



TAKTIKSNACK? Thomas Lindströms 240 på Donington Park. Framför bilen har Anders Olofsson, Thomas och pappa Tage Lindström "race-konferens".

När Volvo-bilar av 240-modell började synas i de kontinentala anmälningslistorna 1983 garvade folk. Volvo — det var ju en taxi! Men skrattar bäst som skrattar sist. Först satte Thomas Lindström skräck i omgivningen med sin "Schwedische Kohlenkiste" som elaka tyskar kallade Thomas svarta turboraket. Sen kom Volvo med fabriksstall och då blev det förunderligt tyst...

AV SVENERIC ERIKSSON (TEXT), FOTO BILSPORTS ARKIV

Det var en gång... Så börjar nästan alla sagor. Men detta är ingen saga, även om man nästan skulle kunna tro det. Ty detta är den moderna historien om hur den fula ankungen blev en vacker svan. Eller hur Volvo 240 blev en mycket framgångsrik tävlingsbil, som dessutom lever än!

När Volvo 240 Turbo presenterades i mitten av 1981 var det ingenting mindre än en sensation. Plötsligt var familjebilen Volvo försedd med en potent motor på 2.127 cc som gav 155 hk vid 5.500 rpm med ett laddtryck på 0,67 bar.

En Saab 900 Turbo presterade på den tiden 145 hk vid 5.000 rpm och en Audi 200 ST 170 hk vid 5.300 rpm. Alltså var den nya Volvon helt klart med på banan!

Prestanda skämde inte heller för sig. Toppfarten angavs till 196 km/h (Saab 198 och Audi 203). Accelerationen 0-100 gick på 9,4 sekunder (Saab 11,7 och Audi 9,5) och stående kvartsmilen (0-402 m) tog 16,2 sekunder (Saab 17,4 och Audi 16,3).

Visst borde det gå att göra tävlingsbil av 240 Turbo...

Volvo Turbo Cup

Bo Wikås på dåvarande Volvobil AB började undersöka möjligheterna för en cup med turbobilar.

Intresset bland förarna ute i landet var stort. Detta var precis den prisbilliga och jämna klass man länge önskat.

Vid årskiftet 1981-82 kom klartecknet. Volvo Turbo Cup blev öppen för 242 och 244 från och med 1975 års modell med Volvos B21A-motor och utrustad med Volvo R Sport-turbosats.

På så vis ökades effekten till 180 hk via bland annat ett höjt turbotryck till 0,80 bar, vilket ansågs lagom eftersom man ville ha en driftsäker och driftbillig motor.

Sex tävlingar på bana bokades snabbt in första året: Mantorp Park, Anderstorp, Karlskoga, Falkenberg, Knutstorp och Kinnekulle.

Premiären på Mantorp Park var lovande. Sjutton bilar kom till start. "Elgh stängade lokförare" löd rubriken efter tävlingen där Eje Elgh i Volvos gästbil hade petat av Uffe Granberg i ingången till första kurvan! Övriga kändisar som var med i premiären: Picko Troberg, Börje Thor, Peggen Andersson, Göran Lindvall med flera.



STANDARD-RACING. Bo Wikås, på Volvobil AB, var mannen som fick uppdraget att undersöka möjligheterna att tävla med 240-modellen. Resultatet blev Volvo Turbo Cup.

VÄRLDEN

VOLVO Special



Volvo Turbo Cup blev precis den succé alla väntat. Gamla stjärnor hakade på och nya förare försökte göra livet surt för veteranerna. Klasen växte rekordsnabbt och tävlade som tänkt på alla underlag och blev därmed en föregångare till dagens Volvo Original.

Mästare första året blev volvoiten Börje Thor, andra året Uffe Granberg. Volvo Turbo Cup gästade till och med F1-banan Donington Park vid ett minnesvärt tillfälle. Pubägaren och hans personal i Redgate Lodge Pub, invid första kurvan, kommer för alltid

att minnas svenska köttbullar, Si-bylla-korv, sill och potatis och allt vad som därtill hör!

Bakom idén med Volvo Turbo Cup fanns en mer avancerad plan. Skulle det inte gå att köra internationellt med Volvo Turbo?

I Frankrike hade Volvo France backat ett privat initiativ. Det handlade om en 242:a preparerad enligt reglerna för Championnat de France de Production 1982.

Dessa regler var en fransk "utveckling" av grupp 1+ och Joseph Lebris hos trimningsfirman Ecurie Danielson i Magny-Cours hade fått fria hän-



RIVALEN. BMW 635 CSi var en fruktad motståndare. Här i 1984 års upplaga då den välkända raka sexan lämnade 311 hk.

S SNABBASTE TAXI

Volvo 240 förvandlades från gubbil till racingvinnare



der med motorn. Lebris menade att han lockat fram 320 hästar vilka kom väl till pass för den lille advokaten Jean-Louis Bosquet som var chaufför.

Hemma i Sverige hade Thomas och Tage Lindström i Norrköping liknande idéer. Lindströmsneglade på grupp A och menade att en välpreppad 242:a säkert skulle kunna hävda sig.

Hösten 1982 cirkulerade många rykten. Skulle Volvo officiellt ge sig in i racing? Skulle Volvo i så fall komma med ett eget stall eller skulle man nöja sig med att enbart stötta privatförare? Bosse Wikås telefon gick varm...

Trögt i början

Lagom till 1983 års första ETC-tävling på Monza dök två svenska grupp A-preppade Volvo Turbo upp. Det var Thomas Lindström med sin svarta 242 som snabbt döptes till "Schwedische Kohlenkiste" vilken han körde i par med Stanley Dickens.

Den andra bilen kom från Ingmar "Pelikanen" Persson (som numera driver Persson Motorsport i Tyskland med eget fabriksunderstött Mercedes-stall) och polaren Per Stureson. Deras bil var helt nyhopsatt och hade följaktligen miljoner småfel!

— Vår bil var ungefär som vi väntat oss, menade Lindström. Men oj vad vi blev frånakta på rakorna!



LUNA-VOLVON. Uffe Granberg gjorde bra ifrån sig i ETC 1984. Här på tredjeplats på Donington Park.

Jaggorna bara flög förbi oss och likadant var det med BMW:s 635-coupeer. Men på det krokiga avsnittet var det ingen som körde om oss. Volvon gick jättefint där.

— Vad vi skulle behöva var mer pulver under locket. Vi kunde hänga med fjolårets BMW-bilar, 528i. Men vad hjälpte det när de nya 635CSi hade cirka 50 hästar till?

BMW 528i hade ungefär som Volvon, cirka 240-250 hästar. Den nya coupén låg runt 290. Jaguarerna hade förmodligen ett stycke över 400 hk!

Lindström & Co väntade på att få ett laddluftkyl klassat. Det borde ge

cirka 40-50 hästar till i förening med ett par andra detaljer.

Det var precis vad Bosse Wikås och Gunnar Andersson på Volvobil respektive Volvo R-Sport jobbade på.

Volvo ändrade sig

Hos Volvo låg man inte på latsidan. Bosse Wikås utsågs till projektledare för att utröna om grupp A "var något för Volvo att satsa på". Uppgifter samlades in från hela Europa. Fördelar vägdes mot nackdelar.

I en intervju våren 1983 förnekade Wikås bestämt att Volvo skulle starta ett fabrikssteam. Syftet med

utvecklingsarbetet var att kunna förse privatförare med de bästa prylarna för tävlingsbruk.

Så här långt efteråt står det klart att Bosse Wikås höll masken. Att det så att säga var "krattat i manegen" redan 1983, och att Volvo skulle gå in i ETC. Först försiktigt genom att stötta några förare. Gick det bra — ja då var vägen öppen för en riktig fabriksatsning.

1984 blev det verkliga startåret. I ETC körde Thomas Lindström med sin svarta Volvo och Uffe Granberg i en vit Luna-Volvo. I DTM körde Per Stureson och Ingmar Persson. Redan vid första tävlingen ►



SKRÄLL. Per Sturesson ställde till med stor sensation när han vann tyska DTM 1985. Tänka sig, i en Volvo bland alla tyska vårstingar!

► i ETC, 500 km di Monza, körde Lindström/ Simons in på en meriterande sjätteplats.

På Vallelunga veckan efter ledde Ulf Granberg i regnet ett slag, men tvingades bryta. Bästa Volvo blev ett belgiskt ekipage på tionde plats.

På Donington Park gjorde svenskarna gjorde åter bra ifrån sig, som bäst Ulf Granberg/Greger Pettersson på åttonde plats. Enna-Pergusa långt nere på Sicilien såg paret Thomas Lindström/Anders Olofsson komma sexa och Granberg/ Pettersson åtta.

Landsvägsryssare

I dåvarande Tjeckoslovakien körde man på den gamla Masaryk-banan, en 10,925 km lång landsvägsbana. En riktig rysare där det gick ohögligt fort utan några som helst säkerhetsarrangemang!

Detta bekymrade dock inte de svenske särskilt mycket. Ulf Granberg/Eje Elgh knep fjärdeplatsen efter att ett slag varit uppe i ledning.

Veckan efter körde man i närbelägna Österrike på den snabba Österreichring. Åter Volvo i täten en stund, men den här gången var det Thomas Lindström/Anders Olofsson som tog fjärdeplatsen.

Vid ännu en ETC-tävling i Österrike, på Salzburgring, kom Granberg/Elgh åter fyra. På Nürburgring körde "Granis" mycket fort men tvingades bryta med ett litet tekniskt fel. Lindström/Olofsson sexa, Sturesson/Persson nia.

I Tourist Trophy på Silverstone kom Lindström/Olofsson sexa och Granberg/Elgh sjua. Men nu kändes det som om något var på gång. Motorn hade fått mer pulver och nu behövdes bara lite tur så...

Första segern på Zolder

Omloop van Zolder i nordöstra delen av Belgien är en omväxlande bana med många accelerationer och inbromsningar. Därför tar banan hårt på både bilar och förare. Ulf Granberg hade denna gång volvoiten Robert Kvist som partner. I ett lopp som både bjöd på regn och solen vann Granberg/Kvist Volvos första stora seger på flera decennier!

Twåa kom Hans Stuck/Dieter Quester i fabriks-635CSI, trea Tom Walkinshaw (jo just han!) i par med Hans Heyer i Jaguar XJ-SV12. Lindström/Olofsson kom femma och belgarna de Dryver/Delcort sexa. Lita på att champagnen flödade efter prisutdelningen!

I finalen på italienska Mugello var The Swedish Vikings åter på bettet. Men paret Roberto Ravaglia/Hans Stuck kunde inte Granberg/Elgh rå på. Lindström/Olofsson trea och Neve/Pirnaynia.

Totalt var det Tom Walkinshaw som tog EM-titeln i Jaguar XJ-S V12. Volvo hade alltså slagit de etablerade med häpnad. Och visst såg det lite lustigt ut med en fyrkantig Volvo 242 mitt bland sportvagnar som Jaguar XJ-S V12 och BMW 3,5 CSI...

Vann i DTM

Inför 1985 skrev Volvo kontrakt med framgångsrike schweizaren Rudi Eggenberger som tidigare drivit ett BMW-stall, för att sköta Volvos nu officiella ETC-satsning. Nu blev Volvo-stallet plötsligt internationellt. Thomas Lindström fick den lille italienaren Gianfranco Brancatelli i sin bil. Ulf Granberg och Anders Olofsson delade på en bil samt tysken Sigi Müller och belgaren Pierre Dieudonné en tredje.

Lindström och "Branca" tog de flesta segrarna och vann EM till slut. Så här såg deras säsong ut: Monza-oplacerade, Vallelunga-2:a, Donington Park-4:a, Anderstorp-1:a, Brno-2:a, Österreichring-1:a, Salzburgring-1:a, Nürburgring-1:a,

TUFFA GRABBAR. Lika mulna som vädret på Monza! Johnny Cecotto och Thomas Lindström under ett träningspass på den berömda banan.



VINNARE. Tom Walkinshaw, med en Rover, tog hem EM-guldet med minsta möjliga marginal före Volvo. Frågan är väl om det var denna seger som gjorde att Volvo-herrarna fick upp ögonen för Tom.

Spa 24-timmars-3:a, Silverstone-3:a, Nogaro-6:a, Zolder-1:a, Estoril-1:a samt Jarama-2:a. En suverän rad.

Uffe Granberg/Anders Olofssons bästa resultat kom i Brno som de vann, samt en andraplacing på Anderstorp.

I Tyskland gjorde Per Sturesson sensation med sin och Ingmar Perssons Volvo Turbo genom att vinna DTM (Deutsche Tourenwagen Meisterschaft)!

Tänka sig, att slå BMW & Co på deras hemmabanor. Det var Knislinge-bons största seger.

Men nu hade överraskningen hos konkurrenterna förbytts i försök att svarta ner de snabba bilarna från Hising Island. Kunde man inte besegra Volvo på banan i ETC försökte man protestera bort dem!

Större delen av säsongen spreds rykten om att allt inte stod rätt till med klassningen av Volvos "evolution-modell".

Vid ett annat tillfälle muttrades det om inkorrekt framvagnsinfästningar. Det var ganska typiskt för vissa medtävlare som, visade det sig långt senare, tävlade med för stora motorer och en hel del annat otillåtet. De var då de mest högljudda...

1986 sista året

Inför 1986 hade Rudi Eggenberger lämnat Volvo för att sköta om Fords turboladdade Sierra-bilar. Istället fick det belgiska R.A.S. Sport-stallet förtroendet att sköta det Nordica-sponsrade stallet som omfattade Lindström i par med Granberg och Olofsson tillsammans med Cecotto — vid några tillfällen bytte förarna plats.

I mitten av säsongen utökades stallet med italienaren Mauro Baldi och hallänningen Peggen Andersson. Det belgiska stallet var professionellt, men nånstans började det knaka i fogarna. Helt plötsligt dök det upp problem som inte borde

ha funnits. Instrumentbrådan blev ett tvisteämne, kardanaxeln likaså. Bensintanken var för stor vid ett tillfälle och dessutom fylld med felaktigt bränsle.

Det ledde till diskvalifikation och ogynnsam press som inte sågs med blida ögon av höga potentater på Volvo. Det var utomordentligt olyckligt, eftersom Volvo-stallet säkerligen kunde ha tagit EM-titeln igen.

Paret Lindström/Cecotto vann på Hockenheim,

Olofsson/Cecotto kom tvåa på Misano, Lindström/Granberg vann på hemmaplan (Anderstorp) och gjorde om bravaden i Brno. Cecotto/Olofsson vann på Österreichring. Lindström/Cecotto vann på Zolder. I EM kom Thomas Lindström sexa — han borde ha vunnit.

Det var ett trist slut på fabriks-satsningen från Volvos sida. Att tvingas kliva av när segerchanserna är på topp ger en fadd eftersmak. Volvo Turbo var klart konkurrenskraftigt fortfarande. Det bevisade om inte annat ett stort antal privatförare de närmast kommande åren.

ETC-åren var spännande. Det var fantastiskt att vara med om att se hur Världens Snabbaste Taxi, Familjebilarnas Familjebil eller Den Svenska Stridsvagnen helt plötsligt förvandlades till tävlingsbil.

Och inte nog med det. Volvo 240 blev en fin tävlingsbil. Den hade suveräna vägegenskaper och efter hand en förträfflig motor. Resultaten säger allt.

ETC-åren gav också en handfull svenska förare chansen att komma ut i internationell touringvagns-racing. De gjorde verkligen inte bort sig. □

Snabba fakta

VOLVO 240 ETC

- **Bil:** Volvo 240 Turbo
- **Kaross:** Tvådrörrars sedan, aluminium-bur/båge tillverkad av tyska Rubi.
- **Motor:** 4-cylindrig 2127cc turboladdad (turbocoefficient 1,4 = 2.977cc), effekt 348hk vid 6.000varv/min.
- **Växellåda:** 5-växl. Getrag, diff.spärr. bakaxel med aluminiumhus med bultade ändar för just. av inställningar.
- **Hjulupphängning:** Volvo med Bilstein stötdämpare, AP-bromsar 330mm fram, pneumatisk lyftanordning för användande vid depåstopp.
- **Fälgar:** 8,5" x 16 BBS tredelade, centrummutter.
- **Däck:** Pirelli 245/640xR16
- **Säkerhetstank:** 120 liters Premier fuelsystem, snabbtänkanläggning (det tog 20sek att tanka fullt).
- **Prestanda:** 0-100km/h 4,5 sek. Toppfart 293km/h (beroende på bakaxelutväxling, det fanns mer än sex olika).