

Stämningen är förtätad på Anderstorp. 10 380 åskådare följer andäktigt kampen på banan. De anar att något stort är på gång.

I täten ligger Thomas Lindström i en Volvo 240 Turbo efter två och en halv timmes körning. Tvåa ligger Uffe Granberg i en annan Volvo, en halv minut bakom.

Konkurrenterna är avhängda. Så sladdar Thomas till, saktar farten och går i depå.

Av Tege Tornvall (text), Christer Ljungaeus (foto)

■■■ Det var en fartfest vi sällan sett — med Volvo och svenska förare i huvudrollerna. Läktarpubliken satt trolldunden i solskenet medan den matades med tider och placeringar, precis som på skridsko-VM på Bislet i Oslo.

Förutsättningarna var de här: det engelska TWR-stallet med Tom Walkinshaw som stallchef och försteförare vann 1984 års EM för turistvagnar (ETC) överlagset med sina hypersnabba Jaguar XJ-S-bilar. Men under vintern slutade Jaguar i klassen och TWR-stallet bytte i stället till Rover Vitesse.

Rover ingår i Austin-Rover, som i sin tur äger fristående Jaguar och är återstoden av en gång stolta jätteföretaget British Leyland.

Trollkonstnär

■ Walkinshaw är något av en trollkonstnär i konsten att göra vinnarbilar av vanliga familjebilar.

I fjol var Rover en outsider, fråntaget även av BMW och Volvo. I år ledde Walkinshaw och Rover Em med tre raka segrar före Anderstorp 12 maj.

Nu bygger Walkinshaw en ny prototyp-sportvagn, XJR-6, åt Jaguar för bland annat Le Mans. Han skall vara med och köra den själv.

Bortsett från premiärloppet på Monza 31 mars har Volvo hela tiden varit Rovers främsta hot. På

Monza drabbades samtliga Volvo av överhettning.

Magnum-stallets Lillen Magnusson misstänkte att det var något fel på kylningen till toppen, men fick så det lugnande beskedet att det bara var bensinen som varit av dålig kvalitet.

Två privatstall

■ Liksom Rover låter sig företräddas av TWR låter Volvo sig representeras av två privatstall: schweiziska Eggenberger och svenska Magnum.

Officiellt tävlar ju inte Volvo — vilket inte hindrar att Volvo har en egen tävlingsavdelning med Bosse Wikås som chef.

Rudi Eggenberger har i flera år hört till de ledande BMW-stallen men växlade i vintras sensationellt om till Volvo med stöd av de schweiziska Volvo-återförsäljarna.

Han har två bilar med i ETC: en med Gianfranco Brancatelli i par med Thomas Lindström och en med Sigi Müller i par med Pierre Dieudonné.

Volvos andra trumfkort är Lillen Magnussons Magnum-stall med bara en bil. Den körs av Uffe Granberg i par med antingen Ingvar Carlsson eller Anders Olofsson, även de förare av högsta internationella klass.

BMW har tillfälligt lämnat ETC eftersom 635 CSI-kupén inte längre riktigt hänger med (den är bland annat lite för tung).

Inofficiellt kör tyska Schnitzer-stallet visserligen för BMW, men även Schnitzer har tagit paus för att utveckla sina bilar. Det betydde tyvärr att Anderstorp gick miste om toppförarna Gerhard Berger och Roberto Ravaglia.

På Anderstorp företrädde BMW bara av det italienska Cibiemme-stallet, som inte hängde med. Men BMW kommer snart tillbaka med antingen nya M 3 (3-serien med 16-ventilare) eller M 5 (5-serien med 24-ventilare).

Depåbesök avgör

■ Så långt förutsättningarna. Nu tillbaka till loppet på Anderstorp.

84 varv körda på två och en halv timme. I täten Thomas Lindström en halv minut före Uffe Granberg. Men Thomas börjar köra långsammare. Skall Uffe hinna ikapp?

Då händer det: Thomas går brett i en kurva, parar sladden men går i depå. Långsam punktering på höger bak. Värdefull tid förloras i depån. Granis hinner förbi innan Thomas är ute. Varvet efter ligger Thomas en bit efter Granis. Fortfarande dubbelt svenskt i depå, men i omvänd ordning.

Men Granis måste i depå en gång till för rutin-stopp. Det går blixtrande fort, och när han kommer ut ligger han tvåa bara sekunden före Tom Walkinshaw i Rovers andrabil.

Vänd!

Volvo bjöd upp till härlig fartfest på Scandinavian Raceway i Anderstorp. Redan från start kopplade Thomas Lindström greppet med sin Eggenberger-trimmade 240 Turbo.

FARTFEST NÄR VOLVO



TOG STORSLAM

Lindström helt ohotad mot seger

Forts. från föreg. sida

Toms egen bil bröt i början med trasig kardan, och nu har han tagit över andrabilen för att försöka rädda värdefulla märkes-poäng.

Det är Granis värsta päs någonsin som racerförare. I nacken har han regerande europamästaren i en bil med överlägsna kurv-egenskaper. Hans egen bil är snabbare på rakorna. Gång på gång är Walkinshaw uppe och nosar på Volvon.

En gång kommer till och med Walkinshaw förbi och leder det 100:e varvet innan Granis återställer ordningen genom en extra sen inbromsning efter flygrakan.

Under tiden flyger Thomas Lindström ohotad mot segern och ökar sin ledning med 0,5—1 sekund per varv precis som hans co-driver Brancatelli gjorde under loppets första hälft. I dag är Eggenberger-Volvon banans snabbaste.

Granis och Walkinshaw, däremot, bromsar varandra något genom sin enorma fight. Halvminuten efter ligger Rovers tredjebil som sakta men säkert tappar mark med Jeff Allam vid raten. Men tänk er ändå: efter 110 varv i mördande tempo i över tre timmar ligger fortfarande fyra

Peggen med i tätstriden

■ ■ ■ Utöver de italienska BMW-förarna deltar också fyra privatanmällda svenska Volvo-bilar. I en klass för sig står Peggen Andersson, som kör tyska mästerskapet och fram till Avus samma helg som Anderstorp delade ledningen med märkeskollegan Per Stursson. Men Peggen föredrar ETC och Anderstorp.

Peggen delar Volvon med Super Saloon-mästaren Mats Lindén, som har OK med som sponsor. Peggen kör till sig femte träningsrid och är med i tätstriden i början tills bilen börjar konstra. När det är dags för Mats att ta över vägrar bilen först att starta. Varvet därpå kom Mats in igen för att få

ett bakhjul bättre fastsatt.

Och efter 53 varv var det färdigkört för dem: turbon trasig.

En annan Volvo delades av Greger Petersson och Bebben Engström, en nyupplevelse för Bebben. De körde nästan jämnt med de italienska BMW-bilarna så länge de var med.

I ytterligare en svensk Volvo satt Micael Strauch och Sune Ohlsson. De missade nästan loppet när Micael satte bilen i depåraket på fredagsträningen, men de hann laga den till lördagen och kvala in platsen före den fjärde svenska amatör-Volvon (inte menat förkländande!) körd av trion Jürg



— Roligt så länge det varade, tyckte Peggen Engström och Greger Petersson om ETC-debuten.

Bächi-Åke Ernstsson-Janne Mattson.

Micael och Sune fick problem med bakaxeln i loppet, medan de sistnämnda tre hade problem med däck och turbo på träningen men i alla fall genomförde loppet — en ordentlig genomkörare för svenskar som fick mer bilkörning på en gång än vad en hel SM-säsong annars ger! □

bilar i topp på samma varv!

Föll på ett hul

■ Tre varv senare är det bara tre: Walkinshaw styr av banan och bryter med en skadad framfälg. Granis kan pusta ut och ta det lugnt. Han kan inte komma ifatt Thomas Lindström utan slår av på takten och rullar i mål som tvåa.

Så jämnt som på Anderstorp 12 maj har sällan ett ETC-lopp

Alfa-dominans

■ ■ ■ Den sista halvtimmen hade publiken andan i halsen och glömde nästan bort kampen i de lägre klasserna. Rover och Volvo kör ju i tungviktsklassen som gör upp om slutsegern. Det finns också en klass 2 upp till 2 500 cc och en klass 1 upp till 1 600.

I mellanklassen är det Alfa Romeo GTV 2,5 som gäller. En anmäld BMW 323 dyker inte upp. Däremot startar sju Alfor. Favoriter är tidigare Formel 1-föraren Lella Lombardi i par med Rinaldo Drovandi och hennes främsta motståndare rutinerade sportvagnsföraren Giorgio Francia, som delar bilen med Bernard De Dryver och Georges Cremer.

Bra i den klassen går också finländaren Jari Pekkala i par med Marcello Cipriani. Men ingen kan göra något åt Lella, Tigrinnan från Turin. Med ett urverks regelmässighet lägger

hon den ena 1.51-rundan efter den andra, bara 3—4 sekunder långsammare än tungvikarna.

Alfan är visserligen klart lättare än Volvo och framför allt Rover men har i gengäld ca 100 hästar mindre. Mot Volvons 340 sätter Alfa ca 240. Toppfart på Anderstorp cirka 230—240 km/h för Volvo och Rover mot 220 för Alfa.

Klart långsammare går förstås lilla klassen. Där härskade i många år Golf GTI ohotad. Men Toyotas nya 16-ventilare har ändrat på det, och klassen behärskas av danskar John Nielsen (inte formelföraren) och rutinerade Erik Höyer. Främsta hotet var tjecken Milos Büchl i par med Massimo Micangeli.

Anmälde förre Formel 1-föraren Emilio De Vilota i en Golf dök tyvärr inte upp, och den lilla Peugeot 205 GTI som kom trea blev diskad för för låg vikt. □



Thomas Lindström i par med italienaren Gianfranco Brancatelli fick sin efterlängtnade fullträff i Anderstorp. 117 varv i mördande tempo.



BMW 635 CSi hänger inte längre med i stentuffa ETC. Därför tävlar inte fabriken officiellt. Men vänta bara. M3 eller M5 är på gång.

varit. Efter 85 varv låg fortfarande fem bilar på samma varv, men sedan tvingades Eggenbergers andrabil med Sigi Müller bryta med fel på differentialen. Då var han jämte Thomas Lindström i täten snabbast på banan.

Under alla loppets 117 varv hölls samma mördande tempo.

Gianfranco Brancatelli slog till med 1.46,34 på sjätte varvet,

men både han och Thomas höll sig stadigt på 1.47—1.48 loppet igenom och hade det i sin hand trots att konkurrenterna låg på samma varv. Hade inte Magnum-Volvon gjort så snabba depåstopp, och hade inte Thomas måst i depå för en punktering, då hade även Granis fått finna sig i att bli varvad!

Ändå hade Granis fint stöd

av gamle F3-föraren Anders Olofsson, som på sin tid körde jämnt med Nelson Piquet, Ricardo Patrese, Alain Prost och andra som i dag kör Formel 1. Anders kom snabbt i rytmen under mitten av loppet och varvade även han på 1.47—1.48.

Rena sprinterloppet, tyckte Granis utpumpad efteråt.

Passade Volvo

■ Skall man vara ärlig passade Anderstorp Volvo ovanligt bra.

Utöver flygrakan finns fyra korta rakor och ingen riktigt snabb kurva. Det betyder att Rover inte riktigt kan utnyttja sina fina kurvegenskaper, medan Volvo får full utdelning på sin råstyrka.

Det räknade också Volvoförarna kallt med. På träningen hade Rover en fördel av de mjuka kvaldäcken men borde i loppet gå cirka tre sekunder långsammare på varvet, medan Volvo borde tappa bara två sekunder.

Den uträkningen stämde på prick!

Inte undra på att Volvos täv-



Uffe Granberg i Magnum-stallets volvo 240 Turbo säkrade den svenska dubbelsegern. Men Tom Walkinshaw i Rover uppvaktade hårt.



Visst ser han nöjd ut, Thomas Lindström.

lingschef Bosse Wikås efteråt gnuggade händerna med ett förjust grin. För att inte tävla officiellt var Volvo påtagligt närvarande på Anderstorp.

Världens snabbaste traktor gick ju och vann!

När dessutom arrangören Anderstorp räknade in 10 380 åskådare kan man tala om svensk storslam. Klubben behövde 2 500 betalande åskådare och gjorde alltså en bra vinst.

Solen sken på de svenske i Anderstorp 12 maj! □



Under fantastiske Tom Walkinshaws ledning har Rover Vitesse seglat upp som favorit i ETC.



Publiken stortrivdes i Anderstorp. Och tacka för det. Solen sken och Volvo tog storslam!

Fakta om ETC

■ ■ ■ Bantävlingar med trimmade standardvagnar har gamla anor. Ursprunget till nuvarande EM (ETC) är 1963 års Europacup, som vanns av tysken Peter Nöcker i en Jaguar MK II 3.8.

Länge kördes EM efter det internationella grupp 2-reglementet. Detta har i ETC ersatts med snarlika Grupp A. För att homologeras (officiellt godkännas) i Grupp A skall en bil

ga över 1400 kg. BMW 635 CSI och Rover Vitesse med 3,5 liters volym måste väga minst 1185 kg.

Turbobilar får sin cylindervolym multiplicerad med 1,4 för att deras effektovertag skall utjämnas. Volvo 240 Turbo på 2141 kubikcentimeter räknas alltså som 2998. Det motsvarar 1035 kg minimivikt.

Eftersom Volvo-turbo ger hela 340 hk vid 6600 v/min och 400 Nm vridmoment mellan 4000 och 6000 v/min, ger det enorma prestanda och 3 kg/hk viktteffekt.

Alla ETC-lopp körs över 3,5 timmar eller minst 500 km. Enda undantaget är klassiska 24-timmarsloppet på belgiska Spa 28/29 juli.

ETC gäller dels märkes-, dels förar-EM. I märkes-EM tävlar varje klass för sig med poäng för de tre främsta enligt serien 20-15-12-10-8-6-4-3-2-1.

I förar-EM får förarna med sig sina poäng från respektive klass. Dessutom får de individuella poäng för totalplacering bland de sex främsta enligt serien 9-6-4-3-2-1.

I Anderstorp fick Volvo, Alfa Romeo och Toyota 20 poäng var för sina klassegrar. Totalsegrarna Gian franco Brucattelli och Thomas Lindström 20+9 = 29 poäng var. Uffe Granbey och Anders Olofsson fick 15+6 = 21 poäng var för sin andraplats. □

under tolv månader i följd ha tillverkats i minst 5000 identiska exemplar.

Bilarna får trimmas inom vissa gränser och köras på racerdäck. De kör i tre klasser: 0-1600 cc, 1601-2500 och över 2500 cc. För att något utjämna effektskillnaderna stipulerar internationella bilsportorganet FISA olika minimivikt för olika motorstorlek.

Fjölårets EM-vinnande Jaguar XJ-S på 5,3 liter måste vä-