

EM-vinnaren provkörd:

VOLVON ÄR GULD VÄRD!

Med ett färskt EM-tecken i bagaget ställde de tre Volvo 240 Turbo upp sig på Jarama-banans startraka.

Paret Tomas Lindström /Gianfranco Brancatelli hade redan tagit förar-EM och nu skulle man också ta guld i klass 3!

Dagen efter tävlingen fick Bilsports reporter tillfälle att provköra EM-mästaren. En hisnande upplevelse!

Av Pär Brandt (text & foto)

■■■ — Där är huvudströmbrytaren, ettan lägger du i som backen fast nedåt och startmotorn är den röda knappen till vänster.

— Varva inte mer än femtusen.

Tomas Lindström har gett sina korta och enda instruktioner inför provkörningen. Nybliven europamästare för förare tillsammans med kortväxte och mycket italienske Gianfranco Brancatelli.

Tomas och Brancatelli har turats om att köra den vit-röda Volvo 240 Turbon på de 500 kilometer eller 3,5 timmar långa loppen

i ETC-serien för Grupp A vagnar.

Grupp A är en klass för standardvagnar.

För Volvos del innebär det en turboladdad B21-motor med intercooler och vatteninsprutning, jättelik Bosch-bränsleinsprutning och ungefär 320 hästar.

Fjädringskomponenterna är finjusterade till varje bana och maximalt grepp för de 8,5 tum breda BBS-fälgarna med sina klistriga Pirelli-slicks. Den strax över ett ton tunga Hisingetraktorn bromsas ner av Lockheed-ok i aluminium och feta, ventilerade gjutjärnsskivor.

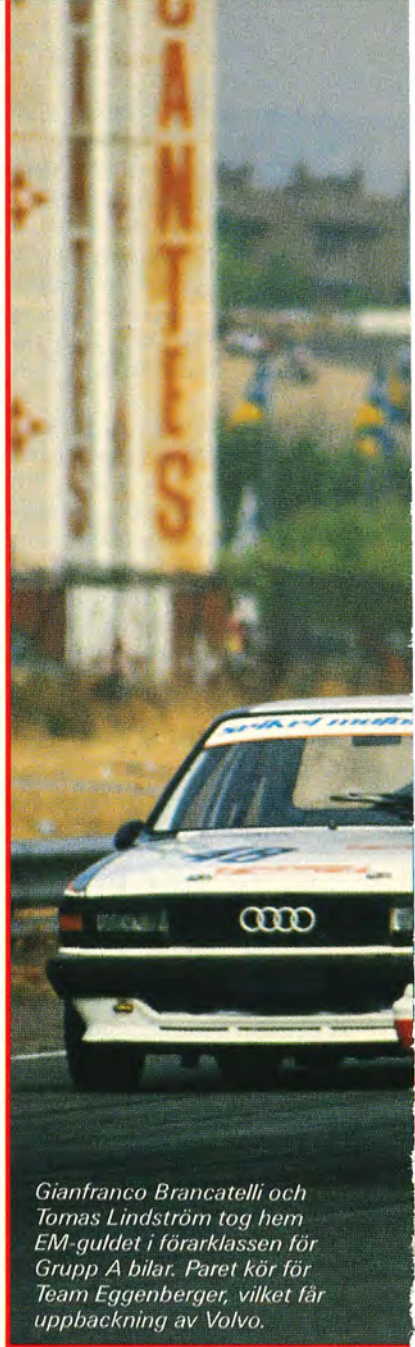
Standardvagn?!

I helsike! Men hade det varit en standardvagn så skulle varken mina eller Tomas knän ha skakat som spanska kastanjetter.

Tomas trötta ögon bakom bankrånarhuvan har lurat många konkurrenter. Vem av oss som är mest rädd inför Bilsports provkörning är dock en öppen fråga!

Lustgaseffekt

■ Motorn rister igång direkt och vinandet från turbon drunknar helt i dånet från det raka avgasröret. Turbons närvaro märks



Gianfranco Brancatelli och Tomas Lindström tog hem EM-guldet i förarklassen för Grupp A bilar. Paret kör för Team Eggenberger, vilket får uppbackning av Volvo.



Med minsta möjliga marginal knep stallchefen och försteföraren Tom Walkinshaw EM-guldet från Volvo i klass 3. Roverbilarna plockar ut några tiotal fler hästar ur aluminium V8:an än Volvo kan prestera. Rovern är dock något tyngre och loppet brukar bli mycket jämna. Att det är jämnt avslöjas i tidsskillnaden mellan Rover och Volvo efter fyra timmars körning — bara 30 sekunder!



Team Magnum har gett sin Volvo 120 liter bensin, fyra nya däck och en ny förare på knappt 20 sekunder. När mekanikerna är färdiga med sina uppgifter sträcker de upp en arm som klarsignal. Mats "Lillen" Magnusson, teamchefen, signalerar till höger i bild.

inte alls i responsen hos gasen. Ingen turbosfördröjning å la Saab. Kul.

Jag drar på ut genom depån och så DÄR kommer effekten och plötsligt är det — nästa växel — 150 hästar till, känns det som — nästa växel — och hastigheten förvandlar den autobahnbredda starttrakan till en krokig kostig!

Tomas höjer handen och jag börjar lydigt bromsa ner och växla. Första böjen på Jarama — uttalas Scharama — är lurig och kniper hårt på slutet. Tar det försiktigt, drar på ut på rakan efter och DÄR kom de 150 hästarna igen och in i första hårnålen och andra hårnålen och långt ner i växlarerna och så DÄR! kom effekten och genast kommer nästa kurva springande emot oss. Puh!

Såphal asfalt

■ Några kurvor senare är det dags för långa kurvan innan starttrakan.

Full gas, växlar uppåt, tittar på varvräknaren för första

Vänd!

Vinner på sin starka turbomotor

Forts. från föreg. sida

gången och upptäcker att jag kört kring 7000 varv/minuten mest hela tiden. Hrmm... motorn låter i alla fall bra i det området!

På nästa varv ökar modet och tempot från promenad till lätt lunkande. Med mera fart märks det hur lätt minsta fel från föraren (och de var många) resulterar i att de mjuka slicksen driver iväg på fel håll.

Och det verkade så lätt när Tomas demonstrerade!

Utgångsläget inför sista deltävlingen i ETC-serien på Jarama-banan, utanför Madrid i Spanien, var detta:

Volvo hade redan vunnit förar-EM med paret Tomas Lindström/Gianfranco Brancatelli på en ointaglig poängsumma.

Märkessegern i klass 3 skulle stå mellan Volvo och Rover. Poängskillnaden var sådan att segern skulle gå till den av de båda märkena som kom först i mål. Sista tävlingen skulle alltså bli direkt avgörande för hela serien. Spännande!

Den vita Volvon och röda Rovern låg och bet varandra i ha-

sorna varv efter varv och turades om att ligga först.

Volvo hade bjudit in ett par dussin motorjournalister från USA och Europa, plus en anse- lig del av sin egen organisation, till banan. Man hade hyrt ett helt hus och i takt med att vinet och nationalrätten paella flödade steg stämningen framför färg-TV apparaterna (bästa sättet att följa en motortävling är faktiskt framför TV:n).

När någon av de tre deltagande Volvo-bilarna lyckades med en omkörning resulterade det ofelbart i ett jättelikt "JAA!!!" som fick risgrönen att spruta mot TV-rutan.

Taktisk fint

■ Under de 500 kilometrarna måste bilarna tanka två gånger. Det brukar bli två långa körpass och ett avslutande kortare pass.

Skotten och Stallchefen för Rover, skotten Tom Walkinshaw, gjorde dock en taktisk fint och lade det korta passet i början. Därigenom kunde han starta med lite bensin och mjuka däck som inte behövde hålla så länge.

När Tomas hoppade in efter Brancatellis inledande körning var det ett stort ansvar som vilade på hans axlar. Tomas körning visade också att han verkligen var medveten om detta.

Duellen som utspelade sig mellan Tomas och främsta Rovern betecknades som "bland det bästa jag någonsin sett" från en av rävarna bland motorjourna-

Forts. sidan 32



BMW 635M och de stora V12 Jaguarerna har tidigare dominerat ETC-serien. Numera har de svårt att hävda sig mot turbobilarna.



Tomas Lindström, nybliven europamästare i Grupp A, bjöd Bilsports utsände på en berg-och-dal-bane-färd längs den knixiga Jarama-banan. Verkade så enkelt!



Team Schnitzer har lackat en sprängskiss längs sidan på BMW:n! Kördes av paret Ravaglia och supertalangen Cecotto. Kom på en hedrande sjunde plats.



Natten innan söndagens lopp är det lugna puckar i Eggenberger-stallet. Man ägnar sig åt kontroll och kontroll och kontroll. Som vanligt.

Ford Sierra har börjat åka fort under slutet av -85 års säsong. Kan bli en farlig konkurrent!

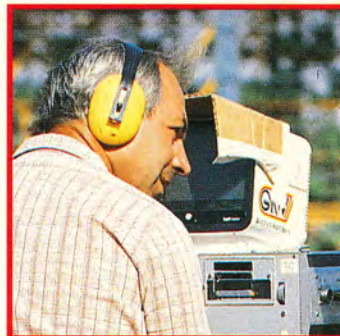




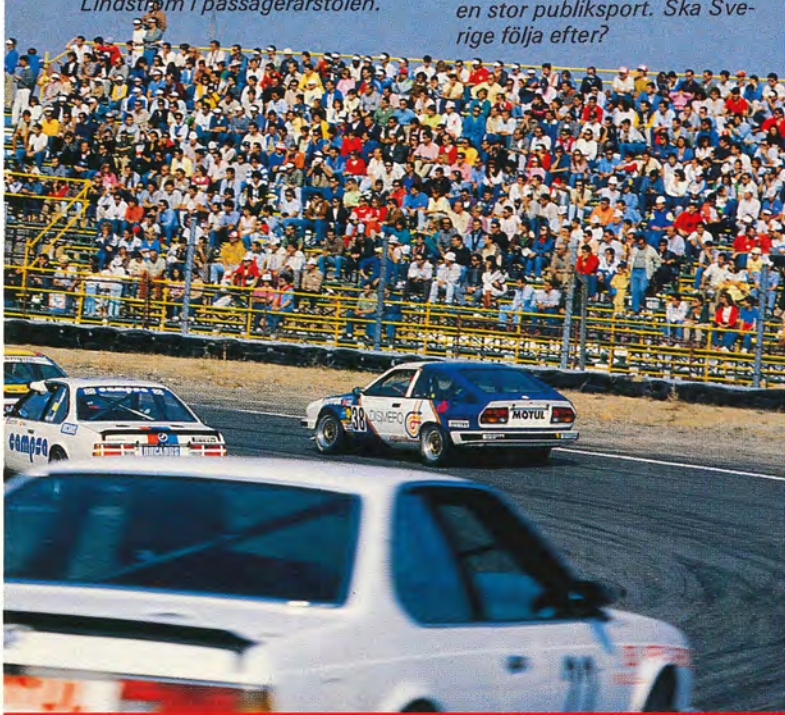
Bilsports utsände inför provkörningen. Skräckslagen Tomas Lindström i passagerarstolen.



På kontinenten är ETC-racing en stor publiksport. Ska Sverige följa efter?



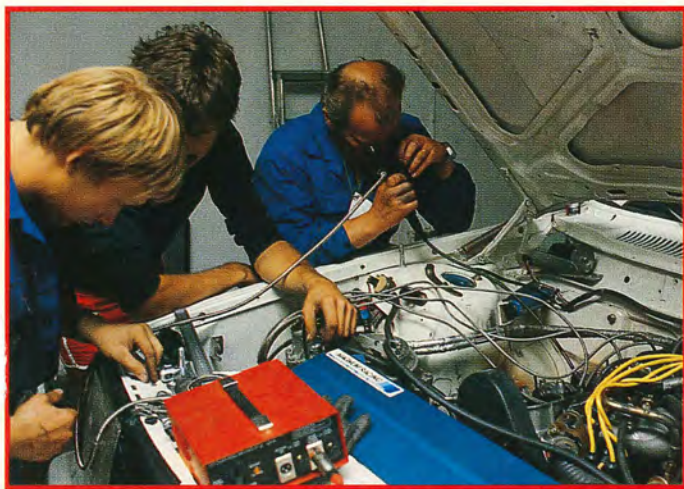
Teamchefen Rudi Eggenberger kontrollerar konkurrenterna



De tunga standardvagnarna frestar hårt på däcken i kurvorna.



Vinnarna i klass 3, Walkinshaw och Percy, höjer lille italienaren Brancatelli till skyarna och kollegan Tomas Lindström, Allam och Hahne applåderar. Glädjen är inte att ta fel på!



Magnum-stallet hade tillgång till sjukhusvärldens "gastroskopi" och kunde titta ner i tändstiftshålen för att kontrollera motorns kondition. Fiffigt!



Däcken är lika viktiga som förarna och bilarna. Utan riktiga däck — inga segrar! Volvo kör på Pirelli men ska "testa lite" av Dunlops sortiment. En otursam punktering i Jarama-loppet kostade förmodligen EM-guldet för Volvo.



ETC-Volvon har fler hästar 1986

Forts. från sidan 29

listerna!

Men efter fem varv upprepa-
de sig ett märkligt fel som drab-
bat Volvon tidigare: turbotrycket
sjänk från normala 1,4 till 1,0 ki-
lo. Motorn förlorade effekt och
Tomas fick i fortsättningen köra
som en polisjagad biltjuv för att
hänga med någorlunda.

Däcken tog stryk av den vilda
framfärden och en punktering
kom som breven ibland kommer
med posten.

I mål, efter fyra timmas svet-
tig och hård körning, skilde det
30 sekunder mellan vinnande
Rovern och Volvon. Liten skill-
nad, men fullt tillräcklig för att
ge Rover segern i klass 3.

Tätt och hårt

■ Den knappa förlusten för-
mådde dock inte dämpa den syd-
ländska uppsluppenheten hos
Volvo-folket. Man skålade i
champagne och lovade fler häs-
tar och tekniska finesser till nästa
år.

Redan 1986 kan ETC-serien
dessutom bli upphöjd till världs-
mästerskap, vilket ju ökar PR-
värdet ytterligare för de inblan-
dade bilfabrikerna.

Både BMW och Mercedes lu-
rar i buskarna med ETC-
värstingar för mellanklassen —
upp till 2,5 liter — där Alfa Ro-
meo vann och dessutom totalseg-
rade i år.

Volvo 740 Turbo Grupp A lär
dock dröja till 1987, har det sagts
från Volvo. Därmed är det bäd-
dat för ännu en säsong med hår-
da kamper mellan Volvo 240, Ro-
ver Vitesse och BMW 635! □

FAKTA OM ETC:

■ ETC — European Touring-car
Championship — hette tidigare EM
för standardvagnar och har funnits
sedan 1963.

Grupp A innebär fyrsitsiga
standardbilar, tillverkade i minst
5 000 exemplar under ett år. De mo-
deller som tävlar är klassade — så
kallat homologerade — efter en ut-
vecklingsserie på 500 bilar. Därav
de stora skillnaderna till de "vanli-
ga" bilarna.

ETC är indelat i tre klasser efter
motorstorlek: upp till 1 600 kubik,
upp till 2 500 kubik och över 2 500
kubik. Turbomotorer får sin mo-
torstorlek multiplicerad med fak-
torn 1,4. Volvos B21:a på 2 141 ku-
bik blir till exempel uppräknad till
2 998 kubik.

Loppen körs under minst 500
kilometer eller 3,5 timmar, med un-
dantag för deltävlingen i Spa som
går i 24 timmar.