

GRUPP A-VOLVO FÖR GATAN

80-talets racerbil var Peters förebild

Peter Malm i Hisings Backa har förverkligat drömmen om en "äkte" grupp A-byggt Volvo 242, registrerad för gatan! Under sin tid som mekaniker hos Volvo-experten Steffanssons Automotive i Kungälv lärde han känna grabbar som gav honom de rätta tipsen och de rätta kontakterna!

Av "Molle" Molin (text), Tony Welam (foto)



■■■ Peter Malm i Hisings Backa norr om Göteborg är inte ensam om att gilla Volvos grupp A-bilar. Han är en av många som bevitnade tävlingarna på 80-talet, då Volvo 240 Turbo var en av de snabbaste bilarna i grupp A. Bland annat vann Volvo EM -85.

Nu verkar banracestuket vara populärare än någonsin bland

svenska bilbyggare!

Man kunde märka en klar trend på årets Vallåkraträff. Och inte minst under Bilsports "En dag på racerbanan" på Kinnekulle Ring tidigare i höstas.

Peters potenta 242 utmärkte sig vid bägge evenemangen. I Vallåkra blev det en andraplats i den nya klassen "Volvo Race" och på Kinne-

kulle vann bilen Stylingklassen!

— Det kändes som en liten revansch att få pris i Vallåkra i år, berättar Peter. I fjol var det knappt någon som lade märke till bilen...

Ambitionen växte

■ Och visst, den ser kanske lite diskret ut vid en första anblick. Men studerar man detaljerna och får reda

på historien bakom bilens uppbyggnad, så hajar man till detta är ju en riktig grupp A-värsting!

— Ja, jag har försökt komma så nära originalet som möjligt, säger han. I början var väl ambitionen inte så högt ställd. Men efter att ha rådgjort med Matti Hakkala, som var med och utvecklade Volvos grupp A-bilar på

LVO



VINNARBIL. Volvo 240 Turbo tillhörde de snabbaste bilarna i grupp A under EM-tävlingarna på 80-talet. Så här såg den Volvo ut som Ulf Granberg och Per-Gunnar "Peggen" Andersson tävlade med i Anderstorp 1987.



DISKRET. Bilens yttre avslöjar kanske inte så mycket. Men under skalet märks Peters seriösa grupp A-satsning. Fronten har lättviktsstrålkastare i plast. Notera också singeltorkaren. Ett populärt ingrepp som förstärker banracingkänslan. Peter och flickvännen Camilla har nyligen köpt hus. Nu saknas bara ett garage!



VILKET GREPP. Peters Volvo tillhör de snabbaste i Göteborg. Han och kompisen Robban Pothorcki, som äger en chipstrimrad GMC Syclone pick up, brukar ofta hetsa varandra om vem som är värst.

80-talet, fick jag både värdefulla tips och reda på var jag skulle få tag i rätt utrustning.

Peter hade börjat med en krockskadad 242-kaross som rensades, riktades och blästrades.

— När jag sedan tog itu med uppbyggnaden kontaktade jag Matti. Vi jobbade ihop hos Volvo-experten Steffanssons Automotive

i Kungälv en gång i tiden.

Matti gav Peter anvisningar om hur grupp A-bilarna hade varit utrustade. Dessutom fick han tipset att höra av sig till Leif Wiik i Vasa i Finland. Leif hade nämligen köpt rubbet när det gällde grupp A-delar från Volvo R Sport i Sverige.

— Så det blev en resa till Finland. Där fick jag tag på bland annat

fälgarna samt en mängd övrig utrustning till både motor och kaross.

Dock blev Peter tvungen att flytta fram bakaxeln 1,5 cm för att Speedline-fälgarna skulle få plats utan att behöva bredda hjulhusen.

— Jag fick detta tips av Mats Ohlsson på Momek. Han har tidigare varit mek hos Söderquist Ra-

cing, som både hjälpte andra stall och själva hade en grupp A-Volvo för ett par år sedan.

"Fegsmällar"

■ Via Mats har Peter även fått tag på videofilmer som spelades in under tävlingarna på 80-talet.

— Perfekt underhållning då det är dåligt väder, tycker han. Vänd!

Mer planer för Volvon

Forts. från föreg. sida

Man kan sitta hur länge som helst och bara drömma.

På dessa filmer kan man se hur sent eller tidigt förarna slog av på gasen innan kurvorna. Den oförbrända bensinen bildade flammor, vilket kallades för "fegsmällor" bland förare och mekaniker.

— Mottot var högst två "fegsmällor" innan svängarna. Annars hade man släppt gasen för tidigt, skrattar Peter.

Mats har även varit behjälplig med andra detaljer på Peters Volvo. Hit hör bland annat strålkastarna. Helt i plast, speciellt anpassade för exportmodellen till Kanada, där lagen förbjuder glasplitter vid en kollision.

En annan fräck detalj är singeltorkaren. Peter har gjort konstruktionen själv:

— Jag avlägsnade den ena torkaraxeln och flyttade den andra till mitten av torpeden, förklarar han. Sen förlängde jag torkarstaget och ändrade utväxlingen genom att modifiera tappen på torkarmotorn.

Torkarmotorn rätade han upp genom att såga ur en liten kil och avlägsna den vinkel som armen har för att kunna ligga plan mot rutans nedkant.

— Vad jag vet så är jag ganska ensam om att ha singeltorkare på en 240. Men det var flera andra bilar som hade det på Kinnekulle-träffen, påpekar han.

Avslutningsvis så ska ni inte tro att Peter slår sig till ro med bilen som den är nu.

Han har redan hunnit montera lufttrycks-domkrafter i alla fyra hörnen. Dessutom har han varit över hos Leif Wiik igen och köpt en komplett grupp A-framvagn helt i aluminium.

Drömmen om en äkta grupp A-Volvo är på god väg att förverkligas! □

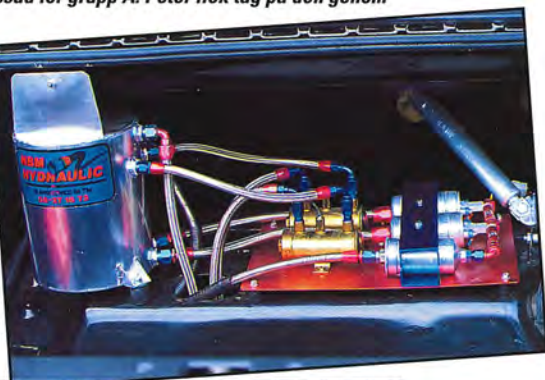


ABS BROMSAR. Bakaxeln är försedd med 200-seriens hålborrade skivor och ok med större diameter från Volvo 700. Numera har Peter även monterat lufttrycksdrivna domkrafter och grupp A-framvagn med alla tänkbare inställningsmöjligheter.



VARVET VIKTIGAST. Panelen är försedd med en Porsche-varvräknare, placerad i centrum. Hastighetsmätaren är förflyttad till passagerarsidan! Aluminium-buren är äkta vara. Anpassad för grupp A. Peter fick tag på den genom Steffanssons.

FULLT FLÖDE.
Hög effekt kräver mycket bränsle. I kofferten finns en dubbel uppsättning av både lågtrycks- och högtryckspumpar samt en catchtank. Alla slangar och kopplingar är av flygplanskvalité.



FULL-UTRUSTAD. Peter utförde allt motorjobb själv utom borrarbete. Tidigare jobbade han hos Steffanssons Automotive i Kungälv. Därigenom lärde han känna Matti Hakkala som bistått med både råd och värdefulla tips om dom rätta trimdelarna.

RECEPT

Bil: Volvo 242, 1975.

Ägare/byggare: Peter Malm, Hisings Backa.

Kaross: Kanada-modellens plastlyktor framför lägre vikt. Framskärmarna breddade ca 4 cm i överkant plus utdragna med stöd i hjulhusen fram och bak. Syradoppade dörrar. Huv och bagagelucka i aluminium. Uppknackade bakre skärmkanter. Bakpartiet utbytt till 1984 års modell. Underredet renskrapat och lackerat.

Motor: Nytt Volvo B23 Turbo-block. Polerat på insidan. Standard vevaxel, polerad, balanserad och försedd med lättade motvikter. Volvo R-Sports M-vevstakar, polerade, balanserade och viktjusterade. Avsvarvade Mahle 96.30-kolvar. 8,2:1 i grundkompression. Polerad T5 racekam. Topplocket portat enligt senaste grupp A-modell. (Typ Porsche) samt försedd med skärkant av pianotråd för tätning mot topplocks-packningen. Polerade och bearbetade 38/46-ventiler. Äkta grupp A-insug med mindre gjutskägg, portat mot topplocket. Stora grupp A:s insprutningshuvud med dubbla låg- och högtryckspumpar samt catchtank i kofferten. Äkta grupp A-turbo. Standard turbo-tändsystem. 10 graders förtändning vid 1.000 rpm. 34 grader vid 4.000 rpm. Bearbetat grupp A-svänghjul med uttag för grupp A-tändningen. Dubbla sinterlameller med mellanplatta, stående på klack i svänghjulet. Vattenkylare och intercooler från stora grupp A. Rostfritt 2,5 tums avgassystem med enkel ljuddämpare.

Effekt: 330 hk/7.000 rpm. 500 Nm/6.200 rpm. 0-100 km/h på 6,5 sek.

Transmission: 5-växlad Volvo M51-låda med sprängkäpa av magnesium och uttag för hydraulkoppling. 50,8 mm kardan med Volvo 740 stödlager. Kardanens främre del förlängd till 61,5 cm. Bakaxeln framflyttad 1,5 cm. Bilstein dämpare runt om. Hårdare fjädrar bak. 3,15:1 i utväxling.

Fälgar: Volvo Speedline med centrummutter. 9x17 fram och bak.

Däck: Uniroyal 235/40-17 fram och bak.

Lack: Svart plus klarlack. Lackerad i delar ut- och invändigt. Material: Sikkens. Arbetet utfört av Tobbe på Magno Bilservice.

Inredning: Recaro-stolar. Flockad instrumentbräda med egendesignade instrument. Skyddsbur i polerad aluminium.

Motivering: Att få äga en nästan äkta 242 grupp A-Volvo.

Tack till: Matti och Olli Hakkala på Steffanssons Automotive i Kungälv. Mats Ohlsson på Momek. Peter på NBM Hydraulic. Leif Wiik i Vasa i Finland. Samt ett stort tack till min flickvän Camilla Gundersen och min son Filip.