



Från vänster: Volvo 240 Turbo Grupp A, 300 hästar. Volvo 240 Turbo Cup, 200 hästar (250 till -85). Volvo 244 Turbo, 155 hästar. Vi har provkört!

VOLVO SKAKAR RACING-ELITEN

**Europamästerskapen
för standardbilar har nyligen avslutats
och just nu pratas det oroligt i racingställen:
— Hur ska vi besegra Volvo Turbo nästa år?**

**Trots en del problem har Volvos Grupp A bilar visat hugg-
tänderna i grillen och kört ifrån både Jaguar V12 och BMW 635!
Hur känns det då att köra en 330 hästars Volvo 240? Bilsport
har jämfört en original Turbo, en Turbo Cup bil och två Grupp A vagnar!**

Av Pär Brandt (text), Torbjörn Hansson (foto)



■■■"Vem är det som klampar på min bro?"

Frågan ställs på samma sätt som i den gamla sagan om bockarna Bruse.

Men den här gången är det BMW, Jaguar, Alfa Ro-

meo, Rover och andra bredaxlade bilmärken som undrar oroligt.

Oväsendet är inget klampande, snarare ett gällt vinande från en högvarvig turboturbin!

På gamla dagar har Volvos hederligaste och mest genomlagom modell fått huggtänder och horn i pannan. Med några modifieringar är 240:an en riktig banracer!

Är det verkligen möjligt? Kan en krocksäker skokartongstraktor göra 265 km/tim och blåsa dörarna på BMW 635 och Jaguar V12?

Visst. Och ännu fortare ska det gå till nästa år!

Men vi ska inte gå händelserna i förväg, låt oss istället kika lite närmare på vad som får en 240 att prestera sådana här storverk.

Standarddelar

■ Vid en teknisk skärskådning slås man först och främst av hur pass original de här bilarna är. Visst är det förändrat och visst är det mycket specialdetaljer — men ändå, så farligt är det inte!

För kalenderbitarna och övriga intresserade har vi gjort en faktaruta här intill med alla jämförelsedata. Där kan vi bland annat utläsa att det är samma trofasta vevstakar som får tåla 155 eller 360 hästkrafter!

Mycket annat är likadant. Samma block, samma topplock, samma kamaxel, osv. Standard Vänd!



Kan ni tänka er varvräknarnålen på 6000 och veta att 240:an då gör 260 km/tim!? Per-Gunnar "Peggen" Andersson har under säsongen tävlat i tyska mästerskapen för standardbilar och lyckats ganska bra.

BMW drar sig ur EM-serien

Forts. från föreg. sida

nästan överallt. Efter motorn börjar däremot förändringarna, det krävs helt enkelt grövre grejor för att ta hand om det våldsamma vridmoment som motorn levererar.

Förstärkt koppling och en starkare Getrag växellåda (Grupp A) ser till att hästarna hittar iväg till bakaxeln. Också den är original — vad annars — förutom en bromsad diffklump.

Alla de här underbara hästkrafterna levereras från den förtrollade turbon.

Turbo har idag blivit ett modeord som används på allt från hårtorkar till miniräknare men faktum kvarstår — turbomotorerna kommer i framtiden att vara helt överlägsna vanliga, icke överladdade motorer.

Från Formel 1 cirkusen hör vi siffror på 1000 hästar under kvalvarven, då man inte behöver ta hänsyn till det bensinslukande övertrycket. Helt överkliga siffror från motorer som bara är 1500 kubik stora!!



Mats Edefell tävlar i Volvo Turbo Cup. En klass som till nästa år blir ännu roligare med starkare motorer och bättre fälgar/däck. Tack vare ett strängt reglemente tävlar alla på lika villkor till en rimlig kostnad.

Mera pengar

■ I standardvagns-EM -85 lär det bli fler turbobilar än Volvo. Visan upprepas alltså även här.

Ryktesvägen har vi hört att BMW helt kommer att dra in sitt fabriksstall. Att förlora är dålig reklam och man satsar istället på en standardvagnsvärsting till -86. Hörde jag någon gissa på en BMW med turbo?

BMW:s tävlingschef Dieter Stappert sa tidigare i somras:

— Standardvagns-EM kommer förmodligen att locka fler turbobilar, framför allt japaner, och då blir det högtintressant. Standard-EM blir kanske den mest statusfyllda klassen tillsammans med Formel 1 till 1986!

Helt plötsligt har det blivit intressant med racing i bilfabri-

kernas styrelserum. Mer pengar, mer kul och fler snabba standardbilar. Roligt-roligt!

Problemen borta

■ Per-Gunnar "Peggen" Andersson körde två år i Volvo Turbo Cup men blev sen sugen på att tävla internationellt och byggde sig en 240 Grupp A.

Vänd!

TEKNISKA FAKTA:

BIL	VOLVO 240 Turbo	VOLVO Turbo Cup	VOLVO Turbo Grupp A
Motor/effekt:	B21ET/155	B21A/200 (250 -85)	B21ET/300 (360 EM-bil)
Laddtryck:	0,7 kilo	0,8 kilo	1,5 kilo, laddluftkylare
Kompression:	7,5:1	6,5:1	6,5:1 (7,2:1 med vatteninspr.)
Kolvar	Gjutna	Från B21ET	Smidda
Kamaxel:	A	A	A
Vevstakar:	Original	Original	Original
Motorblock:	B21ET	B21A	B21ET
Topplöck:	B21E	B21A	B23E
Växellåda:	4-växlad m overdrive	4-växlad	5-växlad Getrag
Koppling	Original	R-Sport tävlingskoppling	Sachs sintrad
Bakaxelutväxl.:	3,73:1	4,10:1	3,73:1 alt. 3,15:1
Bränslesystem:	Bosch insprutning	En Stromberg förgasare	Bosch insprutning (Porsche + Mercedes)
Oljekylning:	---	En 19-raders Setrab	Två 19-raders Setrab
Hjulupp-hängning:	Standard	Turbo kränghämm; rallyfjädrar, rallystötdämpare.	Alla gummibussningar borta, ersatta med ledlänklager. Stenhårda framfjädrar, 245:ans bak. Racingstötdämp., 25 mm krängn. hämmare fram. 16, 19, 21, 23 krängningshämm. bak.
Bromsar:	Standard	Standard med taxibelägg, alt. std.	Standard med racingbelägg. Har fungerat fint (!) men ska bytas till "nästan" F1-bromsar till -85.
Fälgar:	6 × 15	6 × 15	8,5 × 16
Däck:	Pirelli 195-60-15	Pirelli 205-50-15	Pirelli 245-45-16
Vikt:	1 410 kilo	1 090 kilo	1 050 (i tyska mästerskapen nedtyngd till 1160)
Toppfart:	cirka 195 km/tim	210 km/tim	260 km/tim (med 3,15:1)
FALKENBERG			
Toppfart:	165 km/tim	190 km/tim	215 km/tim
Varvtid:	55 sekunder	49 sekunder	45 sekunder

Fotnot: Till 1985 får Turbo Cup bilarna laddluftkylare och en effekt kring 250 hästar. De får också nuvarande Grupp A vagnarnas fälgar och däck, plus den lilla vingen på bakluckan.

Fotnot 2: Många av de här delarna är originalmonterade på Volvo eller kan köpas över disk. Hela Turbo Cup bilens turbosats finns att köpa (dyrt, jo, men ändå) och bara ett par kraftiga krängningsdämpare gör underverk på en 240:a. Våghållning är kul, vare sig man har 250 hästar under huven eller ej!

— VI VINNER EM 1985!



"Volvo är världens bästa bil!" säger den förre PR-chefen Bo Wikås. Numera är han en uppskattad tävlingschef som har vind i seglen.

■■■ — Efter EM-segern på Zolder har ett Formel 1-stall frågat om vi på Volvo vill bygga motorer åt dem!

Det avslöjar Bo Wikås, 45, nybliven chef för Volvo Motorsport.

Han är med under provkörningen på Anderstorp för att se vad som händer. Ty detta är en mäktig intresserad tävlingsbas, en tekniker som kan sporten in i sista molekylen. Är helsåld på Volvo som han utan vidare utser till världsmästare bland bilar.

Denna subjektiva överdrift kan möjligen hänga samman med ett långvarigt förflutet inom koncernens PR-stab, där Bo Wikås snabbt blev känd som mannen som verkligen vet vad han talar om.

— PR-jobbet var oerhört roligt och intressant, säger han.

— Men det var tävlingssidan som tilltalade mig mest.

Det insåg koncernledningen som omedelbart placerade honom på chefstolen när Gunnar Andersson, grundaren av Volvos tävlingssektion, pensionerades.

Det är ingen stor organisation Bo Wikås basar över. Den omfattar 15 personer, vältrar sig ingalunda i en fet budget och tvingas delvis därför att tävla via privata stall typ TL Racing.

— Men vi hjälper till med delar, utprovning och teknisk kunskap, säger han försiktigt.

— Volvo Motorsport är trots allt angeläget om att lyc-

kas på tävlingsbanorna.

Just nu är det racing som gäller. Bo Wikås vet att Volvo 240 Turbo är en vinnarbil och fick det beviset på belgiska Zolder, där Ulf Granberg och Robert Kvist åkte hem en otroligt uppmärksam EM-seger.

— Det här är bara början, säger han enkelt.

— Nästa år vinner vi EM!

Hur kan du vara så säker på det?

— Därför att vi kommer med rätt bil och de bästa förarna!

Den rätta bilen 1985 blir alltså en Volvo 242 Turbo på 360 hästkrafter. Men sedan kommer 740/760-modellen, en bil som Volvo Motorsport redan börjat arbeta med.

Resultat: under testkörningar på Falkenbergsbanan noterades sensationella tider. Och detta med en standardvagn som bara är i början av sin utveckling!

När får vi se de nya bilarna i EM?

— Ja, det kan man undra, svarar Bo Wikås och låter ansiktet spricka sönder i det snällaste leende som gjort honom till en populär chef på jobbet och en välkommen figur i depåerna.

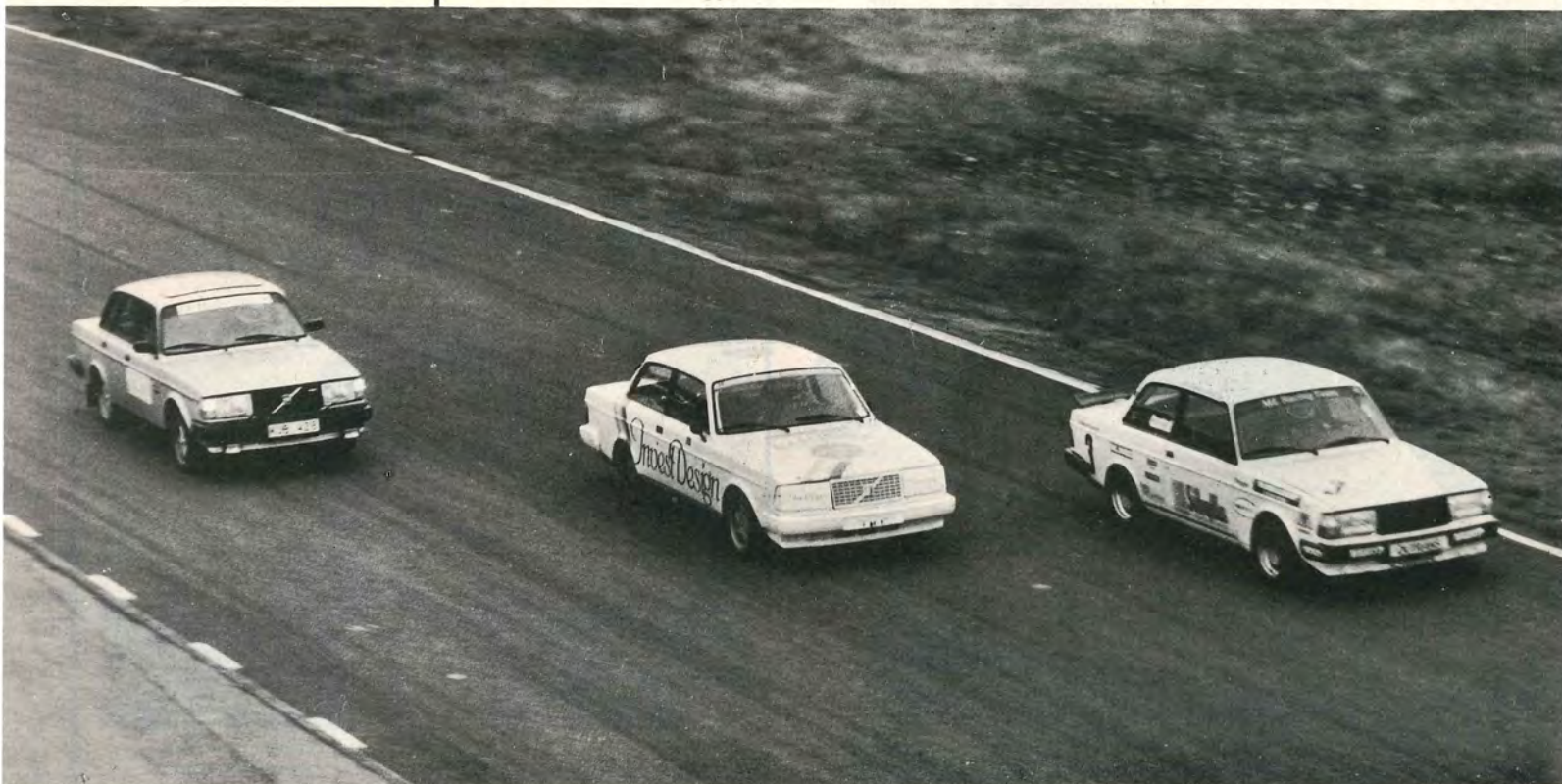
Men något Formel 1 blir det inte. Det kostar för mycket och ger för lite. Det räcker så väl att bygga Europas bästa racerstandardvagnar.

Bo Wikås är en yngling med båda fötterna på jorden. . . □

Volvos turbomotor ger i originalskick 155 hästar. Turbotrycket ligger på försiktiga 0,7 kilo och man använder ingen laddluftkylare. Den här versionen finns bara på 245:an numera, den riktiga statusurban finns i 760/740 modellerna och ger då 182 hästar.

Turbo Cup motorn är en vanlig B21:a som trimmats med Volvos egen turbosats. Turbon trycker igenom Stromberg-förgasaren och har ett laddtryck på 0,8 kilo. Till -85 blir det laddluftkylare och en ökning från nuvarande 200 hästar till 250. Inga märkvärdigheter men ändå mycket effektivt!

Värstingen — Grupp A motorn! Motoreffekten varierar med utförandet, Peggen har ungefär 300 och Thomas plockar ut 360 i sin något vassare EM-bil. Skillnaden ligger i vatteninsprutningen som möjliggör högre kompression och högre effekt. Bränsleinsprutningen är från Bosch.



Banracing har fått ny status

Forts. från föreg. sida

Tillsammans med duktige meken Johnny Haraldsson har Peggen kört i tyska mästerskapen för standardvagnar och lyckats ganska hyggligt.

— Vändningen kom på Hockenheim, berättar Peggen. Jag visste att Volvon gick fort men hade haft tekniska problem tidigare. Det blev en sammanlagd tredjeplats i en tävling med 45 startande, vilket jag är nöjd med.

— Veckan efter körde vi på Knutstorp i en svensk Grupp A tävling. Jag räknade inte med att kunna konkurrera med Tomas Lindström — som kör EM med en vassare bil — men den tävlingen vann jag faktiskt!

Det något förvillande förhållandet att det körs Grupp A tävlingar i EM, tyska mästerskap och svenska tävlingar kan röra ihop begreppen.

Bilarna är dock samma, i stora drag. Tyska mästerskapen strävar efter tät racing och belastar bilarna med vikter för att jämna ut effektskillnaderna. Heaten är en timme långa.

I EM kör man som regel 500 kilometer, vilket brukar ta fyra till fem timmar. Det krävs då tankning och däckbyte, vilket underlättas med snabbtank och snabbdomkrafter plus centrummutter på hjulen. Forts. sidan 79

Gemensam start, full gas och så här ser det ut efter 30 meter. Lägg märke till att Grupp A bilen längst till höger fortfarande ritar svarta streck! Trots racingslicks! Standardbilen hänger med förvånansvärt bra.

Tommy Wiking försökte:

I 260 MED VOLVO 240

Med 360 ystra hästar under högerfoten händer det saker! Det osannolika ligger i att dessa 360 hästar finns i en Volvo 240! Bilsports medarbetare Tommy Wiking lånade Thomas Lindströms Grupp A bil och sträckte ut på Anderstorps racingbana. En skakande upplevelse med skrämmande hastigheter och en förvånansvärt lättkörd motor!

Av Tommy Wiking

■■■ När Thomas Lindström spänner fast mig bakom Radi-ratten i sin sotsvarta Volvo 240 Turbo Grupp A, då känner jag mig som något i elektriska stolen.

Ty instruktionerna är klara och entydiga: kör du inte den här

bilen rätt, går det åt helvete. Och då missar vi EM-finalen i Mugello!

— När turbon griper in, kommer 330 hästar brakande på en enda gång och då åker man lätt av, säger han mästrande.

Och eftersom jag vet att den handgjorda bilen är värd drygt 400.000 kronor, inser jag att veckopengen inte skulle klara av dansanta övningar i naturen. Speciellt inte på Anderstorps vattensjuka torvmosse. . .

Officiellt ägs bilen av TL Ra-

cing — som drivs av Thomas Lindström och hans pappa Tage hemma i Norrköping — men jag inbillar mig gärna att Volvo finns med i bakgrunden. I år har nämligen standardvagns-EM — som officiellt heter European Touringcar Cup men kallas för ETC — blivit mäktiga populära bland både publik och massmedia, sponsorer och fabrikanter.

Orsaken är den tuffare konkurrensen; nu är det inte bara livströtta lyxlirare som är ute och vädrar potenshojen i helger. Plötsligt satsar De Stora Elefanterna på segrar och reklam, värd miljoner i försäljningslokaler.

Det är exempelvis därför engelska Jaguar låter regelridaren Tom Walkingshaw bygga "standardbilar" som ger drygt 450 hästkrafter, har toppfart på 280 km/tim och kostar nära en miljon kronor — per styck!

— Jaguars "kattor" är fassansfullt snabba, erkänner Thomas.

— Men vi hänger faktiskt

är lättkörd som en eka — Volvo har ju inte heller mycket gemensamt med standardbilar i vanlig mening. Grupp A-vagnen är byggd för hand, har de flesta delarna specialtillverkade, är utrustad med både turbo och laddluftkylare. Ger 330 hästkrafter vid 6000 varv/min "och då gör den exakt 265 km/tim".

Det är skrämmande fort för en standardvagn från Volvo. Och den har t.o.m. gått ännu snabbare, men då brann Garret-turbon upp!

Nu har jag klämts på plats i den formpressade lättviktstolen från Sparco — den väger bara tre kilo! — och trycker på startknappen.

Motorn vaknar med ett dån som från en stridsvagn, bilen skakar som om den hade malaria, det dansas bland mätarna på instrumentpanelen av aluminium och när jag lägger i ettan (snett ned åt vänster; de övriga lägena är arrangerade i H-form) på den femväxlade Getraglådan låter det som när man tappar sex

Heliga jul, tänker jag, den här standardvagnen har mer än hälften av den råa effekten i dagens F1-racers!

Brutal turbo

■ Jag gubblunkar några varv för att lära mig bil och bana — Scandinavian Raceway håller faktiskt på att sjunka ned i Småland; på starttrakan finns ett gupp så skarpt att bilen tar ett skutt när jag varvar ut på trean! — och försöker vänja mig vid den besynnerliga körställningen.

Jag är så mycket kortare än Thomas och har ratten mitt i synfältet; det känns nästan som att köra med en bindel för ögonen. Annars är instrumentering och reglage välarrangerade; det märks att TL Racing kan sina saker.

Motorn är en överraskning: racermaskiner har oftast ett extremt smalt effektband som gör dem nästan omöjliga att köra på ett normalt sätt. Icke så med Volvo 240 Turbo. Jag provåkade

vågade — inte titta på instrumenten; vad mig angelangar hade motorvärmaren kunnat stå på 200 grader och oljetrycket på noll utan att jag märkt det. Jag glodde som ett fån genom vindrutan, skrämnd av hur fort kurvorna verkade flyga mot bilen.

Vad som slog mig redan efter ett tiotal varv var hur lättkörd man fått bilen — och detta trots att BBS-fälgarna för dagen satt på Pirelligummi mot normalt Dunlop.

— Ja. Pirelli P7 ger bättre fäste i utgången på kurvorna, bekräftade Thomas efteråt.

— Men vi föredrar Dunlop eftersom deras radialdäck fäster så bra på blött underlag, medan diagonaldäcket ju är avsett för torr bana där det har en fin neutral känsla.

Värre till -85

■ Jag kortade hela tiden av bromssträckorna och åkte slutligen med modet hos en japansk självmordspilot in i kurvorna, växlade ned för att få rätt drag på motorn och gav järnet, beredd på Det Stora Uppstället.

Men Volvon kom snabbt och villigt, styrde glatt som en gokart och var så balanserad — till skillnad från föraren — att jag bara lyckades få till en enda ynklig liten halvsladd; jag började förstå varför biltypen vann det stenhårda EM-loppet på Zolder bara några veckor innan då man åkte ifrån allt vad "Kattor" och "Bumsar" heter.

— Det behövs dagar av träning innan du lär dig köra en sådan här bil någorlunda fort, flabbade en lättad Thomas när jag svettig, darrig men häftigt imponerad drogs upp ur Sparcostolen. Och det skall han säga som tävlingskört i 16 år och hunnit bli svensk mästare fyra gånger!

Det tog tre månader för Thomas och Tage Lindström att bygga bilen. Nu har den gått 1600 tuffa tävlingsmil, är alltså lätt trött och sliten. Därför blir det en ny vagn till nästa säsong, där erfarenheterna från i år byggs in.

Det handlar mest om förändringar på fjädring och hjulupphängningar. Men man får också — om inte okantalet på bensinen sänks från dagens 100 till föreslagna 98 — ytterligare 30 hästkrafter, vilket skulle ge nya Volvo hela 360 hästkrafter "och då skall vi banne mig hänga med årets EM-vinnande kattor från Jaguar".

Jag tror Thomas. Han vet vad han säger, lever med och för sporten nästan dygnet runt och är trots sina 32 år en av Europas snabbaste och mest rutinerade standardvagnspiloter.

För att vara amatör är han ett av våra skickligaste proffs! □



"Kör du åt helvete missar vi EM-finalen i Mugello — ta det lugnt!" Thomas Lindströms instruktioner till Tommy Wiking är entydiga och föga lugnande.

med här och var och ännu bättre blir det nästa år, då jag räknar med att få en vassare motor!

Fast då har ännu häftigare konkurrenter blandat sig i leken, bland dem Maserati Bi-Turbo, Ford Sierra 2,3 Turbo och Audi 200 Turbo med — sägs det — elektroniskt frihjul på det främre hjulparet!

Snacka om standardvagnar. . .

Lättkörd fregatt

■ Men Thomas enorma — den verkar stor som en fregatt men

ton ankarkätting på ett plåtgolv.

Volvos nye tävlingschef Bo Wikås skryklar ansiktet i ett pinat flin, Thomas ler som något framför exekutionsplutonen, pappa Tage — den ständige meken som följt sonen under årets 100 tävlingsdagar — ser ut att falla i gråt.

Men så småningom kommer allt igång och på extrabreda Pirelli P7-däck vagnar bilen sakta ut på banan. Jag är förskräckt, gloriöseriskt på instrument och reglage, ger gas och känner hur paniken telegraferar genom nervsystemet.

på femmans växel i 2000 varv/min utan att motorn ens hickade.

Men det riktiga klöset kom vid 4000, då den brutala turboeffekten — man laddar med 1,5 bar — hoppade in med ett dovt morrande.

Thomas hade sagt att det bästa arbetsområdet var mellan 4000—6200 varv/min och han hade rätt: inom detta extremt breda fält gick det så skrämmande fort att jag hade fullt schä till hålla mig kvar vid ratten.

Jag koncentrerade mig helt på vägen, hann — eller snarare

Volvo Grupp A blir farlig till EM -85

Forts. från sidan 19

Peggens gamla Turbo Cup bil körs idag av Mats Edefell. En sympatiskt trygg skåning som efter en våldsam vurpa i Formel 4 nu föredrar ett plåtskal runt integralhjälmen.

— Volvo drog bort sitt stöd till Turbo Cup -84 helt och hållet, berättar Mats. Men nu verkar det som att Volvo satsar på nytt till nästa år. Vi ska bland annat få samma laddluftkylare och bakvinge som Grupp A bilarna har idag.

— Dessutom får vi Grupp A bilarnas fölgare och däck. Det kommer helt klart att gå fortare till 1985!

Turbo Cupen har tidigare innehållit mycket plåtskrammel och en allmänt publikfriande körning. Bilarna går fort, är lätta att känna igen och väsnas inte så hemskt. Viktiga ingredienser om man ska få Svensson och Johans-



Turbo Cup bilen, till vänster, skiljer sig inte så mycket från Grupp A vagnen på utsidan. Till 1985 års säsong ska Turbo Cup bilarna dessutom få laddluftkylare och större däck. Med mer hästar och gummi ska det gå betydligt fortare! Per-Gunnar "Peggen" Andersson och Mats Edefell representerar båda den nya generation förare som har ett mycket proffsigt team, både på och vid sidan av banan. Mer än någonsin gäller det att hitta sponsorer och ge dem valuta för pengarna. Ett ökat intresse för standardbilar från massmedia ger förhoppningsvis fler sponsorer och fler tävlande.

son att lämna TV-soffan och titta på racing.

— Det ska vara hårt men schysst, skrattar Mats och tror absolut på en större publik till nästa år.

Var är fästet?

■ Hur snabba är då de här olika varianterna av Volvo Turbo?

På Bilsport brukar vi inte hänga en halv damcykel på test-

bilarna och mäta hundradelar av acceleration — vi provkör istället! Det är dessutom mycket roligare. Läs gärna Tommy Vikings skakande reportage om hur det är att köra en 300-hästars Grupp A bil.

Vi tog i alla fall en original 240 Turbo och lät den sträcka ut på Falkenbergs racingbana tillsammans med Peggens Grupp A

bil och Mats Turbo Cup vagn.

Rent subjektivt är Grupp A bilen mycket snabb. Accelerationen är inte bedövande men väl imponerande. Under vår accelerationstest spann Peggen i 30 meter och hittade aldrig fästet med ettans växel!

Allt detta med en skokar-tongstraktor som är nästan original. □