



Nordenström orubblig i Castrol Cup

SSK, Kinnekulle Ring

Stockholms Sportvagnsklubbs arrangemang på Kinnekulle Ring innehöll både Sportvagnsmeeting och SSK-serien. Totalt 110 förare i elva olika klasser bjöd på tre timmars intensiv racing. Det bästa racet bjöd Castrol Cup på. Torbjörn Nordenström var för bra och inte inblandad i fighten. Den gällde andraplatsen mellan Mikael Dahlgren, Anders Dahlgren, George Bakajev och Tomas Nyström.

Unge Fredrik Amrén övertygade stort i Formel Ford och satte "gubbarna" på plats. Han är en förare som kan gå mycket långt.

Castrol Cup

I Castrol Cup kom Torbjörn Nordenström till start och med två segrar i ryggen. På tidsrättningen var Torbjörn klart snabbast, en sekund och fyra tiondelar före Mikael Dahlgren. Ändå var det Mikael Dahlgren som tog starten. Efter knappt ett varv tog Torbjörn Nordenström över och lämnade övriga långt bakom sig.

Det blev mycket hårt om andraplatsen. Bakajev låg bakom Mikael Dahlgren i flera varv, innan han gjorde ett försök. Rutinerade Anders Dahlgren avaktade och fick en lucka i samma moment. Plötsligt var pappa Dahlgren tvåa. Jaktan mellan Dahlgren junior och Bakajev fortsatte. Dahlgren såg ut att hålla undan, men vid nedväringen inför målsträkan hände något med drivningen. Troligen drivaxel eller kardän.

Mikael rullade in över mållinjen och tappade två placeringar. Suveräne Torbjörn Nordenström erkände efteråt att han haft tur. Kopplingen började ge upp på slutet.

Håkan Malmberg i sin nybyggda Ford Sierra (se nästa sida) hängde med tättmännen bra under de första varven. Sedan gick fyrens växel sönder och han fick nöja sig med en åttonde plats i mål.

Formel Ford

Ett av våra största racinglöften Fredrik Amrén defilerade i Formel Ford. Internationellt är det världens största klass och ett fint utgångsläge för att göra karriär. Juniören Fredrik Amrén tog starten och fick lucka direkt, före Andreas Boström, Micael Fredriksson, Thomas Rådmyr och juniortvåan John Stambeck. Fredrik Amrén fick allt större lucka och Andreas Boströms andraplats blev allt säkrare.



Torbjörn Nordenström i Opel Manta var överlägsen i Castrol Cup. Foto: MICHAEL HOFFSTEDT

I fighten om tredjeplatsen knuffade Thomas Rådmyr av Micael Fredriksson i kvartkurvan. Efter protest blev Rådmyr utesluten. Fredriksson kom upp på banan igen och körde upp sig som fyra, bakom John Stambeck.

Yokohama Cup

I Yokohama Cup var det 29 startande. Den klart största klassen. På tidsvalet var Ronnie Hermansson och Bengt Nilsson lite i en klass för sig. Ronnie var tiondelen snabbare än Bengt. Trean Bo Johansson var åtta tiondelar långsammare.

Hermansson gjorde en bra start med sin BMW och kom ifrån allt uppvaktning direkt. Också Opelförarna Bengt Nilsson och Bo Johansson skaffade sig klara positioner. Ove André Persson var fyra med sin lilla Opel Corsa.

Bakom bromsade Jan Walter upp fältet med sin Mazda. Till slut kom Kjell-Ove Andersson förbi, men hade då för långt fram till normannen. Efter två deltävlingar är det delad ledning mellan Hermansson och Nilsson.

Som en fin avslutning fick Ronnie Hermansson både puss och segerkram av kranskullan Tina Hilbom, som också är hans käresta.

Roadsports

Lindomes Kent Hellqvist var snabbast på tidsvalet i Roadsports-klassen med sin klassiska Lotus Super Seven. Tvåa var Henrik Roos med en lånad Porsche 924, en Roadsports B. Det blev en konstig start med många omkastningar. Henrik Roos öppnade hårt och tog täten. Kent Hellqvist var tvåa men snurrade av i kvartkurvan och fick börja om allra sist. Istället var Krister Andersson tvåa och Tomas Konsa trea.

Efter några varv mattades Henriks bil och han gick sportsligt åt sidan för sina Porsche-kollegor. Konsa tog över före Andersson. Med sex varv kvar stannade Henrik Roos i ett rökmoln med havererad turbo. Tomas Konsa ökade sin ledning och vann till slut med 14 sekunder.

Roadsports A tog hem de åtta första platserna. Nya och bäst i Roadsports B kom Helsingborgs Christer Svensson. I Roadsports C var det en uppgörelse mellan Mazdaåkare. Tomas Hall vann före Molle Robertsson och Claes Pettersson.

Modsports

Modsportklassen utgör ett växande gäng. På ett år har Modsportföreningen fått 40 medlemmar och på Kinnekulle Ring kom 15 till start.

Sören Trygg var bäst på träningen med sin Lola GTD 170 Replica. Det var dock Ola Johansson som tog starten med sin MGB GT, före Trygg och Porsche-föraren Jaan Tulli.

Men när Tryggs femlitters V8-motor blev varm var det ingen som hängde med. Trygg passerade lätt Ola Johansson. Också Jaan Tulli kom förbi Ola. Med två var kvar började Tollis växelåda krångla och Ola kunde ta tillbaka silverplatsen.

Modsports 2-klassen hade bara två deltagare. Hans Tullsten krigade om sjunde åttonde plats totalt med fyra varv kvar, när hans Alfa GTV plötsligt lade av. Han råkade komma åt strömbrytaren till bensinpumpen. Åtvidabergs Claes Hansström vann istället klass två.

Clubman/Klass RS

Två racingklasser i samma heat, som förstördes lite av oljespill. Det blev trångt i första startförsöket. Tre clubmanbil åkte av och en av dem kom igång igen och spillde olja. Fältet

vet lugnades ner med pacecar i fem varv, när oljesanering pågick. När fältet släpptes igen tog normannen Andre Westbye täten med sin snabba Cheek C2. Stefan Deleuran Mumm var tvåa med sin clubman före danskarna Sören P Christensen och Jan Polte.

Glada för dagen på prisplanen var normannen Andre Westbye. Clubmantrion satte som vanligt sina pokaler upp och ner på huvudet.

JONNY PERSSON

Resultat

SSK, Kinnekulle Ring, 21/5

Castrol Cup, deltävlning 2 av 8 (15 varv): 1) Torbjörn Nordenström, Nya Anderstorp RC, Opel Manta, 14,27,66, 2) Anders Dahlgren, Ulricehamns MK, Mercedes 190, 14,38,65, 3) Georg Bakajev, Borås MK, Köhler-BMW M3, 14,39,19, 4) Roger Ekman, MK Vättö, Opel Kadett, 14,39,54, 5) Mikael Dahlgren, Ulricehamns MK, Mercedes 190, 14,42,94, 6) Tomas Nyström, MK Rimo, Volvo 240, 14,46,99.

Poängställning: 1) Torbjörn Nordenström 28, 2) Anders Dahlgren 24, 3) Georg Bakajev 22, 4) Mikael Dahlgren 19, 5) Roger Ekman, Jans Lundberg, och Tomas Nyström 16.

Formel Ford + Junior, deltävlning 2 av 6 (19 varv): 1) Fredrik Amrén, Södertälje KRC, Reynard, 17,50,28, 2) Andreas Boström, Hålsjöholms MK, Van Diemen RF91, 18,00,06, 3) John Stambeck, Järfälla MK, 18,01,69, 4) Micael Fredriksson, SSK, Van Diemen RF91, 18,04,87, 5) Daniel Fredriksson, Malmö AK, Swift SC92F, 18,06,37, 6) Henrik Persson, Norge, Van Diemen, 18,08,03.

Poängställning: 1) Fredrik Amrén 31, 2) Micael Fredriksson 30, 3) John Stambeck 22, 4) Rasmus Högh 20, 5) Hans-Martin Hallberg 18, 6) Anders Gustavsson och Yngve Sällqvist 16.

Formel Ford Junior, deltävlning 2 av 7 (19 varv): 1) Fredrik Amrén, Södertälje KRC, Reynard, 17,50,28, 2) John Stambeck, Järfälla MK, 18,01,69, 3) Henrik Persson, Norge, Van Diemen, 18,08,03, 4) Rasmus Ellemann Högh, Danmark, Reynard 88, 18,18,59, 5) Hans-Martin Hallberg, SSK, Van Diemen, 18,22,66, 6) Richard Göransson, Örebro BMCK, Swift, 18,22,88.

Poängställning: 1) Fredrik Amrén 18, 2) Rasmus Högh 12, 3) John Stambeck 11, 4) Hans-Martin Hallberg 10, 5) Henrik Persson 8, 6) Thomas Faraas 7.

Yokohama Cup, deltävlning 2 av 8 (14 varv): 1) Ronnie Hermansson, SSK, BMW 318, 14,46,33, 2) Bengt Nilsson, d.o, Beson-Opel, 14,55,38, 3) Bo Johansson, Nya Anderstorp RC, Opel Ascona B, 14,59,11, 4) Ove André Persson, Norge, Opel Corsa, 15,05,56, 5) Kjell-Ove Andersson, Kullings MS, Volvo 240, 15,04,43, 6) Gunnar Olars, Rasbo MK, Vauxhall, 15,04,75.

Poängställning: 1) Bengt Nilsson, och Ronnie Hermansson 40, 2) Bo Johansson 35, 4) Gunnar Olars, 31, 5) Per Hansson 28, 6) Jan Walter 26.

Roadsports A (15 varv): 1) Tomas Konsa, SVK Göteborg, Porsche 911 T, 15,22,43, 2) Krister Andersson, SSK, Porsche 911 RS, 15,36,76, 3) Lars Svensson, Kalmars SVK, Esther Seven, 15,47,71, 4) Kent Hellqvist, SVK Göteborg, Lotus Super 7, 15,57,10, 5) John Bergfeldt, Nya Anderstorp RC, Porsche 911, 16,01,48, 6) Fredrik Sundberg, Kalmars SVK, d.o, 16,01,73.

Roadsport B (15 varv): 1) Christer Svensson, MGCC Malmö, Lotus Seven 54, 16,23,13, 2) Björn Ahman, Club Alfa Romeo, Alfa Romeo GTJ, 14 varv, 3) Henrik Roos, Porsche SC, Porsche 924 T, 7 varv.

Roadsport C (15 varv): 1) Tomas Hall, Falkenbergs MK, Mazda MX5, 14 varv, 2) Molle Robertsson, MK Trophy, Mazda RX-7, 14 varv, 3) Claes Pettersson, Östgöta SVK, Mazda Miata 14 varv.

Modsports 1 (15 varv): 1) Sören Trygg, SSK, Lola GTD T70, 14,14,66, 2) Ola Johansson, Finpangs MS, MGB GT, 14,25,64, 3) Jaan Tulli, Hyllinge MS, Porsche, 14,37,74, 4) Anders Hildebrand, Östgöta SVK, GTD 40 MKI, 14,44,51, 5) Svein Langholm, Norsk SVK, Caterham 7, 14,45,06, 6) Tomas Konsa, SVK Göteborg, Porsche 911 T, 14,59,88.

Modsports II (15 varv): 1) Claes Hansström, Club Alfa Romeo, Alfa Romeo, 14 varv, 2) Hans Tullsten, d.o, Alfa Romeo GTV, 10 varv.

Klass RS (20 varv): 1) André Westbye, Norge, Cheek C2, 25,29,88, 2) Torbjörn Holmstedt, Karlskoga MF, Tiga, 26,28,32, 3) Matz Olli, SSK, Inca, 19 varv.

Clubman (20 varv): 1) Stefan Deleuran Mumm, MGCC Malmö, Mallock U2, 25,37,51, 2) Frans Hulstam, SVK Göteborg, Mallock U2 Mk20, 25,47,61, 3) Sören P Christensen, MG DK, Mallock U2, 25,50,27, 4) Jan Polte, MGCC Malmö, Mallock U2-21, 25,50,42.

Nu leder Amrén även seniorserien i Formel Ford



Juniorklassen i Formel Ford fyller på med nya löften. Fredrik Amrén vann på Kinnekulle. Foto: JONNY PERSSON

Sportscar Cup hellre än Sportvagnsmeeting

I Sportvagnsmeeting på Kinnekulle var det inte många förare i racersportklassen Klass RS. Bara tre man i resultatlistan. De flesta förare med en racersportvagn koncentrerar numera sitt tävlande till REAB Sportscar Cup.

Alf Eng från Norge vann de två första deltävlingarna i cupen på Mantorp i början av maj och ser ut att kunna försvara sin cuptitel från ifjol. Eng vann cupen även 1992. Dessförinnan hade Leif Lindström vunnit flera år i rad.

Den svåraste konkurrenten till Engs silverlackerade Royale med blir förmodligen Kari Mäkinens blå Spice. Mäkinen har blivit tvåa, etta och tvåa under de tre senaste säsongerna. I fjol var Engs segermarginal en enda tufft poäng.

I racersportvagnarnas klass är det fritt att experimentera med motorer. Man kör i två klasser där totalviktarna ställs mot effekten. I A-klassen är viktgränsen 2,3 kg per hästkraft, i B-klassen 2,6 kg per hästkraft.

Alf Eng kör en 540 kg tung Royale med en 2,4 liters Volvo-motor. Effekten är cirka 250 hk. Den väger 2,16 kg per hästkraft. Mäkinen kör en Spice med en 3,7 liters Buick-motor. Bilen väger 780 kg och effekten är 430 kg. Vikt per hästkraft är 1,81 kg.

SPONSORER

Racersportvagnarna har en förmåga att dra åt sig klasssponsor. Cupen har de senaste åren heterat Sunal Nordic Challenge, Kenwood och Thundersports, allt efter sponsor. Den senaste är REAB, ett radarelektronikföretag i Göteborg.

REAB har också gått in som huvudsponsor för stora FIA-tävlingen för historiska standardbilar på Anderstorp

den 3-4 juni. (Tävlingen hette tidigare Continental Oldtimer Festival). Racersportvagnarna blir här en supportklass.

Det var för ett par år sedan som förarna började rikta in sig på den sponsrade sportvagnscupen istället för Sportvagnsmeeting. De sju deltävlingarna i cupen tycks vara ett lagom antal och de prispengar som sponsorn lockar kanske har en viss betydelse.

Hittills har 23 förare anmält sig till REAB Sportscar Cup. Det var visserligen bara hälften av dem som kom till premiären på Mantorp, men det var i alla fall fler än tre tappra i Klass RS på Kinnekulle.

I REAB Sportscar Cup blir det i år fyra tävlingar och sju lopp. Två tävlingsställen sammanfaller med Sportvagnsmeeting, som har totalt fem tävlingar för RS-klassen.

LARS GUNNARSSON

Slutresultat i Cupen 1989 - 1994

1989: 1) Leif Lindström, 2) Håkan Alriksson, 3) Björn Ribers. 1990: 1) Leif Lindström, 2) Håkan Alriksson, 3) Björn Ribers. 1991: 1) Leif Lindström, 2) Jan Brunstedt, 3) Ola Johansson. 1992: 1) Alf Eng, 2) Kari Mäkinen, 3) Mikael Kronfeldt. 1993: 1) Kari Mäkinen, 2) Alf Eng, 3) Henry Harfeldt. 1994: 1) Alf Eng, 2) Kari Mäkinen, 3) Mikael Kronfeldt.

Poängställning efter deltävlning 1 och 2 på Mantorp, 6-7/5

Klass A: 1) Alf Eng, Norge, Royale, 15 poäng, 2) Kari Mäkinen, SVK, Spice, 13, 3) Jan Brunstedt, SSK, Chevron B61, 10, 4) Christian Carlsson, Amås MK, Lola Saab, 4, 5) Kenneth Samuelsson, Anderstorp RC, Tiga och hans Odsberg, SSK, Tiga 3.

Klass B: 1) Lars Klintberg, SSK, Lola, 18, 2) Jon Övstedt, Danmark, Tiga 10, 3) Mikael Kronfeldt, Hyllinge MS, Tiga 87 och Peter Bandix, SSK, Tiga Ford, 7, 5) Malte Roggentin, SVK, Tiga, 5, 6) Björn Persson, Redbergslids MK, Lola T590, 3.

Återstående program 1995:

3-4 juni Anderstorp, dubbelrace (REAB Oldtimer Festival). 22-23 juli Knutstorp (Historic Supercup, Sportvagnsmeeting). 28-29 augusti Mantorp, dubbelrace (Automobil Sportscar Show, Sportvagnsmeeting).



Sören Trygg vann Modsport 1 med sin Lola GTD 170-replica. Foto: JONNY PERSSON

SSK 21/5 1995

Årets SSK-serie har rivstartat och redan den 21 maj kördes kombinerat med sportvagnsserien den andra av årets åtta deltävlingar. Platsen var åter hemmaarenan Kinnekulle Ring och det var rutinerade rävare som tog hand om tätpositionerna i Castrol Cup och Yokohama Cup

- CASTROL CUP -



● SSK-seriens "tunga klass" domineras just nu av fjolårs-mästaren **Torbjörn Nordenström** i sin snabba Quaker Stadelackade Opel Manta. Torbjörn hade inte heller denna gång några större problem trots att han tappade starten till Mercedesföraren **Mikael Dahlgren**.

Det tog knappt ett varv för Nordenström att blåsa om Dahlgren och sedan körde han i mål med betryggande sju sekunders marginal till tvåan "pappa" **Anders Dahlgren**.



● **Resultat:** 1. Torbjörn Nordenström, Opel Manta, NARC. 2. Anders Dahlgren, Mercedes, Ulricehamns MK. 3. Georg Bakajev, KöhlerBMW, Borås MK. 4. Roger Ekman, Opel Kadett, MK Vättle.

Sammanlagt efter två deltävlingar: 1. Torbjörn Nordenström, NARC, 28 p. 2. Anders Dahlgren, Ulricehamns MK, 24 p. 3. Georg Bakajev, Borås MK 22 p. 4. Mikael Dahlgren, Ulricehamns MK 19 p. 5. Roger Ekman, MK Vättle 16 p

● Dagens fight i Castrol Cup-heatet var den mellan **Georg Bakajev** i BMW och **Roger Ekman** i Opel Kadett. Roger har till årets säsong bytt från Yokohama Cup där han tillhört toppskiktet.

Nu visade Roger i sin andra Castrol Cup-tävling att han blir att räkna med. Från en blygsam position i starten avancerade han och presade mot slutet Bakajev som dock kunde hålla sin tredjeplats med halvsekunden till godo på Ekman.

● Vad hände med **Mikael Dahlgren** som låg tvåa ett tag och sedan släppte taget alltmör? Jo, kardanstängen mattades och i sista kurvan brast allt och Mikael fick rulla i mål på en blygsammare femteplats. Istället fick **Anders Dahlgren** ta andra-platsen som alltså stannade "inom familjen".

● Vilka motorer kör man med i Castrol Cup? Inte oväntat sitter Volvos raka fyror i många bilar, oavsett fabrikat.

Givetvis spelar ekonomin stor roll. Till dom som kör med Volvomotorer hör **Georg Bakajev** (BMW), **Roger Ekman** (Opel) och **Mikael Dahlgren** (Mercedes). Att sedan driftsäkerhet och effekt är högt i Volvomaskinerna gör väl inte saken sämre...

Regerande mästaren i Castrol Cup, **Torbjörn Nordenström**, kör dock med en 2.2 liters Opelmotor i sin Manta.

● Den stora överraskningen på Kinnekulle Ring var **Willy Zielinsky** i en sprillans nybyggd Lotus Europa. Intresset var minst sagt stort för bilen som tagit ett och ett halvt år att bygga.

Aven om Lotusen till det yttre liknar en Europa är den helt uppbyggd av Willy.

Karossen av glasfiber har han giutit själv och monterat på en egenhändig byggd rörram som sedan kringförarutrymmet förstärkts med lättmetallskivor. En slags semimonocoque, om man så vill.

Men inte nog med det. Fram- och bakvagn är specialkonstruktioner där Willy sneglat åt Formel 3 och Formel Ford. Ganska naturligt egentligen för det är där Willy har sina rötter.

Willy är en så kallad återfallsförare och hade sin racingdebut redan på tidigt sjuttioal. Efter Formel Ford racing under åttiotalet lade Willy ratten på hyllan 1990. Men uppehållet blev kort, 1993 fick han testa en Capri i SSK-serien. Han blev tvåa, fick mersmak och började bygga sin Lotus.

Motorn i Lotusen är en

Golfmotor på 1600cc som med lagom trimning ger sisådär 150 hk. Det räcker sålänge, menar Willy och konstaterar att med en vagn-



YOKOHAMA CUP



● Nästan 30 bilar till andra deltävlingen, vad sågs om det!? SSK seriens breddklass står sig väl i konkurrens med andra klasser.

Seriens andra deltävling visade att stockholmaren **Ronnie Hermansson** och göteborgaren **Bengt Nilsson** kopplat ett grepp kring ledningen i Yokohama Cup.

I premiärtävlingen vann **Bengt Nilsson** med sin Opel medan **Ronnie Hermansson** vann andra deltävlingen.

Ronnie kör en helt nybyggd bil med vass Volvomotor som nu verkar utsorterad.

Bengt för sin del kör sin välprövade Opel med Volvomotor preparerad av Köhler. Bengt tillhör dom riktiga rävarna med säkert 15 SSK-säsonger bakom sig.

● Stora överraskningen var denna gång normmannen **Ove Andre Persson** som kom från ingenstans och körde in på fjärdeplats några sekunder efter trean **Bo Johansson**. Ove körde en Opel Corsa vars motor man skrämt ordentligt. Är det måhända en Volvomotor också i denna bil...eller?



Resultat: 1. Ronnie Hermansson, BMW 318, SSK. 2. Bengt Nilsson, BESON-OPEL, SSK. 3. Bo Johansson, Opel Ascona, NARC. 4. Ove Andre Persson, Opel Corsa, NMK MODUM & SI

Sammanlagt efter två deltävlingar: 1. Bengt Nilsson, SSK, 40 p. 2. Ronnie Hermansson, SSK 40 p. 3. Bo Johansson, NARC 35 p. 4. Gunnar Olars, Rasbo MK 31 p. 5. Per Hansson, SSK 28 p

svikt på 680 kg går det undan ganska rejält. Lagg sedan till att bilen är knappa metern hög och ligger knappa halvdecimetern från

backen. Inte undra på att mercur och andra bilar i klassen framstår som höghus...

Premiärtävlingen för Willy blev en test i ordets sanna bemärkelse och Lotusens bästa varv gick på 58 sekunder, ett par sekunder efter Nordenström.

Men det roliga tog slut med motorhaveri på träningen, dock inte av det grövsta slaget.

Helt klart är att Willys mål är att matcha Nordenström och utan tvekan finns förutsättningarna.

Ny SM-bil från Castrol Cup

Malmborgs trestegsraket

För två år sedan sadlade dragracingföraren Håkan Malmborg om till racing. Han började bygga på en Ford Sierra i Yokohama Cup och utvecklade bilen i tre etapper. Med stor motor, spoilers och bakvinge är det i år meningen att han ska tävla med bilen både i Castrol Cup och i den nya Touring-klassen i SM.

Nu står den färdiga bilen fräsch och nylackerad på gårdsplanen i Forsby i Uppland.

– Jag bestämde mig för att utveckla bilen i etapper och ha roligt varje säsong. Genom att bygga stegvis har jag också kunnat hålla nere kostnaderna, säger Malmborg.

Bilen har utvecklats i tre etapper. Förmodligen gäller det även Malmborg själv.

– Jag hade aldrig svängt förut när jag började i Yokohama Cup för två år sedan. Mitt intryck blev att jag ville mera, säger Håkan.

Han köpte en relativt motorsvag bil 1993 för att testa sig själv. Bilen var försedd med en tvåventilig Ford Pinto-motor, eftersom Sierrans fyrentliga originalmotor inte är förmålig enligt SSK:s viktregler. Malmborg renoverade motorn och provade hur det var att köra på banor med kurvor på. Bilen var driftsäker och det gick hyfsat.

Han bestämde sig för att gå vidare med etapp 2.

RACINGBIL

Till 1994 helsvetsade han bilen i alla skarvar, monterade hjulupphängningar för centrumbult, satte på styvare fjädrar och slicksäck. Han förstärkte säkerhetsburen med extrastag och nya infästningar. Resultatet blev en 'riktig' racingbil, vridstiv och stadig. Malmborg var redo för Castrol Cup.

Den svaga punkten var fortfarande motorn. Malmborg hade monterat en Volvo B23-motor, men cylindervolym och effekten var otillräcklig. Men det gick som smort. Lite ventiljusteringar var allt han behövde göra under hela säsongen.

Med denna bil blev Malmborg tolv total i Castrol Cup efter att ha kört i fyra deltävlingar. Det var han nöjd med.

Han var också med i testlop-

pet för "TCR"-bilar som kördes på Falkenberg förra året. Då kördes FIA Klass 2-bilar (med 200 kg extravikt) mot Castrol Cup för att man skulle se hur bilarna förhöll sig till varandra. Det var ett förspel till den nya SM-klassen.

– Men då tänkte jag faktiskt inte på SM. Testloppet var ett bra tillfälle för oss i Castrol Cup att mäta våra bilar mot fabriksbilar, säger Malmborg. Jag blev i alla fall inte varvad.

KJOLAR

Inför denna säsong var det så dags för etapp 3. Sierran har fått ett tufft yttre skal och snygg färgdesign i vitt, grönt och violett. Malmborg har byggt kjolar på sidorna och en ny front. Kjolarerna har Malmborg byggt själv med aluminiumplåt. De har en svängd profil och följer en skön linje längs Sierrans sidoprofil.

Bilen har också fått en ny och större bakvinge. För den har Malmborg nyligen sökt dispens för att kunna köra i Touring-SM. Den är nämligen för stor. Vingen är ett mellanting mellan Touring-bilarnas små vingar och de jättevingar långt ovanför och bakom bakpartiet, som tillåts i Castrol Cup.

– Jag räknar med att jag får dispens för den till SM, säger Håkan.

Vingen har byggts av Castrol Cup-föraren Leif Frykås.

När Malmborg körde bilen första gången, i SSK-premiären på Kinnekulle den sista april, märkte Håkan en väsentlig skillnad jämfört med tidigare.

– Bakvingen spelade nog en viss roll. Det är svårt att säga hur mycket. Det är nog alla ändringar tillsammans som har gjort bilen stadigare, säger Malmborg.

Inte minst viktigt har det varit att sätta diffbroms på bakaxeln.

Malmborg säger sig ha byggt bilen på "DTM-vis". Med det menas att han har byggt bilen efter egen design. Har han byggt en egen front med extra stort kylarintag. Hela kofångarpaketet är gjutet i ett stycke plast. Även skärmbreddningen har han löst med egna delar.

Cylindervolymen har antligen ökats till 2 330 cc. Förhållandet

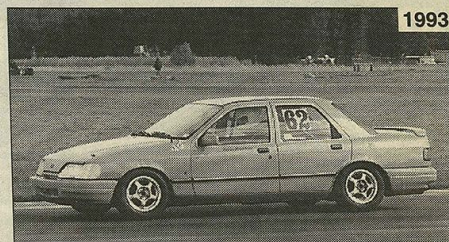
mellan volym och totalvikt är dock inte optimalt. Om Malmborg tar bort 25 kg från bilen och behåller cylindervolymen, blir det optimalt, enligt hans uträkning. Detta ska göras till nästa säsong.

Malmborg bygger motorer själv. Hans kunskaper på det området härrör från dragracing-tiden.

Allt gör han dock inte själv. Hedlunds Motormekaniska i Trollbäcken har gjort kamaxlar. Dixner & Co har borrar cylindrar och slipat vevaxlar. Vevsta-

kar kommer från Auto Verdi.

Vid förarplatser har han en del utrustning som hämtas från dragracing. Han har en shift-light-lampa som tänds när det är dags att växla. Den är programmerad att tända vid 8 000 varv, men det ska höjas till 8 500 varv. Han har också en varvräknare med minne. Efter ett lopp eller träning visar den vilket det högsta varvtalet har varit. När ett missöde har inträffat, till exempel en missad växell, kan det vara bra att se vilket det högsta varvtalet har varit.



1993



1994

Ett, tu, tre... Håkan Malmborgs Ford Sierra har utvecklats i tre etapper från en ganska tam Yokohama Cup-bil 1993 (överst) via en vridstiv Castrol Cup-racer till en effektiv SM-racer med 'riktig' utseende. Projektet har kostat ca 150 000 kronor, utslaget på tre år. För att bara hänga med i Castrol Cup måste man vara beredd att betala mellan 60 000 och 100 000 kronor för en bil.



1995

Bilen har annars ett övervarningsskydd vid 9 000 varv.

Utanför framrutan sitter en bränsletryckmätare.

Som förare håller förre dragracingföraren Malmborg fortfarande på att utvecklas. SSK-förarna Torbjörn Nordenström och Sören Trygg (den senare numera i Modsport) har varit läromästare både när det gäller körteknik respektive chassiejusteringar.

– Det första felet jag gjorde var att jag bromsade för tidigt. Spårval kan också vara svårt.

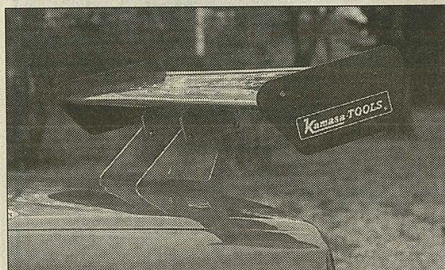
Ibland stämmer det. Gelleräsen är en knixig bana som passar mig. Där har jag hittat de rätta spårerna, men på Kinnekulle har jag ännu inte gjort det, säger Malmborg.

Han är annars optimist.

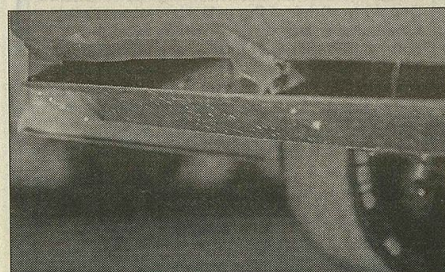
– Min målsättning är att komma bland de fem-sex första i Castrol Cup. Det bör jag kunna göra med den här bilen, säger han.

– Jag ska också köra i SM-kvalet på Falkenberg, säger Håkan.

LARS GUNNARSSON



Den nya bakvingen är för stor för Touring-SM och i minsta laget för Castrol Cup. Håkan Malmborg räknar med att få dispens i SM.



En finess i bakpartiet är den "endplate" som ska förbättra aerodynamiken bakom bakhjulen.

