

BILEN SOM VOLVO INTE VÅGADE SÄLJA

■■■ För några år sedan var Volvos familjesedan 240 en skräck på racingbanorna.

"Skokartongen från Hisingen" hade hängt av sig sin trygga präktighet och äntligen visat vad turbo, slicks och svensk ingenjörskonst kan prestera i full frihet!

Det var en fröjd att hänga över räcket i depån och se hur de snövita 240-orna gick på tre hjul genom kurvorna, kastande eldslågor vid uppväxlingarna!

Rover 3500, BMW 635 och Ford Sierra var de mest konkurrenskraftiga bilmodellerna i Grupp A under mitten av 80-talet. Jag lovar, det var verkligen kul att se Hisingekartongen axa iväg längs startrakan och bokstavligen blåsa förbi BMW:s 635-or!

Grupp A är enligt reglementet standardbilar och reglerna föreskriver minst 5 000 tillverkade ex under 12 månader. Nu är det i praktiken inte så mycket standard. Bilfabrikerna kan nämligen tillverka en mindre serie på 500 bilar och "homologisera" (klassa in) specialdetaljer.

Klassat trim

■ I Volvos fall innebar det att racingbilarna hade många trimningsprylar som aldrig dök upp på seriemodellerna.

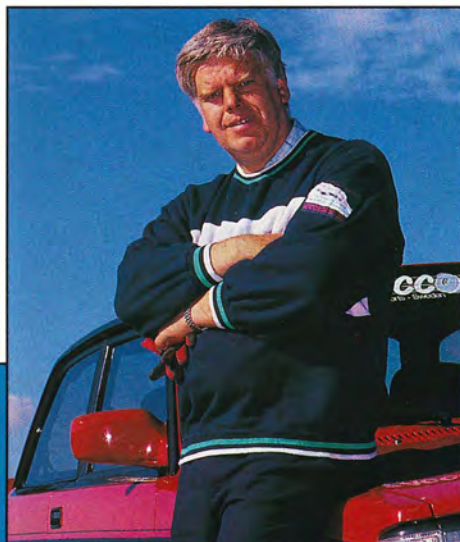
Till exempel större turboagregat, större insprutning, tätstegad Getrag-växellåda, större bromsar, aluminium bakaxel, aluminium framvagn, tunnare (och lättare) glasrutor, med mera, med mera.

För en riktig Volvo-entusiast
Vänd!

Den här modellen vågade Volvo aldrig sälja!
Åtminstone inte för gatbruk. Hasse Svensson,
Staffanstorp, fick själv bygga sin gateregistre-
rade Grupp A-Volvo. Fullt utrustad med 370 hk
turbomotor, racingbromsar, Getrag-låda och
riktig ETC-bakaxel!

Av Pär Brandt (text & foto)





Hasse Svensson byggde tillsammans med Tommy Olsson (ej med på bild) en diskret Volvo 240. "Vanlig Volvo" för den oinvidige, men motorintresserade hoppar till direkt för de läckra 17-tums fälgarna.



Det är på racingbanorna som Hasse Svenssons Volvo 240 Turbo Grupp A trivs bäst. Men den är taktiskt besiktigad och godkänd — i samma skick som på bilden!

Motorn ger 290—370 hästkrafter

Forts. från föreg. sida

är det naturligtvis frestande att känna till alla dessa godbitar.

En av dessa entusiaster är **Hasse Svensson från Staffanstorp i Skåne. Han har gjort allvar av det som många tänkt — nämligen att bygga en gatregistrerad Volvo 240 Grupp A! Fullmatad med hela önskelistan från racingbanan!**

Staffanstorp är ett tryggt sov-samhälle på pendlingsavstånd till Lund och Malmö.

Men stora ting sker ofta i små orter, vilket alltid förvånar stockholmarna men bevisats vid otaliga tillfällen under Bilsports reportageresor.

— Grannarna begriper ju inte hur man orkar, suckar Hasse Svensson. Någon djupare respekt för bilhobbyn finns inte.

Synd, då Hasse bemödat sig om en särdeles låg profil på Volvon där kulören på lacken är det mest uppseendeväckande. Inte ens det diskreta pysandet från av-gassystemet avslöjar något.

Om det inte vore för de där läckra Speedline-fälgarna. Helgjutna i magnesium, med centrummutter. 17 tum, förstås...

— De är inte billiga, fortsätter Hasse, men väldigt snygga!

Autobahn-doldis

■ Hasse byggde sin Volvo först och främst för att ha en kul bil till klubbmästerskapen på Knutstorp. Men den skulle också kunna användas som en vanlig bruksbil och kanske till och med kunna användas för en avstickare till Autobahn ibland!

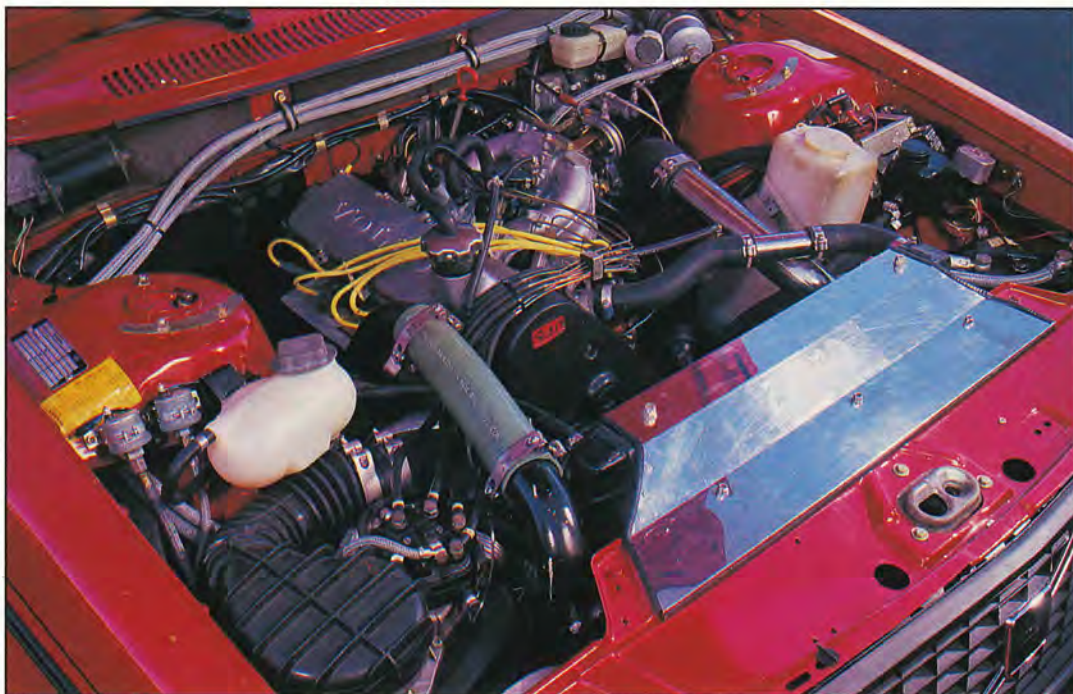
— I Tyskland har ju Volvo en profil som bromskloss. Därför är det desto roligare att fylla backspiegel på en fet Mercedes med Volvo 240 — det väntar dom sig aldrig!

— Just nu kör jag med 3,54:1 utväxling i ETC-bakaxeln, lämpligt för svensk banracing. Men med lite högre utväxling borde det gå att få realistiska toppfarter kring 250 km/h. Tänk dig vilka miner BMW- och Mercedes-ägarna hade gjort då!

Kombinationen av racer och gatbil är ett samarbete mellan Hasse och gamle vännen Tommy Olsson, också han från Staffanstorp. Arbetsfördelningen är enkel:

— Vi har gjort så att jag kläcker idéerna och håller mej till telefonen samt ser till att rätt grejor kommer fram, berättar Hasse.

— Sen skruvar Tommy ihop bilarna. Det blir lugnast så, då



Hasse Svenssons Volvo 240 är utrustad med samma typ av motor som användes i Grupp A-racing. Med 1,5 bars övertryck från turbon ger motorn 370 hk. Trots den höga effekten är vridmomentet relativt brett över varvregistret.



Inredningen andas mycket racing. Djupt skälade stolar ser till att bemästra G-krafterna när slicksen åker på.

Framvagn typ Eggenberger, fullt justerbar. Notera de kraftiga APE-bromsarna och centrummuttern!



kan han koncentrera sig till 100 procent på byggandet.

— Tommy är en fruktansvärt duktig mekaniker, fortsätter Hasse. Det är en handfull som ligger i hans klass i Sverige, utan att ta till överord. Men det är sånt som jag måste säga, Tommy är blygsamheten själv!

När Bilsport hälsade på i Skåne var det sen höst och ett strålende väder. Nu är det vår och strålende väder på nytt men Volvon är sig inte riktigt lik.

— Vi har trimmat motorn yt-

terligare med ett bättre turboaggregat och modifierad insprutning. Det blev faktiskt ett klart bättre resultat och nu är det helt annat ryt i motorn.

— Förra sommaren hade jag varvtider runt Knutstorp på 1.14 till 1.15, med gaddäcken. Satte vi sen på slicksen sjönk tiderna ner till 1.10 och med rätt chaufför — någon bättre än jag — skulle Volvon göra 1.08. Ska bli spännande och se om varvtiderna förbättrat sig efter motortrimningen!

Nästa etapp i motortrimningen är Volvos datorstyrda vatten-

insprutning. Plats för ännu mer effekt!

Trimning är något som sällsätter Hasse Svensson mer och mer. Minnesgoda läsare kommer nog ihåg Hasse och firmanamnet Zacco Motor-Sport från styling-artikeln kring Volvo. Förutom trimchips till turbomotorer finns det en hel del godis på programmet till 200- och 700-serierna. Merparten av sortimentet är dock riktigt till rallyåkarna.

— Framöver blir det mer grejor till de västtyska bilmärkena, fortsätter Hasse, och speciellt då BMW. Jag har goda kontakter där nere och det är mycket roligt på gång, bland annat då ett par intressanta M3-or. Mer om det senare...

Vad nu? Ska Hisinge-kartongen få ge vika för en sån där sydtysk produkt?!

— Nja, Volvo är ju alltid Volvo, avslutar Hasse. Men 240-an är faktiskt till salu, till rätt person. Bilhandlare göre sig icke besvär, jag vill att den hamnar i rätta händer.

— Men för att återgå till BMW, du vet väl vilket märke det är som vinner i Grupp A nu för tiden?! □

RECEPT

Bil: Volvo 242 Turbo Grupp A 1983.
Ägare: Hasse Svensson, Staffanstorp.
Behjälplig vid bygget: Tommy Olsson, Staffanstorp.
Kaross: Volvo 240 tvådörrars. Volvo originaltillbehör bakvinge. Bruna Tempexrutor.
Motor: B230 E turbo. Trimmad och utrustad som Grupp A-motorerna från racingen, med då bland annat stora turbon och stora insprutningen (speciellt inklassade för Grupp A-racing). Laddtryck mellan 1,1—1,5 bar.
Uppgifven effekter: 290—370 hk, beroende på laddtryck.
Transmission: Getrag femväxlad, ettan nedåt, tätstegad. Sintrad lamell i kopplingen.
Framvagn: Typ Eggenberger, i aluminium. Helt justerbara fjäderben med cambervinkel från 0 till 4,5 grader(!).
Bakaxel: ETC-axel, tredelad i aluminium.

Med diffbroms, 3,54:1 utväxling och 1,5 grader camber. Upphängd i teflonbussningar och uniballs.
Bromsar: APE-racing med bromsvåg, justerbar innifrån under tävling.
Fälgar: Speedline magnesiumjutna, hela följar med centrummutter. 9×17 tum, fram och bak.
Däck: Michelin MXX 235/40-17 på gatan, Michelin 235/610-17 under tävling.
Lack: Original, med två lager klarlack.
Inredning: Recaro stolar. Fullständig instrumentering med bland annat systemtryck och styrtryck på insprutningen, VDO hastighetsmätare graderad till 320 km/h.
Till salu: Ja, ring 046-25 41 89.
Tack till: Söderqvist Racing, Tommy Olsson i Staffanstorp och Håkan Ivarsson i Kungsbacka.