ingen sensation. Men inför säsongen fanns inte Magnus med i tipsen som klassvinnare.

Favoritskapet stod istället Rickard Ward, Smålandsstenar, och Fredrik Nilsson för. De hade året innan kommit tvåa respektive trea efter omutlige Ronnie Hermansson, Tyresö, som gjorde ett uppehåll under 1996.

Det var Fredrik som startade säsongen bäst. Seger i säsongspremiären på Kinnekulle Ring den 27 april. Falkenbergsföraren var överlägsen konkurrenterna. Enar Viktorsson, Uddevalla, som köpt Bengt Nilssons välbyggda Opel, kom tvåa och Bo Johansson, Smålandsstenar, trea.

Även i andra deltävlingen, den 25 maj också på Kinnekulle, var Nilsson säkerheten själv. Men denna gång var Magnus Karlsson med på pris-

pallen då han kom tvåa före Antero Onkamo, Eskilstuna.

Magnus "kvitterade"

I de båda följande deltävlingarna, på Gelleråsbanan i Karlskoga och i Falkenberg, "kvitterade" Magnus gentemot Fredrik. Två segrar som ledde till att publiken började ana en mycket tuff match resten av säsongen.

Minst sagt tufft blev det på Kinnekulle Ring i den femte deltävlingen. Med de båda favoriterna borta var det Viktorsson som triumferade före Rickard Ward och Onkamo.

Avslutningen i Yokohama Cup, Kinnekulle, Gelleråsbanan och Kinnekulle, blev helt och hållet en kamp mellan Magnus och Fredrik. Den här gången var det Lidköpingsföraren som tog initiativet och vann de tre sista deltävlingarna. Lika säkert tvåa i loppet var Fredrik.

"För fin sommar"

Rickard Ward, som många trodde skulle blomma ut under 1997, kom delvis bort. En andra- och en tredjeplacering blev säsongsfacit.

Rickard fick mycket tekniska problem och kom egentligen aldrig till sin rätt. Själv kommenterade han säsongen skämtsamt:

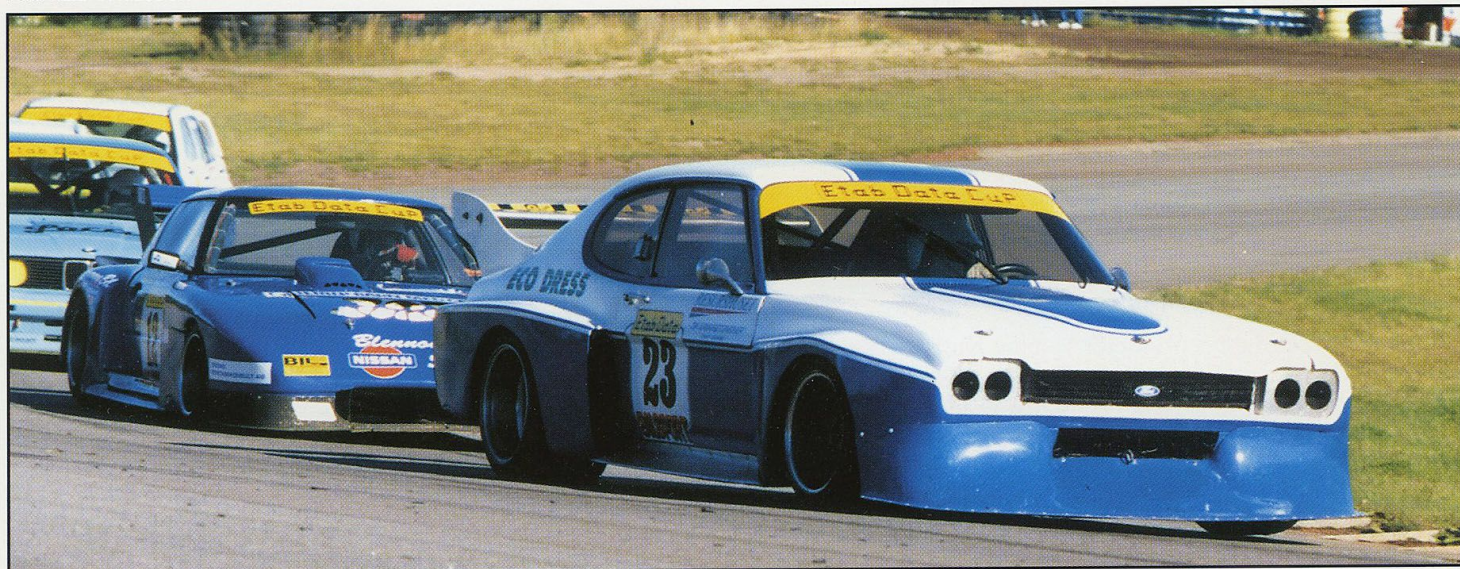
– Det har varit en för fin sommar i år. Det är felet...

Mycket skämt, men lite allvar i uttalandet. Det är nämligen allmänt känt att Rickard Ward trivs bäst i sin Volvo 240 när banorna är regnvåta. Bilen räcker inte riktigt till för torra fina sommarbanor.

Bo Johansson, Smålandsstenar, slutade på en tredje plats i serien. Bosse är en av de allra pålitligaste poängplockarna i hela klassen. År efter år ligger han i topp. Men Bosses Opel Ascona hade inte det där lilla extra som skulle föra honom till förstaplatsen i serien.

Thomas Stenlund, MK Nord-Jämten, blev tia i ETAB Data Cup med sin Ford Capri. Här jagas han av seriesegraren Jan Walter, Örebro RC, i en Mazda RX-7.

Foto: REIDAR NILSSON



Nio förare i klassen tog sig till prispallen vid något tillfälle. Thomas Karlsson, Kisa, lyckades inte köra sig till pallen en enda gång under året, men var jämnheten själv. Det belönades med en fjärdeplats totalt, sex poäng efter Bosse Johansson och lika många före Enar Viktorsson på femte plats.

Yokohama Cup höll sin ställning som Sveriges största racingklass även under 1997. Inte mindre än 63 ekipage startade i klassen.

Tronskifte igen

SSK-seriens mest trimmade klass, Etab Data Cup, blev som vanligt rena getingboet och omkastningarna i resultatlistorna var stora under säsongen.

Intresset kring Etab Data Cup tycks bli allt större, år från år i dubbel bemärkelse. Dels kommer det till nya fräscha bilar varje år, och dels har publiken upptäckt de täta fighterna i klassen.

Tillsammans med Klass 1 var Etab Data Cup den bilklass som ökade mest under 1997.

Som vanligt blev det också nytt tronskifte i klassen. Jan Walter, 37 år, Garphyttan, hette 1997 års mästare.

När han gratulerades av konkurrenterna efter finalen på Kinnekulle Ring, så var det en mycket värdig mästare man hyllade.

Jan Walter bestämde sig nämligen för flera år sedan att köra racingtävlingar, men inte i någon tävlingsbil som var "dussinvara". Han skaffade en Mazda RX-7 med Wankelmotor. Bilen byggdes en gång för Yokohama Cup och framgångarna varvades med motgångar för Walter.

Vinnarbil

Men Jan Walter gav aldrig upp. Den mera standardbetonade Yokohama Cup var nämligen inte slutmålet, varken för Jan själv eller för Mazdan.

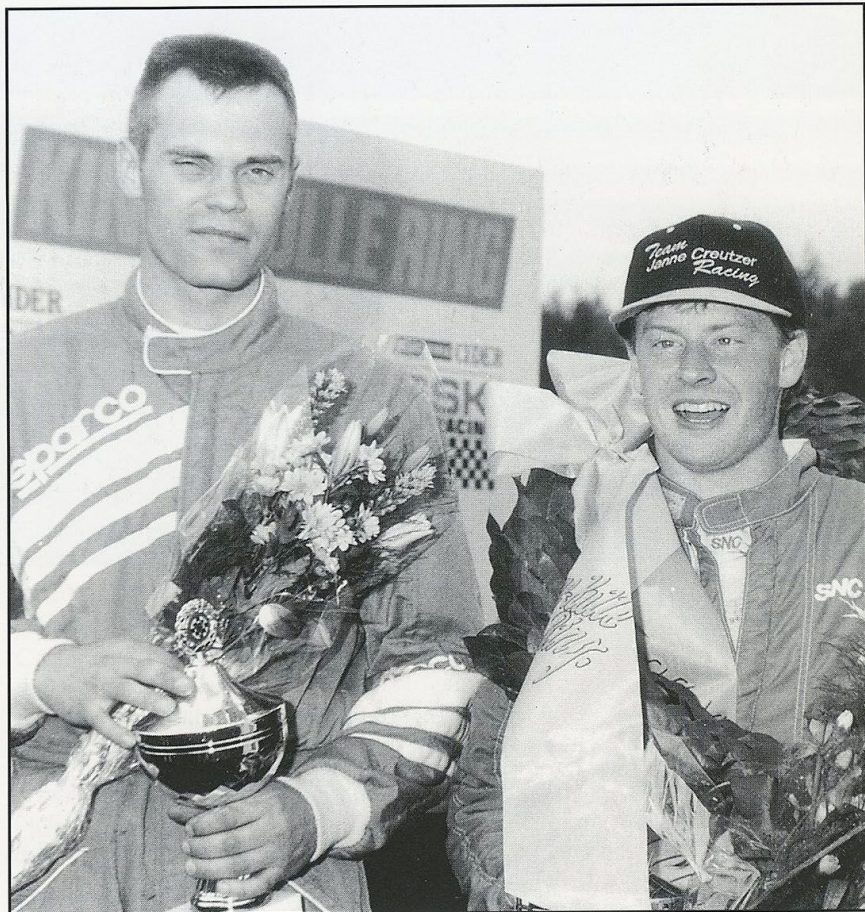
Ständigt hittade han saker att utveckla på sin bil, byggde om testade, tävlade för att ytterligare bygga om, och så vidare.

Under flera år dubblerade Jan Walter i såväl Yokohama Cup som i den vassare Etab Data Cup. Han plågade både sig själv och bilen för att få ut så mycket som möjligt vid varje tävling.

– Jan är en mycket värdig vinnare. Tänk vad han har kämpat under årens lopp, sa Mikael Dahlgren, Ulricehamn, som blev totaltvåa i serien.

När säsongen startade tillhörde inte Jan Walter förhandsfavoriterna till slutsegern. Nej, man talade istället mycket om BMW mot Mercedes. I klartext vad de båda Mercedesförarna Mikael Dahlgren och Eric Persson, Katrineholm, skulle kunna göra mot BMW-förarna Georg Bakajev, Borås (vinnare 1996) och ny-gamle uppstickaren Hasse "Z" Berglund, Göteborg.

Till dessa favoriter hörde också klassens ex-



Kalle Kallin, Åmåls MK, vann Klass 1 efter hård kamp med Krister Karlsson, Örebro RC. Kalle vann fyra av de åtta deltävlingarna och Krister två.
Foto: JONNY PERSSON

mästare Torbjörn Nordenström, Gnosjö i en extremt trimmad Opel Manta som han vann med 1995.

BMW-Mercedes

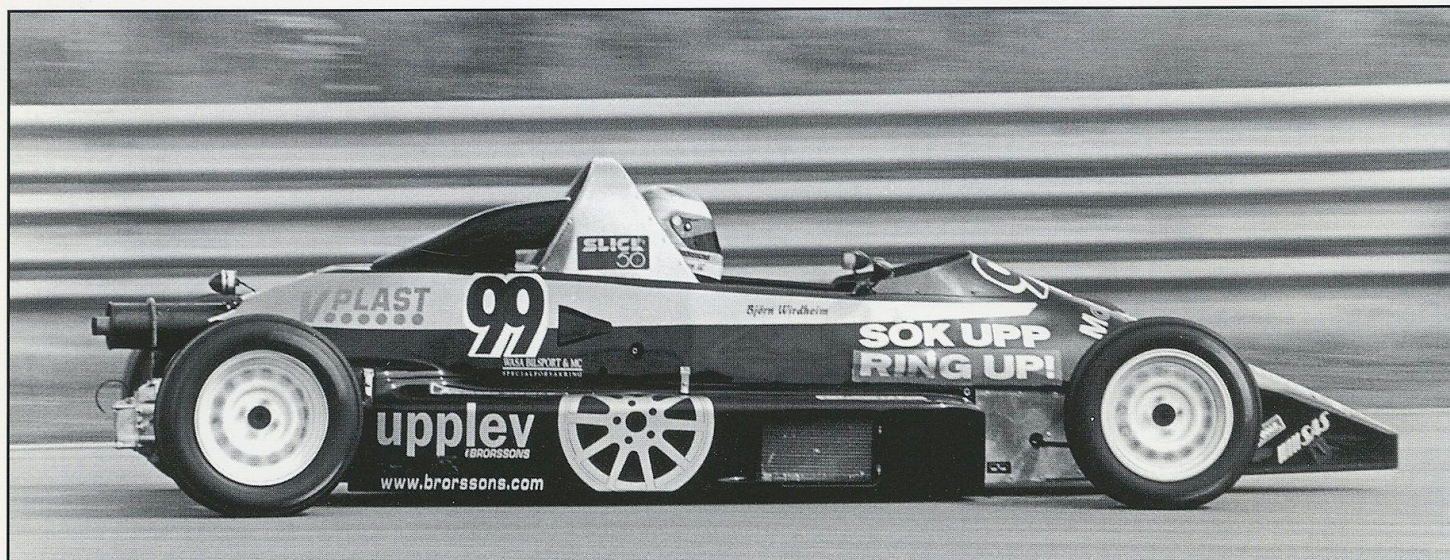
Men för Nordenströms del blev 1997-års säsong spolad redan från början. Han fick helt enkelt inte fram delar till sin tävlingsbil, och när startskottet gick på Kinnekulle Ring den 27 april var bilen långt ifrån klar.

Inte heller Jan Walter kunde starta i säsongens första deltävling. Men på plats fanns de förhands Tippade BMW- och Mercedesförarna. Hans Berglund gjorde en storstilad insats från första tids träningspasset tills målflaggan föll i finalen. Tävlingen blev nämligen "Z:as" helt och hållet. Bakom honom placerade sig Anders Dahlgren och Georg Bakajev.

Även i andra racet på Kinnekulle, den 25 maj, var det Hans "Z" som drev upp tempot och i en dramatisk tävling fick han målflagga före Eric Persson. Den här gången tvingades både Dahlgren och Bakajev att ge sig för Jan Walter.

När SSK-cirkusen kom till Karlskoga den 8 juni, hade hemmaföraren Walter plötsligt blickarna på sig. Men Etab Data Cup visade sig än en gång vara minst sagt oförutsägbar.

Berglund kom bort, Walter likaså och Bakajev också. Men Eric Persson kunde efter en strulig



Juniorerna Björn Wirdheim, Nya Anderstorps RC, i en Reynard vann båda SSK:s Formel Ford-serier.
Foto: JONNY PERSSON

inledning av loppet, ta ledningen före Thomas Nyström, Rimbo, och Mikael Dahlgren. Hans "Z:as" stabila körning från de båda inledande deltävlingarna kom av sig rejält när han i Falkenberg, den 29 juni, kraschade och blev poänglös. I stället var det Jan Walter som visade att han hade stor kapacitet på den snabba Hallandsbanan. Första segern, och med sig på prispallen fick han Georg Bakajev och Mikael Dahlgren.

En "Z"-favorit

Deltävling nummer fem, den 27 juli, kördes på Kinnekulle Ring. Segrare? Ja, gissa. Hans "Z" Berglund som vanligt.

– Det är klart att Kinnekulle är min absoluta favorit, deklarerade Berglund efter prisutdelningen medan konkurrenterna nickade instämmande.

Thomas Stenlund, Svanavattnet, blev tvåa före Jan Walter.

Tre veckor senare var det åter dags för en deltävling på Kinnekulle Ring. Hasse "Z" var givetvis favorit, men det hände mycket under racet. Eric Persson visade än en gång att han tillhör klassens toppförare när allt fungerar, och den här gången kunde ingen stoppa Katrineholmsföraren. Walter blev tvåa igen, och Hans "Z" trea.

Inför Karlskogatävlingen den 31 augusti och SSK-finalen på Kinnekulle den 21 september, såg det vidöppet ut i toppen, när en av toppförarna, Hasse "Z", meddelade att det var färdigkört för året.

I detta läge var det väl timat av Jan Walter att stiga fram, eller stiga upp överst på prispallen. Genom segern, och med Bakajev och Dahlgren som tvåa och trea, körde också Walter till sig lite taktiskt svängrum inför finalen.

Taktik

Jan Walter har gjort massor med bra tävlingsresultat och fina uppkörningar genom fältet på

Kinnekulle Ring, men han har aldrig vunnit på denna bana.

– Visst skulle det vara roligt att vinna på "Ring-en", men denna gången är det inte det allra viktigaste, förklarade Jan inför tävlingen.

I stället var målet den här gången att hålla sig ifrån alla kubbningar mellan andra förare, ta bilen i mål och vara sämst femma.

Receptet visade sig vara riktigt. Mikael Dahlgren och Georg Bakajev kom efter första varvet i en våldsam "stängning" mot varandra. Detta gjorde att Villy Zielinski, Gånghester, i sin Lotus Europa och Thomas Stenlund med sin Ford Capri kom loss oväntat enkelt. Jan Walter låg på "den kritiska" femteplatsen, men hade god överblick på allt som hände framför honom.

Finalen utvecklades precis som Mazdaföraren ville, och i mål vann han med god marginal 1997 års titel då Zielinski var etta, Stenlund tvåa och Walter trea, före Dahlgren och Bakajev.

Mikael Dahlgren blev tvåa totalt, före Georg Bakajev, Tomas Nyström, Villy Zielinski och Håkan Malmberg, Bålsta.

Torbjörn Nordenström, då, som haft sådana framgångar i denna klass? Jo, han kom till start i slutet av säsongen, men hans extrema Opel Manta var inte färdigutvecklad. Den förra mästaren slutade på 37:e plats av 44 startande under säsongen.

Ökning här också!

SSK-seriens minst trimmade racingklass, heter Klass 1. Klassen har under flera år varit en inkörspport till racingsporten för många förare. Men under de senaste två säsongerna har förarna stannat kvar i klassen, för att i stället utveckla sina tävlingsbilar. Inte mindre än 44 ekipage startade under 1997.

Nåväl, ett undantag från "flyttregeln" fanns inför säsongstarten. 1996 års vinnare, Ulrik Gus-

tavsson, Skövde, hade under vintern sadlat om till SM-serien, STCC.

Det var många förare som "stod i kö" att vinna efter Gustavsson. En av dem, Niclas Bengtsson, Floda, slog till redan i första deltävlingen med sin välbyggda och snygga Volvo 850. Han fick sällskap till prispallen av Krister Karlsson, Örebro i en Suzuki Swift, och Kjell Holgersson, Solna, i en Renault Clio-Williams. Utanför prispallen, på fjärde plats, återfanns Kalle Kallin, Värmlands Nysäter, i en Volkswagen Golf.

Redan nu skall vi berätta att detta var enda gången Kallin fick stå vid sidan om och titta på prisutdelningen!

Från och med andra deltävlingen, den 25 maj, till och med finalen den 21 september, fanns Kalle Kallin på prispallen, fyra gånger som segrare och tre gånger på andra plats.

Kalles skugga heter Krister

Men Kallins svit på prispallen skulle en förare varit överlägsen vinnare i nästan vilken bilklass som helst, men inte i Klass 1.

Kalle Kallins skugga hela säsongen hette Nämligen Krister Karlsson. Sex av åtta gånger var han på pallen, och i flera deltävlingar var han som klistrad i Kalles bagagelucka, varv efter varv. Två segrar blev det för Krister under året, båda kom på Kinnekulle Ring.

Kjell Holgersson körde också hem en seger under året, nämligen i Falkenberg den 29 juni. Förutom de redan nämnda, så var ytterligare två förare på prispallen under säsongen, Christina Lundberg, Uppsala, Svensk Racings Grand Old Lady, tvåa en gång och trea två gånger, och Jan-Erik Creutzer, Karlstad, som körde till sig en andra plats i näst sista deltävlingen.

Men kampen om mästerskapet skulle komma att stå mellan Kalle Kallin och Krister Karlsson. Krister hade chansen ända in i det sista, men trots seger i finalen så klarade Kalle andraplatsen, vilket räckte till "mästartiteln", 141 poäng mot Kristers 138.

Bennos segerrecept

Hur gör man för att vinna en racingklass?

Ja, Benno Andreasson skulle på den frågan kunna svara mycket kort och bestämt:

– Starta säsongen i hårt tempo, och öka efter hand...

Det var nämligen just så som den 30-årige Volvoföraren från Stenkullen, utanför Göteborg, gjorde under 1997.

Benno Andreasson, som är bland det lugnaste man kan hitta i en racerbil, verkade faktiskt ha ett abonnemang på prispallen under säsongen. Eller vad sägs om följande placeringar i de åtta deltävlingarna: 2-2-2-2-3-1-1-1. Fem andraplatser i

de fem första tävlingarna och tre segrar i de tre avslutande omgångarna.

Årets tvåa i tabellen, fjolårsmästaren Reine Carlsson, Göteborg, liksom totaltrean Göran Wickström, Liatorp, utanför Älmhult, och fyran Mikael Gunnarsson, Önnestad, gjorde alla en bra säsong men trots det kom de efter "poängmaskinen" Benno Andreasson.

Benno har flera säsonger visat att han tillhör klassens toppförare, men han har också kommit till korta inför Reine och Mikael i avgörande tävlingar.

– Den här segern känns bra, sa Benno Andreasson, och det är min första mästerskapsseger.

Reine Carlsson, fjolårets mästare, fick trösta sig med att vinna Volvo Original Cups andra racingmästerskap, NM.

Inte mindre än 54 ekipage kom till start i klassen under 1997 och därmed håller Volvo Original Cup sin ställning som en av landets största bilklasser.

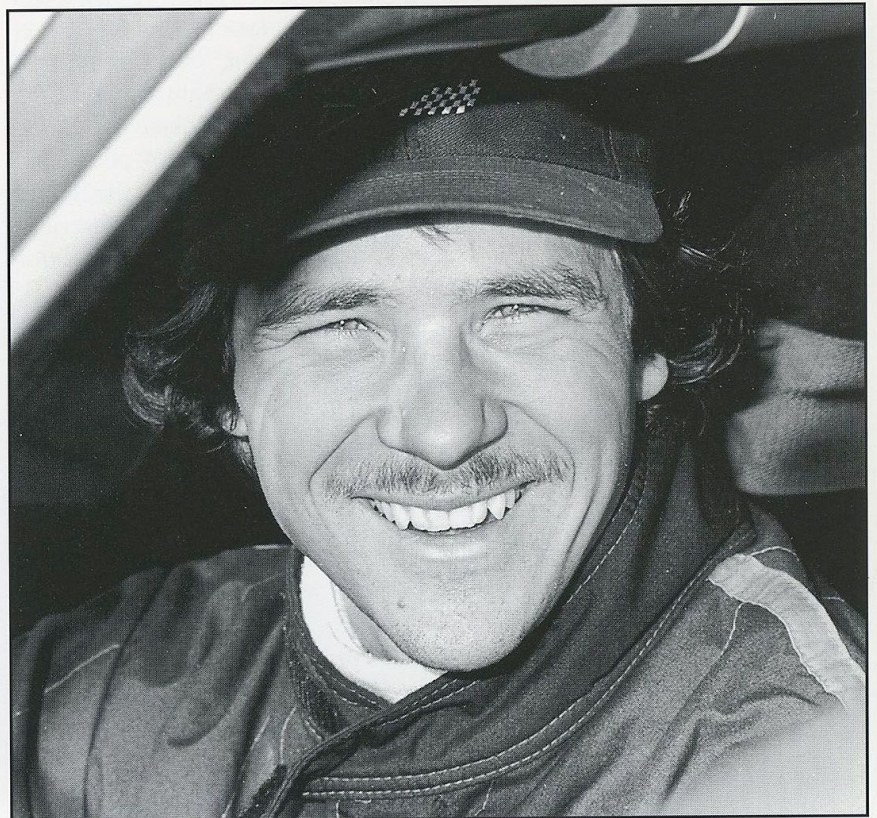
Logisk vinnare

Anton J. Jensen, Norge, tog chansen när den kom!

Redan under 1996 visade den unge norrmannen att han var framtidens förare. Det var bara ett stort MEN, den säsongen. Mattias Ekström var ett minst lika stort framtidslofte.

Inför 1997 var Mattias för gammal för Renault 5 Junior-klassen, och fick sin stora chans i STCC, samtidigt som Jensen grep chansen till en mästerskapsseger.

Benno Andreasson, MK Vättle, var på pallen i samtliga åtta deltävlingar i Volvo Original Cup och tog därmed hem cupsegern.
Foto: JONNY PERSSON





De svenska juniorerna fick stå i skuggan av norrmannen Anton J Jensen när det gällde Renault 5 Juniorer. Anton tog hem cupen efter att ha vunnit sju av de åtta deltävlingarna.
Foto: JONNY PERSSON

Anton Jensen blev nämligen hela SSK-seriens mesta vinnare med sina sju segrar på åtta tävlingar.

En tävling tvingades den mycket lovande norrmannen att bryta, det var Falkenbergstävlingen den 29 juni.

Kristian Lundström från småländska Bor, gjorde vad han kunde för att stoppa Jensen, men den sistnämnde var omöjlig i avgörande skeden av racen.

Kristian, som var tvåa fyra gånger och trea en gång, höll emellertid undan för ytterligare två duktiga ungdomar, nämligen Kim Gunbjørnsen, Norge och Niklas Lassbo, Stora Skedvi i Dalarna.

Tävlingen som Anton Jensen blev poänglös i, vanns av Tobias Jonasson, Härja utanför Hässleholm. Hans slutade totalt på femte plats i serien. 17 ungdomar tävlade i år i Renault 5 Junior-klassen. Den svenska racinghistoriens yngste ak-

tive racerförare inledde sin karriär under säsongen. Mattias Nordenström, Gnosjö, fyllde 15 år sent på året, men fick ändå tävla i R5-klassen. Det är nämligen tillåtet att börja det kalenderår man fyller 15. Däremot fick inte Mattias köra moped i depån!

Starka juniorer

SSK-serien innehöll fler starka juniorförare. Formel Fords juniorklass vanns av Björn Wirdheim, Växjö, före Robin Rudholm, Borås, och Robert Dahlgren, Skellefteå. Wirdheim var säkerheten själv. På sex av de åtta deltävlingarna körde han hem juniormästerskapet.

Men inte nog med det. I förbifarten vann han även seriormästerskapet i Formel Ford. Juniorerna tävlar nämligen tillsammans med seniorer, och därmed räknas det också in i totaltabellen.

Björn Wirdheim blev poänglös i årets första tävling, och deltog inte i finalen. Men däremellan visade han vilken stor talang han är i racingsporten. Tre gånger körde han i mål som segrare och tre gånger som tvåa!

Andreas Boström, Hässleholm, som är senior, kom tvåa totalt, nio poäng efter Wirdheim. Andreas vann de tre tävlingar som Björn kom tvåa. På tredje och fjärde plats totalt, kom ytterligare två juniorförare, nämligen Robin Rudholm och Robert Dahlgren. Inledningstävlingen på Kinnekulle Ring vanns av Richard Göransson, Örebro, och finaltävlingen, också på Kinnekulle, av Christoffer Häggstam, Tranås.

Jämn och hög fart

SSK-seriens snabbaste klass heter Superkart (Formel K). De snabbaste förarna har en snittfart på över 140 km/tim runt svärbemästrade Kinnekulle Ring.

Det svänger också mycket kring den här klassen. En förare som leder stort efter halva loppet, kan vara utanför prispallen när samma lopp flaggas av. Trots att han inte råkat ut för några tekniska fel.

Inte mindre än sex olika förare stod överst på prispallen i årets åtta deltävlingar.

Årets segrare, Stefan Axelsson, Skogås, utanför Stockholm, vann faktiskt endast en tävling, den i Falkenberg i juni månad, men höll en hög lägstanivå igenom hela serien. Inför finalen på Kinnekulle Ring i september kunde fem förare bli mästare. Mästerskapet var ovisst in i det sista, och faktiskt inte klart förrän Stefan flaggats av som tvåa, efter Tomas Westerlund, Västerås. Trea i finalen var Börje Gustafsson, Järfälla. Anders Landberg, Sollentuna, vann tre deltävlingar, men kom "bara" fyra i mästerskapet.

Totaltvåa i serien blev istället två förare, Tomas Westerlund och veteranen Bobo Westman,

SSK Serien

Formel Ford

	27/4 Kinnekulle	25/5 Kinnekulle	28/6 Falkenberg	29/6 Falkenberg	26/7 Kinnekulle	27/7 Kinnekulle	31/8 Gelleråsen	21/9 Kinnekulle	SSK-poäng tot.
1. Björn Wirdheim, Nya Anderstorps RC, Reynard	—	11	9	11	10	10	10	—	61
2. Andreas Boström, Hässleholms MK, Van Diemen	—	13	11	—	8	8	12	—	52
3. Robin Rudholm, Borås MK, Van Diemen	(5)	10	7	(2)	6	7	6	12	48
4. Robert Dahlgren, Skellefteå MS, Swift	—	9	6	9	7	4	7	—	42
5. Christoffer Häggstam, Team Skogsåskare, Reynard	—	6	—	—	5	6	8	16	41

Formel Ford Junior

1. Björn Wirdheim, Nya Anderstorps RC, Reynard	—	4	3	3	4	4	3	—	21
2. Robin Rudholm, Borås MK, Van Diemen	4	2	1	—	1	2	—	4	14
3. Robert Dahlgren, Skellefteå MS, Swift	—	1	—	1	2	1	1	—	6

Stockholm, båda slutade på 72 poäng, två "pin-nar" efter Axelsson.

Bobbo Westman, som vann näst sista deltävlingen på Kinnekulle Ring den 17 augusti, blev genom denna seger också Nordisk Mästare. NM:et avgjordes nämligen i en enda deltävling.

Förutom de nämnda vann också Mats Österberg, Järfälla, en deltävling under året. 18 ekipage deltog i årets serie.

Klassen försvann

En SSK-klass försvann under 1997, nämligen Swedish Super Kupp, klassen som bestod av de stora formelbilarna, F 3, F 4 och Formel Opel.

Bilklassen är, så att säga, inte formellt nedlagd, utan ströks tidigt på säsongen då det helt enkelt inte fanns tillräckligt antal förare.

Det är helt klart att något radikalt måste göras för att återskapa intresset för formelbilsracingen, Formel Ford undantaget.

Alla nya mästare

1997 blev "de nya mästarnas år". Inte en enda klassegrare från 1996 lyckades försvara sitt mästerskap under 1997. Närmast var Reine Carlsson, Göteborg, men även han fick ge sig för en ny mästare.

1997 blev också året då Stockholms Sportvagnsklubb fick fyra stora bilklasser i sin serie. Under säsongen hade nämligen såväl Klass 1 som den spektakulära Etap Data Cup fått nytillskott i antalet bilar. Dessutom väntar båda bilklasserna ytterligare nya förare då det byggts om hemma i garagen under vinterhalvåret.

Svensk banracing STCC och JTCC, och inte minst SSK-serien, är just nu inne i en kraftig medvind.

SSK Serien

ETAB Data Cup

	27/4 Kinnekulle	25/5 Kinnekulle	8/6 Gelleråsen	29/6 Falkenberg	27/7 Kinnekulle	17/8 Kinnekulle	31/8 Gelleråsen	21/9 Kinnekulle	SSK-poäng totalt	
1. Jan Walter, Örebro RC, Mazda RX-7	—	18	(4)	21	18	19	21	36	133	
2. Mikael Dahlgren, Ulricehamns MK, Mercedes 190	18	(14)	16	18	17	—	18	32	119	
3. Georg Bakajev, Borås MK, Köhler-BMW	17	15	(7)	19	15	(8)	19	30	115	
4. Tomas Nyström, MK Rimo, BMW M3	16	(11)	17	16	14	13	(4)	34	110	
5. Villy Zielinski Sthlms SVK, Lotus Europa	—	17	—	17	8	17	1	42	102	
6. Håkan Malmberg, Sthlms SVK, Mercedes 190	15	13	15	(12)	—	16	16	22	97	
7. Anders Svensson, Sthlms SVK, BMW 318i	14	(2)	13	15	13	15	17	(2)	87	
8. Hans Berglund, Sthlms SVK, BMW /Volvo	20	21	6	—	21	18	—	—	86	
9. Eric Persson, Katrineholms MK, Mercedes 190	1	19	19	—	16	21	3	—	79	
10. Thomas Stenlund, MK Nord-Jämten, Ford Capri	2	16	3	—	19	—	—	—	38	78
11. Henrik Ahonen, SMK Gävle, Volvo 900	12	(9)	14	9	—	11	12	18	76	
12. Torbjörn Holmstedt, Karlskoga MF, BMW 318i	7	(6)	12	(6)	7	9	8	20	63	

Yokohama Cup

1. Magnus Karlsson, Sthlms SVK, BMW M3	(17)	19	21	21	—	21	21	42	145
2. Fredrik Nilsson, Falkenbergs MK, BMW M3	21	21	(8)	19	—	19	19	38	137
3. Bo Johansson, Nya Anderstorp RC, Opel Ascona	18	16	—	16	16	(4)	32	114	
4. Thomas Karlsson, MK Kinda, Opel Kadett	(12)	15	15	14	(6)	15	15	34	108
5. Enar Viktorsson, MK Trophy, Beson-Opel	19	10	17	18	21	—	17	—	102
6. Reine Bergström, Hällefors MK, Peugeot 205	10	—	13	13	12	—	16	36	100
7. Mikael Engdahl, Örebro RC, Golf	13	13	16	(11)	13	13	—	26	94
Hans Warberg, Göteborgs MF, BMW 318	15	17	(11)	17	15	18	12	—	94
9. Gunnar Olårs, Rasbo MK, Vauxhall Chev.	(11)	14	14	12	14	14	—	22	90
10. Rickard Ward, Gislaveds MK, Volvo 240	14	—	18	15	19	—	14	—	80
11. Kjell Blom, MK Kinda, Opel Kadett	—	—	—	8	11	11	13	30	73
12. Antero Onkamo, Strängnäs AMS, Opel Ascona	16	18	—	—	18	9	9	—	70

Super-Kart

1. Stefan Axelsson, Sthlms SVK, PVP/Rotax	12	12	(9)	9	13	(8)	10	18	74
2. Tomas Westerlund, Västerås MS, PVP	10	(4)	(8)	8	8	10	12	24	72
3. Bobo Westman, Järfälla MK, PVP	11	11	(2)	(6)	11	9	14	16	72
4. Börje Gustafsson, Sthlms SVK, PVP/Rotax	9	9	(7)	(5)	9	12	9	20	68
5. Anders Landberg, Järfälla MK, PVP/Rotax	13	14	11	11	(2)	(2)	11	6	66
6. Ulf Lindberg, Enköpings MK, PVP	(4)	5	6	(4)	7	5	6	14	43

Renault 5 Junior

1. Anton J. Jensen, Sthlms SVK/Norge, Renault 5	(13)	14	13	—	15	15	15	24	96
2. Kristoffer Lundström, Sthlms SVK, Renault 5	(11)	12	(10)	11	12	11	13	20	79
3. Kim Gunbjørnsen, Sthlms SVK, Renault 5	10	10	11	(7)	13	13	—	16	73
4. Niklas Lassbo, Sätters MK, Renault 5	(7)	8	(2)	12	10	10	12	18	70
5. Tobias Jonasson, Hässleholms MK, Renault 5	9	(7)	9	14	11	12	—	14	69

Klass 1

1. Kalle Kallin, Åmåls MK, Golf GTi	(17)	21	21	(19)	21	19	21	38	141
2. Krister Karlsson, Örebro RC, Suzuki Swift	19	19	19	18	(3)	21	(14)	42	138
3. Kjell Holgersson, Sthlms SVK, Renault Clio	18	(5)	18	21	18	(17)	18	36	129
4. Niclas Bengtsson, Falkenbergs MK, Volvo 850	21	17	—	17	—	16	16	34	121
5. Jan-Erik Creutzer, Kils MK, Golf GTi	—	16	(15)	15	17	15	19	32	114
6. Henrik Persson, NMK Modum & S., Renault Clio	14	—	17	(13)	16	14	15	28	104
7. Christina Lundberg, Sthlms SVK, Opel Corsa	—	18	16	—	19	18	12	20	103
8. Anette Ling, Kolsva MS, Toyota Corolla	15	(4)	(10)	12	14	13	11	30	95
9. Per Fransson, Linköpings MS, Renault Clio	—	8	13	(4)	12	12	17	24	86
10. Patrik Strömberg, Linköpings MS, Renault Clio	12	14	11	14	—	—	7	26	84
11. Björn Almerud, Club Alfa Romeo, Renault Clio	10	15	14	16	—	10	—	2	67
12. Anders Kjellberg, MK Vättle, Renault Clio	13	12	7	(1)	7	8	9	—	56

Volvo Original Cup

1. Benno Andreasson, MK Vättle, Volvo 262 C	19	19	19	(17)	(18)	21	21	42	141
2. Reine Carlsson, Göteborgs MF, Volvo 242 C	21	21	14	(12)	17	18	—	38	129
3. Göran Wickström, Almhults MK, Volvo 240	16	16	21	(15)	16	19	—	36	124
4. Mikael Gunnarsson, Kristianstads MK, Volvo 240	17	(15)	18	(16)	21	16	19	32	123
5. Thomas Nilsson, Hyllinge MS, Volvo 242	—	18	15	8	—	17	15	34	107
6. Anders Larsson, Falkenbergs MK, Volvo 242 RS	14	(8)	—	11	13	15	16	30	99
7. Anders Manley, Fjärås MK, Volvo 242 GT	—	17	(13)	13	14	14	14	24	96
8. Peter Karlsson, Ljusdals MK, Volvo 244	12	11	11	—	—	11	18	28	91
9. Joakim Carlsson, Falkenbergs MK, Volvo 240	—	10	17	19	19	—	17	—	82
10. Jonas Karlsson, Falkenbergs MK, Volvo 244	—	9	16	14	15	13	11	—	78



Stefan Axelsson, Stockholms SVK, vann Super-Kart-Cupen.
Foto: JONNY PERSSON



Billy Johansson, Säffle MC,
1997 års "Original"-mästare
i Sverige.
Foto: BACKMANS

Billy Johansson från Säffle har skrivit historia. 1997 vann den 32-årige egenföretagaren samtliga tre stora serier i Volvo Original. Först vann han Svenska Rallyserien. Samtidigt passade han på att vinna den stentuffa All Championship, mästerskapet på alla underlag, och så avslutade han med att vinna Nordic West Euro Cup i rally. Med samma bil, höll jag på att skriva. Men det stämmer inte. Han gjorde faktiskt av med några stycken under året.

- Ja, det var tufft ett tag med väl mycket rullningar.
- Å andra sidan lyckades jag med allt under sista halvan av säsongen. Då var det Morgan Olssons tur att hamna på taket.

Billy Original-mästare

Av CARLERIC
JOHANSSON

I Svenska rallyserien tampades Billy framför allt med titelförsvaren Morgan Olsson från Kil. Billy öppnade med en seger i Bergslagsrallyt före "Loka"-Anders Eriksson från Hällefors. Men i Svenska Rallyt for både Billy och "Loka" till skogs. Där handlade det i stället om Morgan Olsson från Kil, som vann före veteranen Ingvar Nilsson, Hällefors.

Eftersom man bara fick räkna en vintertävling brydde sig varken Billy eller Morgan om att åka till Lycksele. Veteranen Per-Erik Sköldin, Katrineholm åkte däremot dit, tillsammans med Säffles unge, duktige Daniel Dahlström. Men de fick nöja sig med att bli tvåa respektive tre då ingen rådde på hemmaföraren Christer Hedlund. Därmed blev det tre olika segrare på de tre första tävlingarna.

Utgångsläget var helt öppet när sommarsäsongen inleddes med Volvo-pokalen i Enköping. Morgan tog en ny seger sedan Billy åkt av i ett tidigt skede av tävlingen och skrotat rejält. Per "Polisen" Johansson, Alingsås, som bröt i "Svenska", kom igen och blev tvåa före Karl-Gustav Sedström från Askersund.

Efter solskenet över den lilla tävlingen i Enköping väntade längre och tuffare vägar, och massor av regn, i South Swedish Rally. Här blandade sig de lokala fortåkarna såsom Gary Kajson, Todde Johansson, bröderna Per-Martin och Mårten Persson m.fl. i striden om segern. Billy fick ladda för fullt för att ta hem segern. Morgan åkte fort, men bitvis bredvid vägen i sina försök att komma ifatt Gary Kajson. Men det gick inte den här gången.

Två segrar var

Inför den sjätte deltävlingen, Thorp Memorial i Säffle, var det så jämnt det kunde bli: Billy och Morgan hade två segrar vardera.

Nu gällde det vem som skulle vara värst i Säffle? Det blev Billy som fick ta till allt sitt kunnande för att ta sig förbi Per Johansson, Alingsås, då Per ledde när sista sträckan startade. Morgan var visserligen bara tre sekunder efter i mål, men transportprickar gjorde att han rasade i resultatlistan. Tredjeplatsen tog nu K-G Sedström, Askersund, hand om.

Nästa race var SM-tävlingen SAPA-rallyt där "originalarna" körde som förklass. Tävligen kördes i ett vackert sommar-Småland och blev sannligen dramatisk. Morgan drog upp tempot och konkurrenterna försvann. Billy rullade, Per Johansson åkte av liksom pålitlige K-G Sedström som punkterade och rasade från andra till nionde plats. Ny tvåa blev Per Ola Thörnberg från Vetlanda och Lars Olsson från Vingåker tog hand om tredjeplatsen.

Två tävlingar kvar och tre segrar var för Morgan och Billy. Men nu började det hända saker. Till näst sista deltävlingen, Två Sjöars Rally utanför Göteborg, kom Morgan med ett "halvfärdigt" nybygge. Den gamla bilen hade han gjort slut på i Kil någon vecka tidigare. En "halvfärdig" bil räckte inte till utan det blev en blygsam placering. Billy körde snabbare och blev trea.

Per-Erik Sköldin, Vingåker, hade upptäckt att han kört med en krokig framvagnsbalk. Med ny sådan i Volvon blev det en helt annan bil och han körde hem segern före Ingvar Nilsson, Hällefors.

I finalen, Stenbocksrundan i Boxholm, blev det inte någon seger varken för Billy eller Morgan. I stället var det hemmaföraren Mats Ahl, MSK Kvarnvingarna, som var snabbast, ett par sekunder före Ingvar Nilsson.

Så slutresultatet blev att Billy vann serien, ynka två poäng före Morgan Olsson. Karl-Gustav Sedström som rullade rejält i Boxholm hade ändå tillräckligt med poäng för att bli trea totalt.

Jörgen vann B-cupen

Sammanlagt startade 75 olika förare i serien och det innebar en extra B-förarcup för att ge dessa förare extra stimulans. Och det behövdes även om unge Jörgen Olsson från Ryd for fram som en "vettvilling" och körde in på en imponerande sjätteplats totalt.

Givetvis vann han B-förarcupen med stor marginal. Bakom honom var det tätare. Per Levin var tvåa, en futtig poäng före Thomas Israelsson, Skeptuna-föraren som kör en stor tung sexa. Vilt satsande Thomas "Skepparn" Johansson, Östersund, hade inte turen med sig hela serien utan slutade sexa bakom Daniel Dahlström, Säffle, respektive Nisse Foghagen, Skeptuna.

En stjärna föddes

C-förarserien såg en stjärna födas då 21-åriga nyblivne C-åkaren Daniel Carlsson, Säffle, vann alla tävlingar han ställde upp i, både i Sverigeserien och i Nordic Cup. Han gjorde det på ett mycket imponerande sätt. Efter sex tävlingar ansåg sig Daniel färdigutbildad varför han använde resten av året att snickra på en nationell Volvo 240. Nästa år tänker Daniel fortsätta att vinna då han satsar på att ta hem JSM.



Morgan Olsson, Kils MK-Bil, blev tvåa i Svenska rallyserien.
Foto: CARLERIC JOHANSSON

All Championship

Mästerskaps-serien på alla underlag är en annorlunda tävlingsserie som "originalarna" är ensamma om. Som namnet antyder kör man "allt" på olika underlag. Billy Johansson hade bestämt sig för att försöka ta hem även den serien. Men han skulle få möta ett tufft motstånd då det finns en rad specialister på is, racing och backe.

Billy tog med sig en fullpoängare från vinter-rallyt till isbanetävlingarna uppe i nordligaste Sverige. Där kunde han inte hindra Göran "Zamora" Lind, Bollnäs, från att vinna dubbelt. Tvåa i första tävlingen blev racingspecialisten Enar Viktorsson, Uddevalla, medan Ingemar Björn, rallycrossförare från Vännäs, var tvåa i andra racet. Billy blev som bäst sexa på isen, en placering bättre än "Loka-Anders" Eriksson.

Banracing på Mantorp...

Det blev sommar igen och dags för banracing på Mantorp. Banracingsuoveränen Benno Andreasson från Göteborg hade skrotat sin 262 Bertone i Västkustloppet några veckor innan och byggt en ny Bertone Coupé på nio dagar. Den testade han på Mantorp - och vann. Tvåa blev Peter Karlsson från Ljusdal medan Ingvar Nilsson visade att han behärskar asfalt lika bra som grus - han blev trea. Men Billy klarade sig hyggligt, han blev sjua, en placering bakom "Loka". Och det började hetta till mellan värmelänningen och hans svåraste konkurrent, Anders "Loka" Eriksson från Hällefors.

... och backe i Järbo

Järbo i Gästrikland provkörde sin nya backe i Kungsberget. Och det var en backe det! Brant, lång, kurvig, svårkörd och oerhört utslagsgivande. Här visade den unge hälsingeföraren Peter Karlsson sin storhet och tog sig uppför backen snabbare än alla andra. Största motståndet stod Loka-Anders för men även Per Erik Sköldin blandade sig i leken och tog tredjeplatsen efter "Loka". Billy var hyggligt med, men lyckades "bara" ta sig i mål med den åttonde bästa tiden.

Nu återstod bara finalen, sommarrallyt, och det stod klart att den skulle bli direkt avgörande mellan två förare Billy Johansson och Anders "Loka" Eriksson. Anders gjorde vad han kunde men Billy blev för svår och vann hela serien med fuffiga två poäng. Ännu en gång hade Billy mariginalerna på sin sida.

C-förarna hade sin egen serie i All Championship. Här blev det för första gången en bodenförare i topp genom Christer Ekevad. Björn Gustafsson från Hällefors kom starkt på slutet och knep andraplatsen före en annan "bodensare" Per Östlund.

Erövrade Europa

1997 blev året då Volvo Original erövrade Europa, eller åtminstone delar av det. Tidigare hade man nosat på utlandstävlandet genom att köra både i Holland och Estland. Men nu gav man sig i kast med en egen West Euro Cup. En serien som inleds med tuffa Finnskog Winter i Norge, fortsatte med South Swedish i Sverige och sedan drog man ned på kontinenten.

Billy satsade på vinna den här serien också. Men Morgan Olsson ville annat och började med att vinna Finnskog Winter, en tävling som närmast kan jämföras med Svenska Rallyt.

Billy kom tillbaka och vann South Swedish och så var det 1-1 i segrar när gänget begav sig till Finland för att introducera klassen där alla förare använder standardbetonade Volvo 240 med B23 E-motorer med 165-170 hästar under huven.

Världsrekord

Det blev succé, åtminstone för Billy, som noterade nytt världsrekord i längdhopp (!) på den berömda Salo-sträckan. Hoppet mitt på sträckan är välkänt och det brukar vimla av publik, vilket det också gjorde den här tävlingsdagen.

Underbacken är uppmätt och speciella funktionärer har till uppgift att notera hopplängden på varje bil. Carlos Saintz var på plats för att testa inför Jyväskylä-rallyt och han tangering det gamla rekordet på 17,5 meter. När Billy kom var det fullt på fyran och han flög längre än någon annan. 22 meter lyder den nya rekordnoteringen på.

Morgan kom inte alls då han körde i en sten

och skrotade. Billy vann till slut och tvåa blev smålänningen Mattias Aronsson.

Efter Finland åkte Volvo-gänget till tyska Rally Hunsrück med de tuffa betongvägarna. Sammanlagt 14 VOC-förare ställde upp, 12 svenskar, en norrman och seriens första tyska "originalare", Jocken Walter. Morgan kom tillbaka efter "skrotningen" i Finland och vann före Billy efter en våldsam urladdning som förde upp dem till fjärde respektive femte plats totalt i den tyska tävlingen.

Efter Tyskland var det stenhårt mellan Billy och Morgan, två segrar var, inför finalen i Golden Tulip Rally i Hellendorn, Holland. Billy hade ett litet försprång poängmässigt och skulle Morgan ta hem serien, var han piskad att vinna finalen.

Det blev en tät fight och Billy ledde med 2 sekunder efter fyra sträckor. Men på femte tog det slut då Morgan hoppade våldsamt, knäckte bilen och tvingades ge upp. Nu trodde alla att Billy skulle vinna. Men se det gjorde han inte. På sista sträckan åkte han i diket och Mattias Aronsson klev fram och tog segern. Till på köpet passerade smålänningen Morgan i totallistan.

C-förarna fick inte vara med på kontinenten utan körde sin final i Finland. Det blev samma serie-segrare som i Svenska Serien, Daniel Carlsson från Säffle. Daniel vann samtliga tre deltävlingar och var därmed obesegrad i båda serierna.

Racing: Bennys år

Benno Andreasson, Göteborg, har legat i topp i Volvo Original under många år. 1997 började bra med tre raka andraplatser. Men sedan kom "Den Stora Smällen" i Västkostloppet då Benno rullade våldsamt i första kurvan. Av den snygga Bertone Coupén återstod bara skrot.

En deppad Benno byggde en ny Bertone och gästade All Champion-racet på Mantorp, som han vann. Sedan blev det segrar på löpande band och totalvinst i Racingserien. Benno vann de tre sista

Årets stjärnskott i Volvo Original, Daniel Carlsson, Säffle MC, som vann de båda C-cuperna med sin 242:a.

Foto: BACKMANS





Benno Andreasson, MK Vättle, vann den svenska Racingserien. Här är han tillsammans med Juniorsegraren Mikael Gunnarsson, Kristianstads MK, t.v. och tvåan Peter Karlsson, Ljusdals MK, t.h.

Foto: CARLERIC JOHANSSON

racen och petade ned Mikael "Micke" Gunnarsson, Kristianstad, till andra plats. Även "Micke" hade en fin säsong med bl. a. tre raka segrar.

Förra årets dominant, Reine Carlsson, Göteborg, öppnade med två raka segrar i inledningen av serien. Sedan blev det tuffare och Reine fick ibland fightas mitt i fältet.

Det gick bättre i Nordic Cup där Reine var helt omutlig med fem segrar på åtta starter. Även här var det "Micke" som svarade för det tuffaste motståndet. Med lite bättre flyt hade sistaårsjuniorerna från Kristianstad kunnat ta hem hela serien.

Men det blev Reine som vann, Micke kom tvåa och "Jocke", Reines son, blev trea. Jocke gjorde come back i Volvo Original efter några år i Clio Cup på kontinenten.

Isbana och rallycross

Is-säsongen 1997 blev blöt! Mildvädret gjorde att bara två deltävlingar kunde genomföras. Göran "Zamora" Lind från Bollnäs vann båda finalerna före Enar Viktorsson, Uddevalla, respektive Ingemar Bjöörn, Vännäs.

Då blev det betydligt jämnare i rallycrossserien med olika segrare i de sex deltävlingarna.

Rallycrossen inleddes i Norge, där blivande serietvåan, norrmannen Björn Berg, tog en klar seger på Momarken. Björn vann inget mer utan i stället kom segrarna att heta Janne Blom som vann i Skene, Lasse Taipale på Bergbybanan i Uppland, Per Hedestig i Piteå, Peter Lundell på Sturup och Tommy Hallin vann finalen i Strängnäs. Totalt innebar det här att Lasse Taipale och Björn Berg slutade på samma poäng, 107. Men Lasse hade två andraplatser och Björn bara en, vilket avgjorde den inbördes placeringen till Lasses fördel.

Volvo Original All Championship

Mästerskap på alla underlag

Klass Elit

Namn	Klubb	S:a poäng
1. Billy Johansson	Säffle MC	120
2. Anders Eriksson	Hällefors MK	118
3. Enar Viktorsson	MK Trophy	107
4. Thomas Johansson	Jämtlands MK	97
5. Ingvar Nilsson	Hällefors MK	93
6. Peter Karlsson	Ljusdals MK	92

C-förarserien

1. Christer Ekevad	Norr. MS, Boden	115
2. Björn Gustafsson	Hällefors MK	102
3. Per Östlund	Norr. MS, Boden	97
4. Ulf Käll	Horndals MK	88
5. Kristin Swensson	SMK Söderhamn	75

Svenska serien i rally

Klass Elit

1. Billy Johansson	Säffle MC	88
2. Morgan Olsson	Kils MK	86
3. Karl Gustav Sedström	MK Ran	64
4. Per "Polisen" Johansson	Kullings MS	59
5. Per-Erik Sköldin	SMK Vingåker	58

B-förare

1. Jörgen Olsson	Ryds MK	92
2. Per Levin	Kristianstads MK	78
3. Thomas Israelsson	Skepptuna MK	77

C-förare

1. Daniel Carlsson	Säffle MC	80
2. Björn Gustafsson	Hällefors MK	65
3. Lasse Peistorpet	Säffle MC	65

West Euro Rally Cup

Klass Elit

1. Billy Johansson	Säffle MC	114
2. Mattias Aronsson	Nya Anderst. RC	99
3. Morgan Olsson	Kils MK	95
4. Sven Ahman	BMK Uddevalla	93
5. Roger Alnaes	Norge	88

C-förarserien

1. Daniel Carlsson	Säffle MC	90
2. Mikael Persson	MK Ratten	72
3. Ronny Nordli	Norge	54

Svensk serie på isbana

1. Göran "Zamora" Lind	Bollnäs MK	40
2. Ingemar Bjöörn	Vännäs MK	34
3. Enar Viktorsson	MK Trophy	28
4. Peter Karlsson	Ljusdals MK	27
5. Janne Blom	Offerdals MK	26
6. Billy Johansson	Säffle MC	19

Nordic Racing Cup

1. Reine Carlsson	Göteborgs MF	150
2. Mikael Gunnarsson	Kristianstads MK	137
3. Joakim Carlsson	Falkenbergs MK	131
4. Benno Andreasson	MK Vättle	128
5. Thomas Nilsson	Hyllinge MS	118

Juniorer 18-24 år

1. Mikael Gunnarsson	Kristianstads MK	100
2. Marius Dotssetveen	Norge	84
3. Tone Slättland	Norge	72.

Svenska racingserien

1. Benno Andreasson	MK Vättle	159
2. Mikael Gunnarsson	Kristianstads MK	149
3. Göran Wickström	Älmhults MK	146
4. Reine Carlsson	Göteborgs MF	142
5. Anders Larsson	Falkenbergs MK	123
6. Thomas Nilsson	Hyllinge MS	114

Tjejserien

1. Peggy Dickdotter-Hermansson	Simrish	140
2. Kristin Swensson	SMK Söderhamn	100
3. Tone Slättland	Norge	86

Juniorer 18-24 år

1. Mikael Gunnarsson	Kristianstads MK	140
2. Peter Karlsson	Ljusdals MK	115
3. Joachim Henriksson	Falkenbergs MK	115

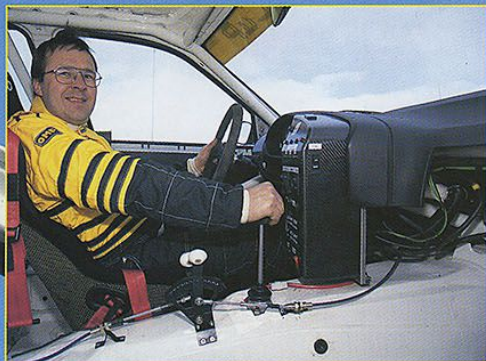
Svenska rallycrossserien

1. Lasse Taipale	MK Vättle	107
2. Björn Berg	Norge	107
3. Janne Blom	Offerdals MK	102
4. Joachim Emilsson	MK Nord-Jämten	97
5. Tommy Hallin	MK Nord-Jämten	95
6. Per Hedestig	Lycksele MK	79

SVENSK RACING SKA BLOMSTRA!

Torbjörn Holmstedt är inte någon slipad finansman, och inte född med rika föräldrar. Men han är en klipsk data-entreprenör som vill att svensk racing ska blomstra. Därför sponsrar han Etab Data Cup. Torbjörn började sin affärsbana som tolvåring genom att handla med mopeder. Intresset för motorer hänger kvar, men datorer ger numera levebrödet. Datorerna kommer överallt. Även inom racingen!

Av SL Sjöberg (text)
Tony Welam (foto)



"KILLER-CHAUFFÖR"
— Någon Schumacher blir inte någon i ETAB DATA CUP. Men att kalla det för korpserie, det gillar vi inte.



INGEN STJÄRNMEK.
— Speciellt häändig är jag inte, men inte heller särskilt nödbedd, säger Torbjörn.

■ ■ ■ När svenske mästaren i racing, Jan "Flash" Nilsson, kallade SSK-klassen *Etab Data Cup* för korpserie, tog det nästan hus i helvete.

Att han nu gjorde det berodde nog mindre på elakhet och mer på affekt. Det hände mitt i debatten om viktningen av bilarna i STCC och Etab. Och samtidigt som både "Flash" och SSK-ledningen, fast på var sitt håll, förde förhandlingar med olika TV-bolag om sändningar från svensk banracing.

"Flash" hade förstås rätt, så till vida, att Etab Data Cup inte har nåt att sätta emot SM-klassen STCC ur ekonomisk synvinkel. Jätteföretag som Volvo, Ericsson, Saab-Opel, Ford, BMW, Shell, Nokia och BIMA pumpar ju in miljonbelopp i teamen. STCC har därmed helt andra förutsättningar än Etab.

Inga hybrider

■ Men racing handlar om mer än pengar. Åtminstone gör det det inom SSK.

STCC har sina börsbolag som sponsrar. Utomordentligt bra gjort av "Flash" att ha fixat det!

Medan Etab Data Cup backas upp av en intelligent data-entreprenör från Karlskoga. Han heter Torbjörn Holmstedt och tävlar själv.

— Synd att det blev som det blev i relationerna mellan oss och STCC, säger Torbjörn. Svensk racing hade tjänat mer på om alla åkt i samma klass. Låt vara att det uppstått två divisioner. Publikens kunde ändå fått ur mer av att se större startfält.

Omvänt kan man förstås förstå att det inte varit kul om till exempel Hasse "Z" Berglund i en BMW med Volvo-motor vunnit SM-guld. Kul för publiken, men inte för "Flash" och ännu mindre för bilimportörerna, som satsar på STCC för att framgång och därmed publicitet ska generera ökad nyförsäljning av bilar.

— Då vill dom inte se en "hybrid" vinna, säger Torbjörn.

Bil och dator

■ Men det är dyrt med STCC. Och tvärt om med Etab!

— Det fina med vår klass är, fortsätter Torbjörn, att reglementet, som utarbetats under många år, gör att även den som inte har stor plånbok kan vinna. Fast istället krävs det ett bra arbete i verkstan.

Det passar Torbjörn. Inte för att han är speciellt häändig själv, utan det där med små omständigheter.

— Blev inte född med rika föräldrar, säger han. Annars skulle jag ha börja tävla redan när jag var tolv. Då köpte jag min första motorcykel, plockade isär den helt, renoverade och lackade och sålde vidare. Jag började med business redan då, mopeder och hojar.

När han var arton startade han sitt dataföretag. Tillverkar och säljer datorer.

— Skälet till att jag blev in som sponsor var att klassen stod utan, sedan Castrol hoppat av. Jag ville helt enkelt hjälpa SSK.

Men det gjordes också en affärsmässig bedömning. Data-teknik kommer mer och mer i motorsporten. Logningssystem som förr bara fanns i Formel 1 blir allt vanligare långt ner i klasserna.

— För att hänga med i toppen behövs motor, bil och dator, hävdar Torbjörn. Bra sådana instrument kostar från 25.000 kr och uppåt.

Många kan vinna

■ Torbjörn kör i team med Georg Bakajev. Regerande mästare i klassen. Till utseendet nästan identiskt lika BMW-bilar, fast inte lika mycket pulver.

Och så är det lite skillnad på chaufförerna?

— Ja, svarar Torbjörn och skrattar. Men jag räknar med att bli bättre än tia.

Vem vinner?

— Jag hoppas självklart det blir Georg. Men Hasse "Z" är svår, Gunnar Lundström också. En duktig kille på att skruva, precis som Georg. Det kvittar hur snabb man är på banan, om man inte gjort rätt sak i verkstan.

— Fast det är många om 'et.

Kännetecknande för Etab Data Cup är annars den unika sammanhållningen. Går nåt sönder är det bara till låna i nästa täkt. Och efter race tar man en öl ihop och har trevligt.

— Alla inser att ingen av oss blir en ny Schumacher, säger Torbjörn.

Men när den gröna lampan tänds och starten går, då är det slut på hjärtligheten. Då är det först i mål som gäller. Tävlingsinstinkten har tagit över.

ELEGANT DESIGN. Bilen Torbjörn tävlar med har nästan identiskt utseende med Georg Bakajevs bil, dock två dörrar mer.



DATASNILLET. Torbjörn Holmstedt gick in som huvudsponsor när Castrol hoppat av 1996 och dämpade cupen till ETAB DATA CUP.

Nordenström laddar om!

NY MOTOR I GAMLA MANTAN

■ ■ ■ Efter att ha segrat i *Castrol Cup* både 1994 och 1995 såg det länge ut som om Torbjörn Nordenström skulle knipa cupen även ifjol.

SSK-klassen, som numera heter *Etab Data Cup*, avslutades med en rafflande final på *Kinneulle Ring*, där något näst intill omöjligt hände.

— Ett och ett halvt varv från målflagg, i ledning, brast båda(!) gasvarjarna, berättar Torbjörn. Jämför man detta med hockeysiffror så är det som att leda med 5-0 tio minuter in i tredje perioden. Men ändå "torska" med 5-10 när slutsignalen går — på hemmaplan!

Första reaktionen var att "nu fick det vara nock" med racingen. Tankarna drevs under hösten längre och längre åt att lägga hjälmen på hyllan. Och ytterligare lite till när tonårige sonen Mattias bestämde sig för att också göra karriär inom motorsporten.

Först såg det ut att bli folkrace. Men när grabben väl bestämt sig kom det att handla om *Renault 5 Junior*.

— Detta beslut, plus ett tävlingsprogram från *Etab Data Cup* som såg bra ut, fick mig vid juletid att förstå hur alla som försöker att sluta med tobaken har det, säger en övertygande Torbjörn.

När även grabbarna runt omkring den tidigare SSK-mästaren var intresserade av att fortsätta att hjälpa till var det ingen mening att släcka ljuset i "snickarbo".

Låga kostnader

■ Hur kan man nu som egen företagare hinna med att sköta jobbet, skruva på den egna racer bilen samt även plocka med sonens *Renault*?

— Det är inga problem. Man går bara och lägger sig lite senare och stiger upp lite tidigare, säger Torbjörn och skrattar.

Vad är det som driver dig vidare att satsa på en gammal Manta, som du nu går in på det elfte tävlingsåret med?

— Inget speciellt, det har bara blivit så att bilen byggts om och förbättrats inför varje ny säsong. Trots detta känns det som om det fortfarande finns saker som kan göras bättre. Så länge vi hinner med och slipper byta bil, hålls också kostnaderna nere, säger Torbjörn.

SSK:s *Etab Data Cup* passar honom perfekt. Dels därför att det verkligen går att hålla kostnaderna nere, men ändå tävla på hög nivå. Och dels för att det finns så många olika bilmärken, samt både nytt och gammalt. Dessutom är reglerna enkla och justa, lätta att tyda.

Mästare två år i rad och på vippen att lägga av ifjol. Men nu är han på gång igen, Torbjörn Nordenström. I metallfabriken hemma i Gnosjö bygger han ny motor till sina gamla Opel Manta, och dessutom modifieras chassit för bättre väghållning. Många spår dock att Nordenström aldrig hinner få bilen utsorterad och därför är oddsen låga vad gäller hans chanser till inblandning i årets toppstrid. En sak som Nordenström själv bara fnysar åt.

Av Pekka Svensson (text), Morgan Karlsson (foto)



SEGERVAN. V-tecknet är något som Torbjörn gärna vill visa de övriga och helst i samband med premiären av den nya motorn.



VOLVOMOTORN. Manta har 1997 försetts med turbo och är hittills den enda med "fläkt" i *Etab Data Cup*.

Det är alltså inte bara ny motor som byggs. Även kaross och chassi modifieras för bättre väghållning och säkrare drift. Bromsarna är bytta, från servo till väg, och det har också blivit lite större skivor med avskrapningsflansar.

— Vi har dessutom gjort om framvagnens spindlar. Allt som var svetsat är utbytt, säger Torbjörn.

Nytt är också den catchtank, en liten bränsletank på en liter, som monterats i motorrummet för att garantera insprutningen kontinuerlig bränsleförsörjning, vilket är ett krav när man åker med turbo. Två mindre pumpar i centraltanken driver fram bensinen till catchtanken, varifrån en större pump skickar vidare till motorn.

◀ ORDNING & REDA... är inte lätt att ha när man är i alla ändrar av bilen och river och sliter.

— Sen har jag också bytt vattenkyl och sänt, berättar Torbjörn. Satt dit dubbla fläktar och dessutom tagit upp nya luftkanaler för att intercoolern ska få riktigt med luft.

Databoxen kommer från England, den har Torbjörn programmerat själv.

— Jo man får försöka med allt, säger han och skrattar.

Motorn, en Volvo B19 på 1640 kubik, har borrats och honats av Malmö Motorrenovering. De har också gjort i ordning vevaxel och stakar. Kolvorna, JE, kommer från Köhler.

— Toppen har gjorts i ordning av Thomas Axelsson i Varberg, tillägger Torbjörn.

Men hur han nu än jobbar och ligger i om nätterna, är det få som tror att Torbjörn Nordenström blir att räkna med i årets säsong.

— Ja ja, säger han överlättande. Det låter ju intressant.

— Vi får hoppas dom har fel!

Blir åka av

■ Torbjörn tillägger att det blivit bättre driv på cupen sedan man fick den nya huvudsponsorn.

— Tyvärr missade jag första deltävlingen på Kinneulle nu i april eftersom jag då ännu inte hade fått kolvorna till motorn, säger Torbjörn. Men nu skall det bli åka av!

Hans vinstrika recept är att köra så mjukt som möjligt och försöka planera körningen. Men ändå vara tuff i närlinorna om det krävs.

— Man kan vara tuff på många olika sätt. Men här är man det på ett just vis vilket gör att sammanhållningen är mycket god mellan förarna i klassen, slutar "mässings-beslagsfabrikören" från Gnosjö. □

LIDKÖPING

Centrum i Sverige när det gäller husvagnstillbehör

Beställ vår stora postorderkatalog!



Gör din beställning per postorder eller besök vår stormarknad i Lidköping: Köpstaden för Din husvagn och husbil.

ÖPPETTIDER
Öppet hela sommaren
Vardagar 9-18
Lördagar 10-13



BESÖK VÅR STORMARKNAD I LIDKÖPING - SVERIGES TILLBEHÖRSBUTIK -

HUSVAGN-Svensson AB i LIDKÖPING

Box 2407, Skaragatan 67, 531 02 Lidköping, Tel 0510-222 70

KING GEORG FIGHTS BACK

Bakajev tänker försvara sitt mästerskap

Georg Bakajev är en av SSK-historiens mesta mästare och har dessutom ett SM-tecken i banracing i bagaget. Som regerande Etab-kung är förstas Georg mannen alla i klassen vill slå i år. Boråsaren vet att säsongen blir tuff men har förbättrat bilen i vinter och siktar som vanligt inte på annat än seger!

Av Torbjörn Lundgren (text), Tony Welam (foto)

■ ■ ■ Två speciella minnesbilder sammanfattar racerföraren Georg Bakajev från Borås rätt väl!

Den första: SM-finalen i Super Nordic Touring 1995 på Knutstorp då han efter att ha jagat Mikael Dahlgren i flera varv fintade, körde om på ett oväntat ställe och knep SM-titeln.

Den andra: SSK-finalen senare samma år på Falkenberg. Georg tar starten från pole, med "Peggen" i bakluckan. I första svängen laddar Georg allt för att hålla "Peggen" bakom och går genom svängen med ett magnifikt uppstall!

Det första fallet visade Taktikern och det andra Fightern!

Kombinationen av klokhet och aggressivitet är goda egenskaper för en racerförare. Rutin och ordningsinnehåll har också bidragit till Georgs framgångar.

Segern i fjolårets Etab Data Cup skall försvaras även om det blivit tuffare i år.

— Ja, jag tror det är en öppen affär. Det finns 5-6 förare som kan vinna mästerskapet men jag har en klar chans, säger han.

— Som det är nu är Hasse "Z" speciellt farlig. Hans bil går bra. Men Micke Dahlgren är alltid farlig och Eric Persson är ju väldigt snabb. Och man får inte räkna bort vare sig Erik Stenlund eller Nordenström.

I årets första Etab-race kom Georg trea, efter Hasse "Z" och Micke Dahlgren.

— Jag låg tvåa länge efter Hasse men jag körde med för högt lufttryck i däcken så att de blev halare och halare ju längre racet gick. När Micke attackerade kunde jag inte hålla emot.

Annars är Georg känd för att ha

bra ordning på bitarna. Hans bilar hör i regel till startfältens snyggaste och prydligaste och i vintur har han tillsammans med "kumpanerna" Lennart Köhler och Torbjörn (Mr Etab) Holmstedt förbättrat E36 Coupén.

— Det är mest motorn vi jobbat med. Vi har graderat upp den till sista versionen av M3-motorn. Det är nya kamaxlar och Köhler och Holmstedt har programmerat om elektroniken.

— Dessutom har vi byggt om Hollinger-lådan till sekventiell och kör med 19-tumshjul i stället för 18-tums.

— Nu är jag väldigt nöjd med motorn. Den har både bra körbarhet och tillräcklig effekt.

Trivs i Etab Data Cup

■ Det enda Georg inte är riktigt nöjd med är väghållningen.

— Nej, det är en 93:a och hjulupphängingarna är helt enkelt inte lika bra som på nyare bilar. Jag har inte det grepp jag vill ha.

19-tumshjulen är både plus och minus tycker Georg. De gör det svårare att ställa in bilen men blir den i andra sidan rätt inställd så går det fortare.

Som var och en förstår trivs han i SSK och Etab Data Cup. Uppskattar kamratskapet samt den rena körningen. Sällan några knuffar.

— Det enda som är trist är att så många tävlingar körs på Kinnekulle, säger han. Fem av åtta race är åtminstone två för mycket. Jag skulle helst vilja åka på alla de svenska banorna men jag har förståelse för att det inte blir så lätt när man som SSK driver detta på klubbnivå.

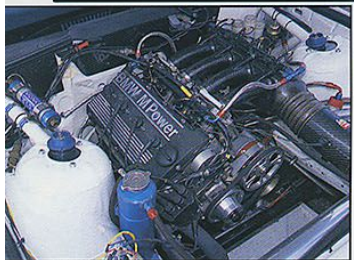
Av de två andra banorna i serien gillar han både Falkenberg och Gelleråsen bra. På den sistnämnda har han i stort sett vunnit varenda race han kört.

Sitt behov av andra banor får han förvisso ändå tillfredsställt ty Georg är en av få som valt att även åka STCC — SM i banracing — utöver Etab. Tro för den skull inte att focuseringen på Etab-titeln slappnar av.

Georg Bakajev tänker försvara sitt mästerskap — annars vore han inte SSK:s King Georg! □



HJÄLM PÅ. Regerande "kungen" i Etab, Georg Bakajev, är beredd att försvara sitt mästerskap. "Det blir hårdare i år men jag har en klar chans" säger den korglade boråsaren.



UPPDATERAD. Zytech M3-motorn är moderniserad till senaste specifikation. Nya kamaxlar och omprogrammering har lockat fram nya hästar.

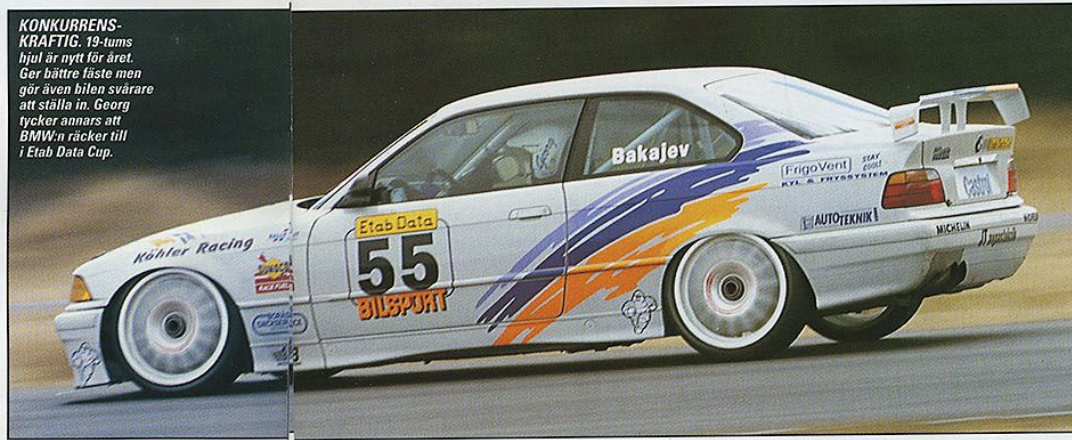


OMBONAT? Inte direkt. I mitt spaken till Hollinger växellådan som till i år har konverterats för sekventiell växling. Gör bilen mera lättkörd och spar tid (samt är roligare).



PRYDLIGT. Georg är känd för att ha bra ordning på sina bilar och de är ofta bland de snyggaste i startfältet. Den egne företagaren förstår värdet av att sponsorerna blir nöjda.

KONKURRENSKRAFTIG. 19-tums hjul är nytt för året. Ger bättre fäste men gör även bilen svårare att ställa in. Georg tycker annars att BMW:n räcker till i Etab Data Cup.



1997 ÅRS SSK-MÄSTARE VILL VIDARE



HIGHSPEED BMW. Årets SSK-mästare kör en BMW M3 med Volvo-motor på 2.023 cc — byggd av Highspeed Racing. Kombinationen BMW/Volvo är vanlig i SSK. Reglementet tillåter mycket fantasi och egna konstruktioner.

SSK-mästaren och BilSport/Yokohama Cup-segraren-97 Magnus Karlsson hävdar att utan allt stöd från familjen och kompisarna hade förmodligen någon annan tagit titeln. Årets säsong blev helt klart ett genombrottsår för Magnus. Och trots att det inte blivit alltför många starter i karriären, går det att lyckas med lite envishet.

Av Pecka Svensson (text), Backmans (foto)

■ ■ ■ Magnus Karlsson är en kille som gärna bjuder på sig själv, men när man lyfter på huven på BMW:n är det en finurlig "fan" som kommer fram. — Ja, det skall du ha klart för dig. Att med dom små marginaler som råder i dagens racingsammanhang, så har man inte råd att vara alltför generös även om man gärna skulle vilja, säger Magnus.

Det är nämligen under huven som en stor del av hemligheten till Magnus fina resultat finns.

— Med noggrannhet och samarbete med Björn på Highspeed Racing har vi fått fantastisk fin fart på BMW:n. Och inte nog med det, den är väldigt driftsäker också. Men ni ska inte tro att vi ligger på latsidan och är nöjda för det.

— Nej, om det är så att jag behåller bilen för ytterligare ett år i Yokohama Cup finns det planer på både det ena och det andra. Björn har en del på gång, både med grenör, kamaxlar och programmerbar tändning. Och med en del bromsning i hans bänk kan vi nog locka fram cirka tio hästar till.

Började på MC-sidan

■ När startade då din racingkarriär? — Motorsportintresset vaknade i tidig ålder, mycket tack vare min far som också är gammal SSK:are. Han var med och tävlade på 60- och 70-talet. Och då det väl inte så konstigt att det blev en gokart för min del redan i sexårs åldern.

— Sedan var jag inne på mc en tid, bland annat tria-lhör. Det var skoj, många kompisar som körde och det var lite fluga i det på orten. Men även det tog slut. Man kom i moppedåren, vidare till lätt mc och även körkort för fyrhjuling så småningom. Men inget tävlade så långt.

— Nej, det dröjde ända till brorson — med stöd av farsan — beslöt sig för att ta racinglicens. Då blev det fart på Karlsson.

— Köpte en race-färdig Escort på torsdagen, ställd in stol och lite små-

plock på fredagen och tog licensen på lördagen. Snabba ryck skall det vara. Detta skedde -93, men det skulle dröja till året därpå innan det blev tävlingspremiär i Yokohama Cup.

— Faktum är att det blev blodad tand med en gång. Jag lyckades köra till mig elfte träningsstid och en liknande placering i det första race.

Maskinkrängel

■ Men lyckan blev kortvarig med motorras i nästa race.

— Det blev en hel del skruvande under dom tre åren jag körde Escort. Inte bara maskinellt. Men å andra sidan lärde man sig en massa nyttigheter.

— Jag hade en konstig förmåga att alltid förse mig med vinterjobb vid säsongfinalerna. Efter den sista kraschen på Kinnekulle -96 placerade jag bilen i målpaše.

— Men trots allt tog jag min första seger i ett race med den bilen, och en delad sjätte plats i Yokohama Cup 1996. Det gav förhoppningar.

— Så pass stora att jag kostade på mig att vara lite lagom kaxig i en diskussion med Hasse "Z" på SSK:s avslutningsfest.

— Jag sa till Hasse, att fick jag bara en riktig bil, så skulle jag åka precis lika fort som vem som helst i klassen. Något som inte Hasse alls trodde på, då han svarade:

— Är du så jävla duktig så ska jag minsann sponsra dig en hel säsong, men det tror jag inte du är. Så det gör jag inte.

— Det skall tilläggas att det var med glimten i ögat han sa det.

Under hösten kom sedan tillfället att byta bil. Kompisen Anders Svensson hade bestämt sig för att byta och Magnus fick möjligheten att köpa hans BMW-chassi.

— Det passade mig perfekt, då min samarbetspartner Björn Åhnevad på Highspeed Racing var intresserad av detta. Så med mycket garagearbete ännu en vinter, kom vi till premiären i våras med en konkurrenskraftig bil.

Magnus Karlsson är envisheten personifierad



FAMILJEFIRMA. Mer än hälften av det samlade vinnarteamet är familjemedlemmar. Fr v papas Jonny Karlsson, Magnus Johansson, Mattias Wilsson, Björn Åhnevad, sonen Emil Karlsson, Markus, sambon Heléna Rohman, broder Jonas Karlsson, Johanna Strandberg, broder Tobias Karlsson och mamma Barbro Karlsson.



COCK PIT. Här följer man inga större hemligheter. Den blå computern är en Lap timer som används flitigt av Magnus.

— Det var rätt så nervöst hur bilen skulle uppföra sig till skillnad mot det material jag tidigare rattat. Dessutom var det sagt, att BMW:n skulle vara svårkörd på mitt favoritunderlag, det vill säga blött. Det var inte så farligt med det och en fjärdeplats i premiären var godkänt.

Efter detta fixade Magnus pole, två tävlingar i rad.

— Jag fick smörj av Fredrik Nilsson i den ena, men i den andra tävlingen blev det äntligen seger igen, den första för året.

— Farsan skällde på mig vid båda tillfällena, och tyckte att jag skulle ge fan i att justera på bilen när den gick så bra. Men glädjande nog blev tiderna bättre och farsan lugnade sig. Den fjärde deltävlingen som gick

på Falkenberg är Fredrik Nilssons hemmabana till skillnad mot Magnus, som har Kinnekulle i sina hemtrakter.

— Ja, frågan är om inte det var den roligaste segern under året för min del. Många menade att segern redan var vid åt Fredrik, och nog var han säker resvanschungen. Även denna gång lyckades jag köra till mig pole.

Katastrofrace

■ Årets femte race är ingen tävling som Magnus gärna lägger på minnet.

— Hade pole, men sedan startkraschade Fredrik och jag in under bron. Efter ett besök i depån kom jag ut sist igen och gjorde en vansinnig körning upp i fältet. Kom i mål som 12:a tror jag, men ett nytt problem dök upp. I all iver missade vi att de andra faktiskt glidit runt ett helt varv efter pace car, när jag kom ut från depån.

— Dessutom såg jag till att bli utesluten på grund av försiktig körning i depån, något som inte är att rekommendera.

Efter detta gick dock allt vägen för Magnus i de tre återstående racen.

— Med tanke på hur det gått i de

tidigare finalerna förr om åren så var det fruktansvärt nervöst i år. Det var dessutom så jämt mellan Fredrik och mig, att han inte fick vinna då de riktiga dubbla poäng i finalen. Och det kändes inte bättre under den tiden som pace-kärran var ute, trots att jag ledde. Men det gick vägen.

Hur vider segerreceptet på fören som vann i 1997 års totala SSK final.

— Det är hemligt! Nä, skämt åsido. Jag har en aggressiv körstil, dock renhårig. Hela teamet är väldigt noggranna vilket blivit visat, för det är sällan den står i depån under racen.

■ Den förare som samlar flest poäng — oftast också flest segrar — under en säsong, blir det årets SSK-mästare. Magnus Karlsson, BilSport/Yokohama Cup, mästare 1997, fick ihop 145 poäng.

Tvåa var Benno Andreasson, Volvo Original Cup, 141 poäng och trea Kalle Kallin, SSK klass 1, 141 poäng.

SSK-mästare 1996: Reine Carlsson, Volvo Original Cup, 141 poäng.

SSK-mästare 1995: Ronnie Hermansson, Yokohama Cup, 162 poäng.

MC-FÖRGASARE. Tämigen unikt. Istället för insprutning eller traditionella Weber-förgasare, har den Highspeed preparerade Volvo-motorn förses med mc-förgasare från Harley Davidson.

RECEPT

Namn: Magnus Karlsson.
Ålder: 29 år.
Bor: Lidköping.
Familj: Sambon med Heléna Rohman och två barn, Emil 6 år och Emma 10 år.
Yrke: Maskinställare på Sandvik i Lidköping.
Klubb: SSK.

Bil: BMW M3
Motorbyggare: Highspeed Racing (Björn Åhnevad).
Motor: Volvo på 2.023 cc. Volvo S11 topp bearbetad av 4 st. racepreparerade Harley Davidson, mc-förgasare, specialbyggd insug i aluminium, Volvo-vovalst, slipad, balanserad och härdad, Verd, H-profil stälstakar, JE-Piston kolvar.
Maxeffekt: 223 hk vid 8.100 rpm.
Max vridmoment: 218 Nm vid 6.100 rpm.
Tändningsbox: Lumention.
Fördelare: Original modifierad med Lumention.
Tändstift: NGK B8 ECS.
Motorolja: Quaker State 20/50.
Bränsle: Shell S8 oktän biolja.
Bränsleförbrukning: Ca 5 liter/mil i race tempo.
Koppling: Två-skivig Titon koppling med ett modifierat Volvo svänghjul.



Väskellåda: Volvo SF-döbox.
Bakaxel: Byggt av BMW Motorsport.
Bakaxelutväxling: 4.88.
Vikt: 950 kg.
Bromsar/ram: Brembo, byggda för att klara 15 följare.
Bromsarbak: AP-Racing, Pagid belägg fram/bak.
Styrväxel: BMW Motorsport med kort utväxling.
Framsvage: BMW Motorsport, gr A.
Baksvage: BMW Motorsport, gr A.
Stötdämpare: Bilstein/Eibach.
Följare: Cromodora.
Säkerhetsutrustning: BMW Motorsport störlåda, OMP stol och sexpunkts bälte.
Ratt: Momo.
Lack: Mondelloip (Ferrari gul).
Bilens historia: Byggt av BMW Motorsport i Tyskland (kördes i tre löpp där). Sålades till Sverige via Danmark. Bygdes om till Yokohama Cup vintern -96/97.
Sponsorer: Brorsson följare, Husvagns Svensson AB, Quaker State, Highspeed Racing, Carpart i Lidköping, Verksta n Bil och MC, MotoSpeed, Byggorör i Lidköping, Billinge Mattcenter och Hevby gruppen i Lidköping.
Tack: Till alla som hjälpt mig med bilen, delar och tillverkning av delar.
Sambon Heléna som sköter barn och hushåll mm.
Teamet består av: Mekarna Jonas, Mattias och Jens. Övrigt Jonny K.