

● Svenska Volvo 240 har tagit ett klart grepp om händelserna i ETC, standardvagns-EM. BMW, som dominerat tidigare, är en munskbit!



Volvo 240, vinnare i standardvagns-EM:

PANSARBILEN SOM CHOCKAR EUROPA



● Thomas Lindström, t h, på rätt plats i livet, bakom ratt och pedaler. Vår utsände väntar ivrigt på att byta säte!

Den stora klumpiga Volvo 240 ser minst av allt ut som en racer. Men med Thomas Lindström vid ratten har "pansarbilen" mosat både Rover V8 och BMW 635 CSI.

Vi har provkört racing-Volvon med Thomas som co-driver. Det var ingen rolig upplevelse – för honom.

Av PeO KJELLSTRÖM
ANDERS WEJROT, DPPI (foto)

■■■ Thomas Lindström från Norrköping är en av Europas mest rutinerade standardvagnsförare. Han har tusentals timmar bakom ratten på tävlingsbilar.

I dag, just nu, befinner han sig på absolut fel plats i livet. Han sitter i en tillfälligt monterad passagerarstol i racing-Volvon. Förarstolen har han överlåtit till Teknikens världs medarbetare.

– Ta det lugnt för f-n, säger han. En annan kille som fick prova bilen höll på att åka av redan i första böjen! Jag var tvungen att slå honom för att han skulle lugna ner sig.

Eftersom Thomas är större än
Forts nästa sida



● Det enda riktiga motståndet för Volvo har varit Rover med britten Tom Walkinshaw i spetsen. Men i slutändan körde Volvo om.



● Standardvagns-EM har blivit ett stort lyft för Volvo 240 Turbo! Ansvarig från Volvos sida är Bo Wikås, i röd-vit tröja, som nu blickar mot ytterligare EM-guld. Motorn i Volvo som gjort livet surt för motståndarna har en effekt på cirka 330 hk och är ännu inte färdigutvecklad. 30-40 hästar till kan man locka fram. Inredningen är som vanligt i tävlingsbilar spartansk med bara det nödvändigaste. Den tjocka slangen t h är ett friskluftsintag.



Pansarbil

Forts från föreg sid

jag nickar jag respektfullt, slår ner vippkontakten som sköter bensinpumparna och trycker på startknappen.

Den fyrcylindriga motorn tjuvar i några sekunder innan den dundrar i gång. Eftersom all isolering är

kastad på tippen i jakten på minigränsen 1 035 kg är ljudet öronbedövande. Avgasröret mynnar ut direkt vid sidan av bilen, utan ljuddämpning.

Femto par ögon följer oss när vi i sakta mak styr ur depån, däribland ägaren till bilen, Mats Magnusson (Team Magnum), Bo Wikås och Volvo Motorsport och prinsessan av Spanien. Hej, hej!

Jag lämnar depåområdet bakom

mig och trycker högerfoten i bottenläge. Först händer inget, allting är relativt, men så kommer turbokicken! Vi kastas framåt och jag får raskt stoppa i tvåans växel för att inte övervarva motorn som är god för cirka 350 hästkrafter.

Finner att kopplingen är mycket lätttrampad för att sitta i en tävlingsbil, får in trean och vi är framme vid första böjen. Ser i ögonvrån att Thomas försöker bromsa med gol-

vet så bilen hotar bli ramsned innan jag själv lyfter foten till mittenpedalen. Den drygt ett ton tunga bilen har mycket kraftiga bromsar, stora ventilerade skivor runt om, och farten minskas snabbt. Thomas behöver inte bekymra sig om var han ska slå mig, det går lugn och sakta genom böjen.

Det tar ett par svängar innan jag törs börja gasa lite. Bilen skall köras med höga varv för att turbon

hela tiden ska arbeta. Låter man varvet sjunka för mycket blir den svårkörd då turbokicken hela tiden slår till i ryggen och får de breda bakdäcken att spinna loss.

De breda däcken gör Volvon tungstyrd och jobbig att köra. Som grädde på moset är det mycket varmt i kupén, doften av olja och bensin gör sig starkt påmind. Inte är det behagligt, det är inte heller meningen. Bilen är byggd för att gå fort och driftsäkert i drygt 50 mil tävling. Det tar minst tre timmar och det krävs kondition för att orka.

Två varv har jag blivit lovad, två varv är vad jag får, inte en meter till. Däremot fick jag åka med Thomas och hans partner Gianfranco Brancatelli.

Thomas är lång och blond, Brancatelli kort och mörk. Deras körstilar är lika olika!

Thomas kör tufft och hårt. Flyttar bilen längs banan med bestämda tag, bromsar sent och håller hela tiden idealspår.

Brancatelli kör mjukt. Tar i ratten med silkesvantar och låter bilen göra arbetet. Dansar med fötterna över pedalerna och kör i, enligt andra förare, helt felaktiga spår. Brancatelli är snabbast av alla förare i standardvagns-EM!

Det är Thomas som kan ställa in en bil av de två. Brancatelli bara kör, tittar aldrig på ett instrument under tävlingen och kan inte tala om vad som är fel. Thomas, däremot, kan bilen utan och innan, vet exakt vad som behöver göras för att tjäna den extra tiondelen. Vet var på banan han gjort fel om varvtiden inte är bra.

Två helt olika förare. Tillsammans kompletterar de varandra till fulländning. Fråga konkurrenterna.

De, konkurrenterna alltså, lär inte få det lättare nästa år. Bilen har mer att ge, såväl på motorsidan som på chassiet. Därtill har man ett hemligt vapen: ETC-systemet, antispinnsystemet.

– Det användes i en av bilarna under deltävlingen på Estoril. Varvtiderna sjönk med ett par tiondelar och då var det ändå torrt. Vid blött underlag kommer det att handla om sekunder! Nästa år kommer ETC att sitta i alla bilar, ett inkopplingsbart system. På alla banor passar det inte.

Volvo lägger stora pengar på biltävlingar. Man räknar med att få igen dem på ökad försäljning allt enligt det gamla välkända mottot: Vinn i dag, sälj i morgon!

200-serien har passerats av 700-serien i försäljning. Om några år upphör tillverkningen av 200.

Därför håller Volvo Motorsport nu på att utveckla en tävlingsversion av Volvo 740 Turbo. Vi har tidigare rapporterat att Eje Elgh gjort anmärkningsvärt goda tider runt Falkenbergsbanan med en 740. Utvecklingen har inte stagnerat.

Med stor sannolikhet kommer Volvo att börja tävla med 740 1987. Den bilen är ännu mindre sportbil än 240 och förhoppningsvis kommer Volvostålet att bita ännu bättre. ■