En Audi S4 som radar upp nior, men hur är det möjligt?

JENS MYSTISKA SVARTKONST

Vanlig svart S4 från 1992. Riv av de få dekalerna på sidorna så urskiljer den sig inte det minsta från trafikbruset i övrigt. Jo, på en avgörande punkt: den gör stabila nior på strippen, till frukost, lunch och middag. Vi besöker Jens Eklund med en enda enkel fråga: hur är det möjligt?

AV. GUNNAR LJUNGSTEDT (TEXT & FOTO)

MYSTISK MISSIL. En helt vanlig korvkioskcruiser? Titta igen. Jens Eklunds Audi S4 innehåller mer muskler i harmoni än du kan drömma om. Som om Magnus Samuelssons fysik skulle rymmas i glasögonsmurfen.

Du måste åka till Umeå och titta på en Audi S4 som dök upp på *En dag på Strippen* i Piteå. Killen kom från ingenstans och körde 10,0 repor bara sådär!

Ordern kom från chefen. Och innan jag fått tummen ur hade den mystiskt svarta Audin bättrat sitt facit och radat upp 9-sekunderskörningar som ett pärlband i sin eriksgata över landet.

Läget började kännas besvärande och efter *Bilsport Action Meet* bokades flygbiljetten till de norrländska vidderna.

Medan Malmö Aviations blaskiga kaffe sörplades funderade jag på framgångssagans hemlighet.

Stenrik kille som betalt dyrt för ett fungerande koncept? Avdankad tävlingschef från Audis IMSA-satsning? Raketforskare? Illusionist som iscensatt tidernas mest omfattande optiska villa? Masshypnos?

Jens Eklund, en högst ordinär figur, möter upp på en Shell-mack och lotsar till ett ordinärt industriområde. En ordinär port öppnas till ett ordinärt garage.

Ut backar en ordinär Audi S4 med extraordinära prestanda.

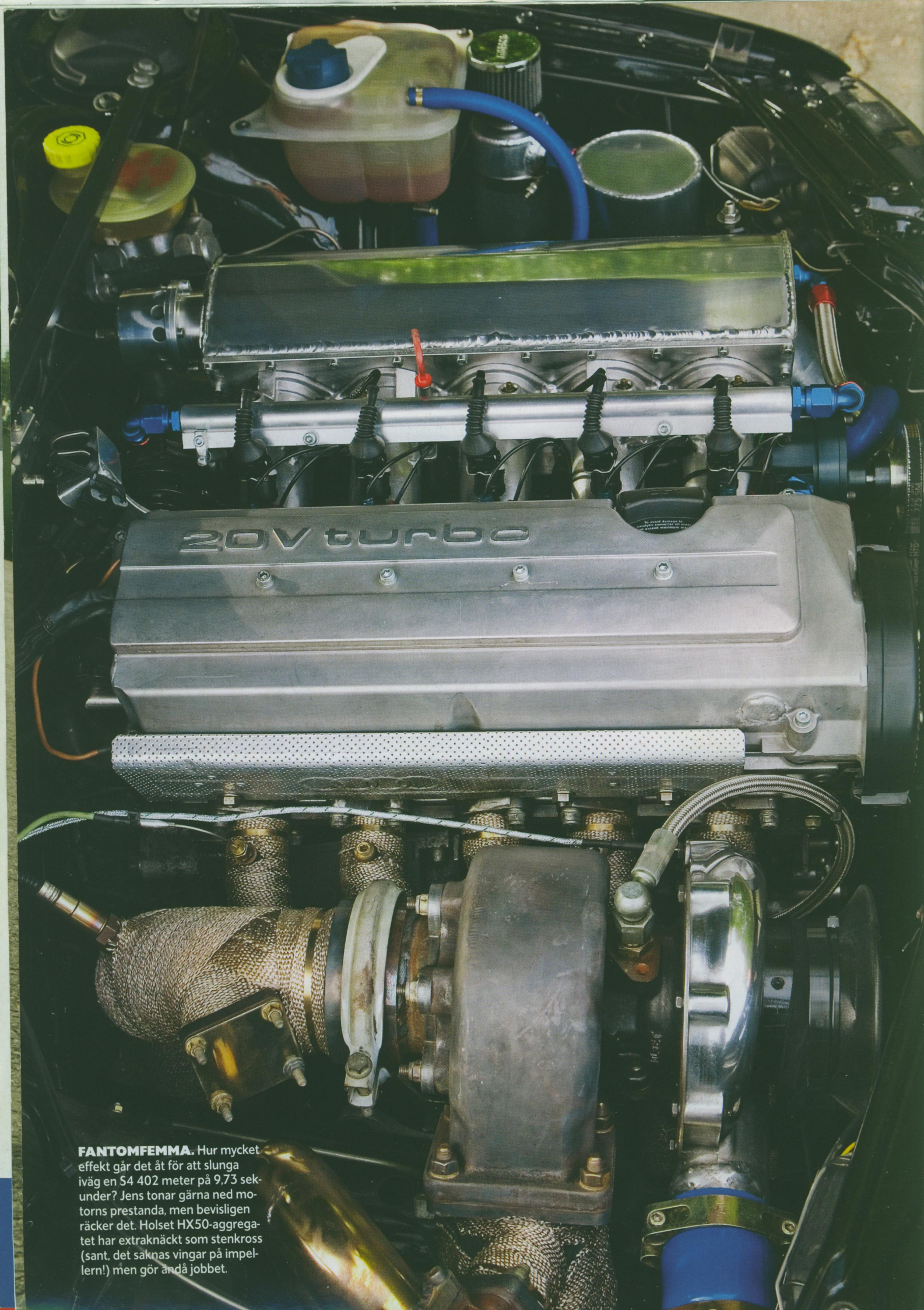
Ordinärt, men hur?

Det börjar bli irriterande, det här.

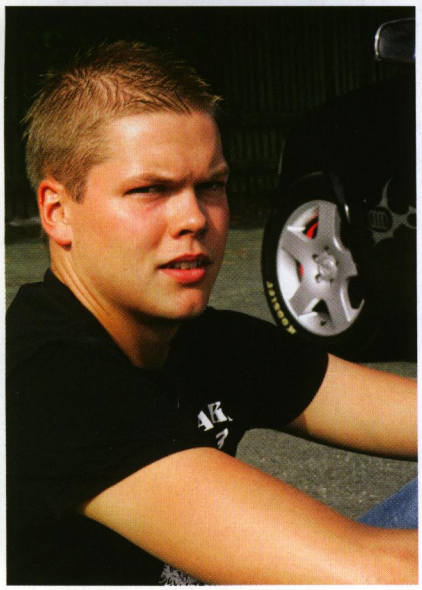
Har man sett Audins framfart från startplattan är det främst två frågor man vill ha svar på.

1) Hur i helsike åker man så fort och stabilt med en 4-hjulsdriven bil?

2) Hur kan det se så mjukt, kontrollerat och riktningstabilt ut, när alla andra 4-krafsare verkar vilja åt precis alla håll samtidigt?



FANTOMFEMMA. Hur mycket effekt går det åt för att slunga iväg en S4 402 meter på 9,73 sekunder? Jens tonar gärna ned motorns prestanda, men bevisligen räcker det. Holset HX50-aggregatet har extraknäckt som stenkross (sant, det saknas vingar på impellern!) men gör ändå jobbet.



RENRAKAT. Förra året körde Jens med full inredning men nu är det rent affärsmässigt på kontoret. På Bilsport Action Meet blev han bortplockad från vidare körningar eftersom bilen inte hade vagnbok (krav under 10,0 sekunder). Mest en formalitet då buren redan sitter där.

ILLUSIONIST. Tiotusentals åskådare lever i villfarelsen att de sett en stor S4:a dåna nedför strippen på nio sekunder. Allt iscensatt av Jens Eklund, en skicklig illusionist som får Joe Labero att framstå som blek. Visst måste det vara så? Knäpp med fingrarna nu, Jens. Så vi vaknar!

KNAPPHÄNT. Original strömbrytare till alla rejsiga funktioner. Varför inte? De lär ju vara pålitligare än vippströmbrytare från den stora bildelskedjan.

Jens flinar och rycker på axlarna. Jag börjar med den mjuka linjen. Smicker, lirkande och socialt småprat om vädret som inlindning.

Funkar inte det kan man alltid plocka fram tången och börja rycka bort tånaglar.

Trovärdiga alternativ

Färdigköpt koncept kan vi stryka direkt. Under huven är det mest egna lösningar, dessutom både estetiskt och hantverksmässigt vackra. Slutsats: killen behärskar logiskt tänkande och svetskunskap i lika proportioner.

Att han var med under IMSA-tiden kan vi också avfärda. Han är ju så ung att man nästan blir förbannad. Stora trimmoguler ska väl i rättvisans namn ha minst 35 års yrkeserfarenhet?

Raketforskare verkar långsökt då drivsättet skiljer sig rätt kraftigt. Kvar står illusionist eller hypnotisör. När Jens förklarar att drivlinan är original sånär som på kopplingen framstår de alternativen som rätt trovärdiga.

En snabb kartläggning av historien klarlägger bakgrunden. För fyra-fem år sedan handlade Jens Audin som bruksbil. Då var den MTM-trimmad.

En Volvo PV med rörchassi var projektet på den tiden, men den såldes utan att ha nått taklagsfest. Efter ett turbohaveri i Audin fick den svarta tysken överta rollen som urspårat projekt.

"Som sagt, rakt, mjukt och skitfort. Men varför?"

Kasta femman

H-profilstakar och JE-kolvar vittnar om en seriös satsning, och inte bara kartongtrimning. Första året kördes med originalsprut vilket inte funkade speciellt bra. Autronic-sprutet kom på plats till förra året.

– Det var först till hösten det började gå lite, menar Jens.

Ett snyggt motorskott fixades när lustgasen provades. Femmans stake for ut genom block och tråg. Jens har en teori om hur det gick till.

– Jag hade bara en enkel nossel då, längst bak i tryckboxen. Förmodligen fick femmans cylinder all gas!

Egna lösningar och egna vägar kan kosta lite delar innan allt faller på plats. Ändå har haverierna varit få.

Att kamdrevet på veven sprack och föll isär får snarare ses som otur än klantighet. Ventilsallad blev det i alla fall. Souvenirsamlingen innehåller även ett par brända avgasventiler från femmans cylinder. Allt verkar hända just där.

Planer på E85

– Den där femman skulle man kanske kasta bort, filosoferar Jens.

Det hände på Tullinge i år när solen stekt upp trycket i lustgasflaskan till nivåer som är direkt ohälsosamma. Motorn gick magert och ett stift brann upp. Bitar av stiftet brändes fast i avgasventilerna som givetvis brann upp. Men nu kom vi plötsligt ett år före i händelserna.

Med inredning, stereo och vanliga däck rullade S4:an som vass gatbil förra året. Facit: 11,45 på strippen och 7,3 sekunder, 169 km/h och en 60-fot på 1,7 sekunder på Blackrace (201 meter på vanlig väg).

– Den är snabb på gatan, säger Jens och flinar.

Sedan tidigare vet vi att Audin förnedrat en och annan jänkare efter mörkrets inbrott.

Till 2006 togs nästa steg, med ny turbo, vakuumpump och VP CSP racingsoppa.

– Planerade att köra på E85 men det är många som haft problem med det. Man hör aldrig om det spikar.

Allt blir bättre

Jens, som aldrig hållit på med sprut förr, mappade på gatan. Runt 400 liter soppa gick åt, vanlig 98 oktan, på gatan mappades det inte mycket med VP.

"Som om Magnus Samuelssons fysik skulle rymmas i glasögonsmurfen."

– Vi har fått prova oss fram, det har gått smidigt. Den är inte toppjusterad, så man får säkert ut mer i bänk. Men det är jäkligt nära!

Jamen, hur tusan kan motorjäkeln gå så bra direkt, om du byggt efter trail and error-principen?

– Ingenting jag provat har funkat dåligt, säger Jens och rycker på axlarna. Det har alltid bara blivit bättre.

Frustrerande. Vi har fortfarande inte kommit i närheten av hemligheten.

Ett kompani nior

Eftersom Emmaboda, som vanligt, regnade bort blev En dag på Strippen i Norge årspremiär. Och vilken premiär sedan! Första repan ut: 10,7 och innan dagen var slut 10,15.

När Bilsports event kördes på hemmaplan (Piteå) radades 10,0-körningarna upp och Jens fick vittring på nian.

Mycket riktigt kom första nian redan på Tullinge och sedan dess har det blivit ett helt kompani nior. Bäst hittills 9,73!

– Det funkar jäkligt bra, erkänner Jens. Hyfsade tider hela tiden, inte bara ibland.

Det är en sak som imponerar extra mycket, åtminstone på mig. Audi-gänget har jagat nior hur länge som helst, med norska Jonus och Kai Bakken i täten. Jens var inte först, men definitivt jämnast.

Få driftstörningar, jämna tider repa efter repa och odramatiska körningar. Andra snabba 4-hjulsdrivna bilar hoppar, skuttar och drar åt alla håll. Bakifrån påminner de om en krabba på raveparty.

Klart det sliter på drivlinan och blir svårt att köra konsekventa tider.

Lärt sig köra

Jens har förvisso förbrukat lådor, bakdiffar och drivaxlar. Det ska inte mörkas bort. Men efter att mellandiffen gjorts stum och nya däcken kommit på har däckstudsen bak nästan försvunnit helt.

– Det finns kvar lite problem med det nu med, men bara när fästet inte är riktigt som det ska.

Som sagt, rakt, mjukt och skitfort. Men varför? Nu börjar jag bli desperat efter ett svar. Men Jens har inget. Det bara är så.

– Det är bara om det är halkigt det driftar lite, ursäktar han sig.

Förhörslampan riktas mot hans kamrat Benny. Varför kör Jens så fort?

– Bilen är bra i sig men han har lärt sig köra också, svarar Benny överrumplad utan att hinna tänka igenom konsekvenserna. Han är inte feg, inte rädd för att det går sönder.

HÄPNADSVÄCKANDE. Man tror inte det är sant. Med ohämmad frenesi brölar den stora S4:an av startplattan, ändå helt kontrollerat utan minsta hopp eller skutt, något vi inte är vana vid från andra snabba 4WD-bilar. Mindre än tio sekunder senare tänds scoreboarden.

– Jag tror inte att någon av oss skulle kunna köra den lika bra, spekulerar Robert Hellgren som till vardags åker en 10-sekunders-Nova men nu alltså får leva med att en 4-dörrars Audi steker honom.

Chassit är geometriskt original, endast kompletterat med hemgjorda plastbussningar på alla utsatta ställen. Hela drivlinan bakom den 3-skiviga NASCAR-kopplingen är lika standard den. Ändå håller den för tuffare tag än de exotiska delar vissa konkurrenter pulvriserar på regelbunden basis.

En illusion?

Mystiken snarare tätnar. Inga konkreta svar ges. Bara underlag för spekulationer. En bromsbänkslogg hade varit intressant att se. Förmodligen hade en bastant men snäll kurva ritats på skärmen.

Däckens innebörd ska heller inte underskattas. Med R-däck eller vanliga lågprofiler vittnar Jens om problem. Att det skulle gå bättre med stomlösa slicks är allt annat än säkert. Förmodligen har Jens hittat den perfekta medelvägen på den fronten. Lagom är ju alltid bäst.

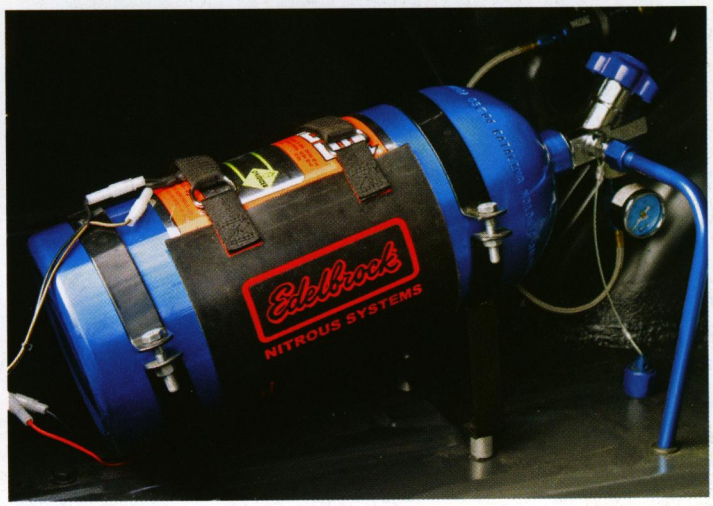
Min högst privata reflektion är att just lagom är pudelns kärna i det här fallet. Lagom med effekt, lagom körbart, lagom bra fäste och en lagom snäll körstil.

Resultatet vet vi ju. Lagom fort.

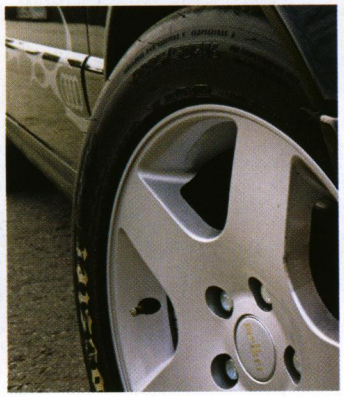
På flyget hem är kaffet lika blaskigt och jag kommer på att jag glömt mitt trumfkort i förhöret, att dra ut tånaglarna.

Men å andra sidan är Jens både ödmjuk och trevlig, så det hade inte känts riktigt rätt.

Frågan är bara om han finns på riktigt, eller om allt bara är en illusion? □



FLASKBARN. Lustgas i turbobilar är vanligt för att få snurr på turbon. Jens kör dock gas ända till mål. Flaskvärmaren ger en hint om att bilen kanske används till annat än bara sanktionerade stripptävlingar?



RADIALER. En del av hemligheten kan ligga i däckvalet. Hoosiers dragradialer greppar mycket bättre än R-däck utan att vara sladdriga som sina stomlösa kusiner (felaktigt kallade "mönstrade slicks"). Profilhöjden är i dragracing-sammanhang låga 50.

Blixtrande fakta

Bil: Audi S4, 1992.
Ägare: Jens Eklund, Umeå.

Motor: AAN 5-cylindrig 2,3-liters med 20 ventiler. Standard block, vev och smörjsystem. H-profilstakar, JE Pistons-kolvar, 8,5:1 kompressionsförhållande, ARP-bult till topp och ramar, Moroso vakuumpump för vevhuset. Portad standardtopp, rostfria ventiler, hårdare ventilfjädrar, kam med 11,9 mm lyfthöjd och 280 graders duration, ställbart kamdrev. Hemgjort insug med modifierade spjällhus/runners från BMW, eget plenum. Bosch 1.680 cc-spridare, dubbla Bosch 044-pumpar, catchtank matad av dubbla standardpumpar, Aeromotive-regulator. Holset HX50-turbo, 50 mm HKS-kopia wastegate, hemgjord dumpventil, hembyggd laddluftkylare med 450 x 450 x 80 cellpaket, hemgjort grenrör i 42 mm rör. NOS Fogger lustgassystem, bestyckat för 60 hk, original tändspolar, M&W Pro 12 + M&W Pro 14 tändsteg, Autronic SM2 styrsystem.

Effekt: Norrländskt blygsamt uppgiven till cirka 700 hk. Ej bromsad.

Transmission: Hemgjort svänghjul från Snårskogens Mekaniska, 3-skivig sinterkoppling, 5-växlad originallåda, stum mellandiff (50/50), standard diffar och drivaxlar.

Chassi: Hemgjorda plastbussningar i hjulupphängningar, motor och drivlina.

Bromsar: Standard.

Fälgar: Melbar, 7,5 x 16 tum.

Däck: Hoosier Drag Radial, 225/50R16.

Kaross: RS-front, nyare lister från S6.

Lack: Svart.

Inredning: Fullbur, Sparco-stolar, Sabelt fyrpunktsbälten, modifierat spakställ, lambda- och avgastempmätare, rensad inredning.

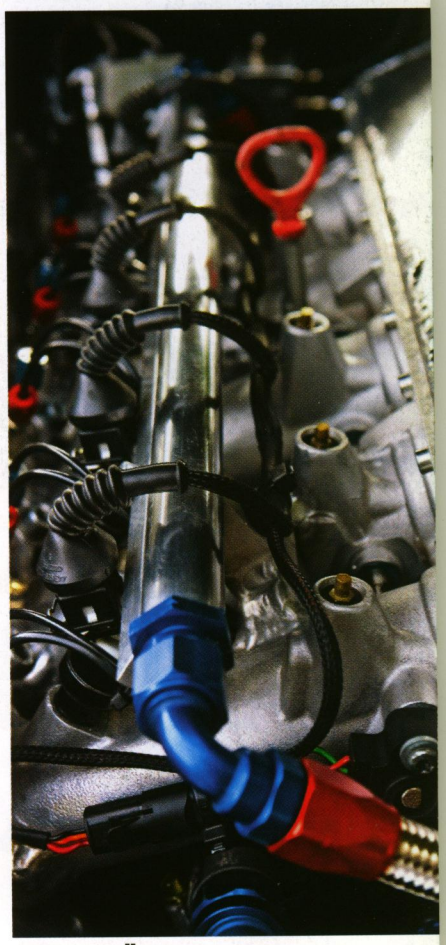
Vikt: Över 1.500 kg med förare.

Prestanda: Bästa ET 9,73 sekunder (6,38 på 201 meter), bästa slutfart 237 km/h (189 på 201 meter) bästa 60-fot 1,55 sekunder.

Sponsorer: Snårskogens Mekaniska, ConradzonsPotatis.se, Andreas Sörmans Åkeri AB, Lycksele Bildemontering och J.J Troeng Design.

Tack till: Alla som hjälpt till, förstås!

Övrigt: Till salu. Ring Jens. Men inte om du tänkt skambjuda!

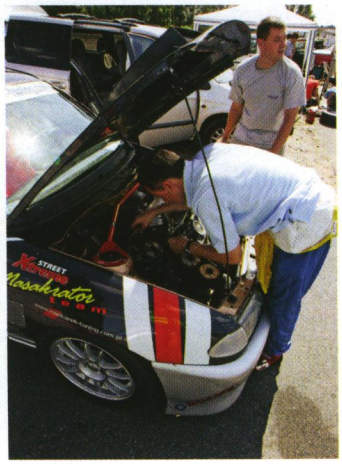


SVETSGLÄDJE. Hantverket är det inget fel på. Jens gör så gott som allt själv, bland annat har han byggt insuget med originalfläns, runners och spjäll från BMW och ett eget plenum. En nossel för varje cylinder ser maffigt ut, men systemet är inte bestyckat för mer än 60 hästar.

Brutalt läcker nyretro

Tommy Bakaasmoen från norska Gjesåsens helfräcka custom-Camaro såg vi redan i Bilsport 5/2005. Bilen är ombyggd helt i plåt och få bilar kan uppvisa en lika hög finish som Tommys Camaro. Just därför känns det helt tokigt när han medger att han i vinter tänker plocka ned bilen helt.

– Ja, karossen ska breddas och så blir det nog en front i plast den här gången, avslöjade han. Vi tvivlar inte på att han lyckas, men frågan är om ingen ska hindra karln från att göra några ingrepp alls på den här helgrymma nyretro-racern!



POLSK 12:A. Xawery Mielcarek har tydligen åkt 11:or i Polen med sin sugmotor-Astra. 12,05 på Mantorp inger respekt. Tyvärr verkar inte ljuddämpare vara prio 1, vilket någon konkurrent tyckte var orättvist.

VINNARNAS VINNARE. P-A Johansson har ännu inte fått många körtimmar med nya bilen. 12,05 räckte inte för att slå premiärens 11,95 från Säve. Men i utställningen slog gänget bakom 9-3 X4R allt och alla när de av den extrastränga juryn på rampen tilldelades årets tyngsta utmärkelse, det pris alla utställare under året kvalat in för att ta på Action Meet: Årets Gatbil på utställningen.

Martinsson ursäktade sig med fel urtrampningslager medan elaka tungor tvivlade på om de ens kommit ihåg att sätta i något lager.

Hur som, från läktarplats fick generalens kavalleri bese Jonus Audi 90 spräcka vallen och rada upp två nior, först 9,79 och sedan sanslösa 9,57!

Att Umeås Jens Eklund staplade upp stadiga 9,8-körningar förvånade inte längre. Den svarta S4:an har på något märkligt sätt klippt horder med nior och dominerat totalt hela sommaren, med sin välregisserade show.

I Max Street passade Andreas Åhlman på att åka 9,93 med sin Audi 90, bara för att bevisa att showen helt tillhörde Audi-förarna. De som i så många år jagat niorna, med norrmännen i täten. Helt plötsligt har proppen gått ur och niorna radas upp som ett pärlband!

Att se både Robert Arthursson och CP Service åka 10,40 respektive 10,37 med var sin Audi spädde på bedriften.

G-krafter i sidled

Att showen ägdes helt av 4WD-gänget var kanske inte helt sant. Daniel "Limmet" Liimatainens lyckade attack mot nian applåderades minst lika högt. Och Sandra Öhlins epokgörande 12:a i FWD utan överladdning, och … Listan kan göras jobbigt lång.

Inte bara på strippen hände det. När man efter någon timme navigerat igenom de blankaste av utställningsbilar, de mest högljudda dB-Drag-bilarna och SASCA-vagnarna som man kan stämma om

MULTITASKER. Pär Hallenfors, Norrköping kvalade in till sin första deltävling i Swedish Drifting Series med den äran. Med rutin från norsk Breisladd och 400 turbohästar i sin utställningssnygga Amazon körde han med sådan driftvinkel och rök att han blev favorittippad. Han föll dock bort efter att inte ha hunnit byta däck innan start. Han kom då från en 11.424-repa på strippen!

POLLY. Men ... är det inte självaste Polly som hälsar på? Från ingenstans dök kändisgalningen Pål-Arvid Blytt upp, svepte in oss i rök och körde 9,90 på strippen. Ett välkommet återseende som applåderades.

VARDAGSKÄLKE. 2004 års pokalskördetröska, Björn Kristensen, kom med sitt nya bygge: en blanksvart Lexus IS200 med TTE-kompressor, HPS luftfjädring, Vortex karosspaket, custombyggd multimedia och Asanti AF114 Spike 20-tummare i krom och svart. Den har han som bruksbil!

Här är alla resultat från Mantorp

RESULTAT FRÅN UTSTÄLLNINGEN

AUDI
1. Jinnie Skoog, Audi S4 Avant
2. Henrik Karlsson, Alingsås, Audi TT
3. Roger Bergendahl Audi TT cabriolet

BMW
1. Petri Niskanen, Södertälje, BMW "P-3"
2. Magnus Björnehag, Varberg, BMW M3
3. Kalle Hassel, Hallstahammar, BMW Z3

CHEVROLET
1. Tommy Bakaasmoen, Gjesåsen N, Chevrolet Camaro ht -67
2. Lars, Björn & Johan BRL, Chevrolet Astro

FORD
1. Christian Robertsson, Ford Escort Cosworth
2. Önder Akay, Ford Probe

HONDA
1. Ulrika & Mikael Svensson, Sexdrega, Honda S2000
2. Nåkab, Honda Civic
3. Fredrik Aker, Strängnäs, Honda Civic

MAZDA
1. Ola Rasmusson, Karlshamn, Mazda MX-3
2. Per Nilsson, Karlstad, Mazda B2000 -87

MITSUBISHI
1. Jonte Eriksson, Tärnsjö, Mitsubishi Eclipse

NISSAN
1. Lukas Koos, Eksjö, Nissan 350Z
2. Roger Wallentin, Nissan 350Z
3. Daniel Landström, Järna, Datsun 280

OPEL
1. Elisabeth Karlsson, Opel Astra coupé
2. Magnus Frantzen, Nybro, Opel Astra Cab
3. Christoffer Andersson, Opel GT

PEUGEOT
1. Joakim Karlsson, Skänninge, Peugeot 205
2. Fredrik Book, Stockholm, Peugeot 206 CC
3. Wictor Johansson, Mölndal, Peugeot 206 RC

SAAB
1. P-A Johansson Vänersborg, Saab 9-3 X4R
2. Georg Ax, Linköping, Saab 900 Aero -84

SKODA
1. Fredrik Pettersson, Katrineholm, Skoda Octavia RS -04
2. Johan Fröding, Vetlanda, Skoda Octavia -06
3. Peter Pettersson, Katrineholm, Skoda Oktavia RS -03

TOYOTA
1. Lasse Laursen, Helsingør D, Toyota Picnic -99
2. Bjørn Kristensen, D, Lexus IS 200
3. Lukas Koos, Eksjö, Toyota Celica

VOLVO
1. Per-Inge Kruse, Volvo S40
2. Björn "Nalle" Nordvall, Volvo S40
3. Mats Pettersson, Boden, Volvo PV

VW
1. Fredrik Andersson, VW Golf GTI -02
2. Jonas Qvarnström, VW Golf
3. Mattias Humble, VW Golf

ÖVRIGA
1. Per Edström, Trollhättan, Hyundai Coupé
2. Nåkab, Chrysler 300C

JUBEL. Nästan alla pristagare samlades för gruppfoto.

BÄSTA KVINNLIGA UTSTÄLLNINGSEKIPAGE
Jinnie Skoog, Audi S4 Avant

BÄSTA INREDNING
Petri Niskanen, BMW "P-3"

BÄSTA MULTIMEDIA
Petri Niskanen, BMW "P-3"

BÄSTA LACK
Björn "Nalle" Nordvall, Volvo S40

BÄSTA DESIGN
P-A Johansson, Saab 9-3 X4R

BÄSTA FINISH
Tommy Bakaasmoen, Chevrolet Camaro ht -67

BÄSTA MOTORRUM
P-A Johansson, Saab 9-3 X4R

KREATIVITETSPRIS
P-A Johansson, Vänersborg, Saab 9-3 X4R
Ulrica Svensson, Sexdrega, Honda S2000
Lukas Koos, Eksjö, Nissan 350Z
Mats Pettersson, Boden, Volvo PV
Joakim Karlsson, Skänninge, Peugeot 205

BÄSTA KLUBB
Turbo Performance club

MESTA KLUBB
Turbo Performance Club

BÄSTA CAMP
Daniel "Limmet" Liimatainen

PUTSTÄVLING
1. Tommy Carlsson Volvo 242
2. Henrik Sandberg, Linköping, Volvo 740
3. Fredrik Sandberg, Linköping, Volvo 940

PEOPLES CHOICE
Jacob Vardin, Norrköping, Nissan 300 ZX

ÅRETS GATBIL PÅ UTSTÄLLNING
P-A Johansson, Vänersborg, Saab 9-3 X4R

RESULTAT FRÅN RS-BANAN

DAGENS SNABBASTE TID:
Mattias Hartvig, Bromma, Mitsubishi Lancer Evo VI, 58,94 sekunder

DAGENS JÄMNASTE TID:
Peter Karlsson, Grännaskogen, Ford Escort Mk I -74
1.04,05 och 1.04,00

SPEAKERNS FAVORIT:
Fabian Hallbom, Helsingborg, Toyota Starlet (FR)

RESULTAT FRÅN DRIFTINGEN

BÄSTA EKIPAGE PROVA PÅ DRIFTING
Tobias Gustafsson, Opel Kadett -75

RESULTAT SWEDISH DRIFT SERIES DELTÄVLING #2
1. Conny Jensen, Volvo 740 Turbo
2. Henrik Carlsson Volvo 242 Turbo
3. Jimmy Bernerholt Nissan 200sx S13

RESULTAT FRÅN STRIPPEN

FRAMHJULSDRIFT UTAN ÖVERLADDNING (KLASS 1)
1. Sandra Öhlin, Märsta, Opel Corsa: 12,8810 s/169,11 km/h
2. Semir Daifallah, Borås, Honda CRX: 13,2948 s/165,09 km/h
3. Per Feuk, Ingelstad, VW Golf: 13,3270 s/162,65 km/h

MAX STREET
1. Xawery Mielcrek, Puszczykowo PL, Opel Astra: 12,0552 s/190,08 km/h

BAKHJULSDRIFT UTAN ÖVERLADDNING (KLASS 2)
1. Niclas lundblad, Bjuv, VW 1200: 11,9940 s/177,94 km/h
2. Magnus Lundgren, Lund, VW 1303 S: 12,2669 s/171,96 km/h
3. Johannes Persson, Helsingborg, VW 1303: 12,5602 s/169,97 km/h

MAX STREET
1. Allan Nilsson, Finspång, Esther Super 7: 12,5782 s/179,20 km/h

FRAMHJULSDRIFT ÖVERLADDNING
1. Eric Melin, Lidköping, Volvo 850: 11.1113 s/221,24 km/h
2. Marcus Tobiasson, Borås, Volvo 850: 11,2571 s/218,21 km/h
3. Johannes Karlsson, Göteborg, Volvo S40: 11,3389 s/211,10 km/h

MAX STREET
1. 73165: 12,1008 s/202,95 km/h

BAKHJULSDRIFT MED ÖVERLADDNING
1. Daniel liimatainen, Göteborg, BMW E30: 9,8962 s/240,69 km/h
2. Søren Nielsen, DK, BMW E34: 10,4070 s/214,28 km/h
3. Henrik Thagesson, Nybro, 740: 10,5731 s/220,18 km/h

MAX STREET
1. Tobias Johansson, Kalmar, Totte, 9.8071 s/226,17 km/h

FYRHJULSDRIFT
1. Jon-Anders, Lilseby N, Audi quattro: 9.5740 s/248,75 km/h
2. Jens Eklund, Umeå, Audi S4. 9.8716 s/231,44 km/h
3. Robert Arthursson, Solna, Audi 80 quattro: 10,5169 s/210,48 km/h

MAX STREET
1. Andreas Ahlman, Hallstahammar, Audi 90 t: 9.9360 s/239,04 km/h

V8
1. Mattias Wulcan, Linköping, Chevrolet Camaro -70, 10,2990 s/211,12 km/h
2. Ulf Axelsson, Frinnaryd, Chevelle: 10,5400 s/208,11 km/h
3. Jonas Jansson, Karlskoga, Volvo 760 -83: 10,5930 s/213,00 km/h

MAX STREET
1. Peter Sundqvist, Ingelstad, Chevrolet camaro -70: 9,5542 s/229,01 km/h

BÄSTA KVINNLIGA DELTAGARE
Sandra Öhlin, Märsta

SPEAKERNS FAVORIT
Henrik Thagesson, Nybro