

# Bilsports T-gul u Volvos värsting

Sommaren 1995 drabbades hela Sverige av gula febern. Det var Bilsports fel. Vi förvandlade en gisten Volvo 240 Turbo till läcker T-Gul – som dessutom gick fortare än originalet 850 T-5R!

Som ett led i 10-årsfirandet av projekt T-Gul lät vi pensionären duellera mot 2005 års absoluta Volvo-värsting, 300 hk starka S60 R med fyrhjulsdraft. Det blev en oväntat dramatiskt duell i Superstage!

AV GERT KARLSSON (TEXT), PIERRE EKMAN (FOTO)



# tmanar





**MISSTÄNKT.** Oljefilm i kylvattnet brukar indikera blåst topplockspackning. Tyvärr stämde våra misstankar och T-Gul tvingades ge slaget förlorat.

**KOLL PÅ LÄGET.** Rätt lufttryck i däcken är gynnsamt både för tiden och slitage. Det vet Tomas "Gullabo" Jansson efter sina oräkneliga körningar i Bil-sport Superstage. Cirka 2,1 bar är ett bra riktvärde för T-Guls tillfälliga Yokohama Advan 205/50 R15.

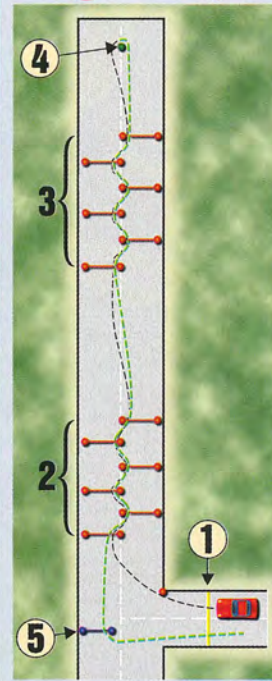


**OMBONAT.** Väl insliten skinnklädsel har sin charm men är knappast optimalt i Superstage. Gullabo fick ta ett bastant tag i Palm Beach-ratten för att inte halka ur förarstolen. Volvo-stereo med åtta högtalare svarar för underhållningen.



**GAMMALDAGS.** Mekaniskt K-Jetronic bränslesystem med gnistat bränslehuvud är stenålder jämfört med dagens elektroniskt styrda insprutningssystem. Ändå gav överladdade B21:an 219 hk respektive 320 Nm i Trendabs bromsbänk.

## Så går Superstage till



Bil-sport Superstage på Emmaboda Flygbana är cirka 2.600 meter lång. Flygande start i 40 km/h på tvåans växel används.

Fotocelltidtagningen startar då testbilens front passerar startlinjen (1).

Det första kurvpartiet (2) har två svängar vilket ofta orsakar understyrning. Nästa kurvparti (3) är betydligt snabbare och medför inte sällan överstyrning.

Vid vändpunkten (4) är farten hög och det är lätt att bromsa på sig. Sedan är det samma väg tillbaka, med ett undantag.

Av säkerhetsskäl måste bilen passera ytterligare en port (5).

För sen inbromsning innebär stora problem i den efterföljande vänstersvängen in mot mållinjen (1).



proje  
uppstående  
lät vi gamling  
2005 å

**FULL FART.** Plötsligt fick T-Gul lämna den lugna pensionärstillvaron i Bilsports bilmuseum och bekänna färg i Superstage. Gamlingen visade god potential innan ålderskrämporna blev för svåra ...



**Sommaren 1995 väckte  
T-Gul riksomfattande  
luse. Som 10-årsjubileum  
en drabba samman med  
s Volvo-värsting S60 R!**

**D**u kommer väl ihåg T-Gul? Få svenska bilmodeller har väckt sådant ha-begär som Volvo 850 T-5R. Eller T-Gul som den omgående döptes till i folkmun – trots att den även gick att få i svart.

Men det fanns två uppenbara problem: prislappen och tillgången. Hela 380.000 kronor för en Volvo var förskräckligt mycket pengar 1994. Inte blev det bättre av att den svenska tilldelningen blev blygsamma 300 exemplar av totalt 2.500 tillverkade.

Bilsport hittade lösningen som gjorde gula febern till rena farsoten. Vi byggde en egen T-Gul baserad på 240 Turbo. Alltså en folklig version av Volvos superpopulära värsting.

Projektet fick enorm uppmärksamhet. Det snackades T-Gul från Ystad till Haparanda.

Svårast med hela projektet var att övertyga Volvo om att släppa till original 17-tums Titan-fälgar. Jämfört med den övertalningskampanjen kändes resten som en barnlek.

#### **Massor av jobb**

En silverfärgad 82:a inhandlades för 23.100 kronor. Den såg inte så oäven ut och var dessutom nybesiktigad. Testdatorn visade 0–100 km/h på hyfsade 9,40 sekunder.

Men skenet bedrog. Turbon var på upphällningen, grenröret spräckt, toppen misshandlad och golvet murket ...

Efter ett minst sagt omfattande arbete kunde Bilsport stolt presentera vår egen T-Gul som fick beteckningen 240 T-4R. Den renoverade och vässade turbomotor lämnade 219 hk i Trendabs bromsbänk. Skulle det räcka för att matcha en äkta T-Gul?

Javisst! Kvartsmilen på 14,90 sekunder var ett par tiondelar bättre än originalet.

Tack vare bakhjulsdrift och diffbroms kopplade gamlingen greppet redan i starten och hade övertaget ända upp till 130 km/h.

Sedan tog det betydligt högre luftmotståndet ut sin rätt. Fyrkantiga former har sin begränsning ...

#### **Krävande utmaning**

Det var sommaren 1995 som projekt T-Gul väckte riksomfattande uppståndelse. Alltså läge för 10-årsjubileum. Därför lät vi gamlingen drabba samman med 2005 års Volvo-värsting S60 R!

Nu är Bilsport Superstage viktigare än testdatorn när potenta bilar ska utvärderas. En ny och krävande utmaning för 240 T-4R.

Till saken hör att T-Gul sedan åtskilliga år levtt ett behagligt pensionärsliv i Bilsports museum, kryddat med en och annan sommarutflykt i beskedligt tempo.

Nu var det plötsligt allvar. Men T-Gul trilskades. Ett kontaktfel gjorde att motorn inte fick soppa. När den väl startade läckte kylaren. Och bromsbelägen var totalt slut.

Efter en snabb uppfrysning antrade pensionären Emmaboda Flygbana. Dagen till ära dopad med 15-tums Yokohama R-däck i stället för gamla och hårda Pirelli P Zero 205/45 ZR17.

#### **Tuffa tider ...**

Bilsports testförare Tomas "Gullabo" Jansson har dokumenterat tung högerdoja. Pensionär eller sprillans ny prestandamodell spelar ingen roll ...

T-Gul passerade således mållinjen på 1.34,88 – med bolmande bromsar och hysteriskt kokande motor.

– Bra fäste i däcken, tyckte Gullabo. Men bromsarna gick i botten vilket kostade tid både i vändningen och målsvängen.

– Dessutom är fjäderingen väl mjuk och det är dåligt bottendrag i motorn. Jag kunde inte köra på trean i det långsamma kurvpartiet.

Det något orkeslösa framträdandet fick snart sin förklaring. Topplockspackningen hade sagt upp sig. Färdigåkt efter en enda repa. Snopna och långnästa kunde vi bara kostatera faktum.



**MAXAD.** S60 R är naturligtvis fullmatad med bland annat skinnklädsel. Till finesserna hör halvaktivt chassi med tre inställningar som manövreras med en enkel knapptryckning. 6-växlad låda känns nästan överflödigt med tanke på motorns suveräna flexibilitet.



## den Gullabo med a



**BLÅSNING.** Gullabo sparade inte på krutet när han släppte loss T-Gul i Superstage. Det gick duktigt fort så länge det roliga varade. Redan första repan resulterade i blåst topplockspackning. Sorgligt men tyvärr sant.

➤ S60 R verkade däremot lika ivrig som vissa redaktionsmedlemmar på väg till After Work. Fyrhjulsdraft, 300 hk och feta 18-tummare lovade gott.

Gullabo drog iväg som en avlöning. Fyrhjulssläpp och ansträngt ylande Pirelli-sulor redan i första kurvsektionen. Klart lovande!

Tiden blev ändå bara sisådär 1.34,00. Förvisso med det halvaktiva Four-C chassit i mellanläget Sport, men i alla fall.

– Bromsarna räcker inte till, förklarade Gullabo. Bilen är tung och vill gärna kasa över framhjulen. Dessutom slant jag på pedalerna.

Det sistnämnda ett resultat av att T-Gul hade spottat ur sig glykolblandat vatten.

Efter justering av lufttrycket i däcken och med stötdämparna i sten hårda Advanced-läget tog testförare Jansson ny sats. Resultat: 1.33,94.

– Det blev sämre, den understyr

mer, klagade han. Att tiden ändå blev marginellt bättre berodde på att både vändningen och sista vinkelvänstern gick bra.

Tredje gången gillt. Sport-läge och inga missar gav 1.33,38.

– Till och med så att jag fick den att sladda lite, kommenterade Gullabo med antydan till leende i mungipan.

### Tungviktare

– Men det känns verkligen att bilen är tung. Dessutom tycker jag det är en miss i mappningen. När man släpper gasen ökar först varvtalet. Det kostar tid i Superstage.

Visst har Gullabo rätt. Tjänstevikten för S60 R anges till 1.679 kg. När det gäller mappningen är det en medveten eftergift för att inte avgasvärdena ska bli för höga.

Den potenta S60-Volvon får uppstartelse i accprovet. Klarar 0–100 km/h på 6,04 sekunder, en mycket bra notering även om



# T-GUL vs. S60 R

## Snabba fakta

Volvo 240 T-4R

**Kaross:** 4-dörrars, 5-sitsig sedan.  
**Motor:** B21ET, 4-cylindrig längsmonterad på 2.127 cc, enkel överliggande kamaxel, två ventiler per cylinder, Garret TB03 turbo, laddluftkylare, kompression 7.9:1, ONS tävlingskatalysator.  
**Max effekt:** 219 hk vid 5.600 rpm.  
**Max vridmoment:** 320 Nm vid 4.500 rpm.  
**Transmission:** Bakhjulsdrift, diffbroms, 4-växlad låda med elektrisk överdrive.  
**Hjulupphängning:** Fjäderben och tvärlänkar fram, stel bakaxel med långsgående bärramar och Panhard-stag bak, Eibach fjädrar, Volvos gastryckstötdämpare, och krängningshämmsats.  
**Styrning:** Kuggstäng med servo.  
**Bromsar:** Ventilerade skivor fram, skivor bak.  
**Fälgar:** 7.5x17" lättmetallfälgar.  
**Däck:** Pirelli P Zero 205/45 ZR17.  
**Mått:** Längd 479 cm, bredd 171 cm, höjd 141 cm, axelavstånd 264 cm, spårvidd fram/bak 143/136 cm.  
**Tankrymd:** 60 liter.  
**Tjänstevikt:** 1.430 kg.  
**Pris:** 162.270 kronor (bil inkl. ombyggnad).

## Snabba fakta

Volvo S60 R

**Kaross:** 5-sitsig, 4-dörrars sedan.  
**Motor:** Tvärställd 5-cylindrig på 2.521 cc, dubbla överliggande kamaxlar med variabel ventilstyrning både på insug- och avgassidan, fyra ventiler per cylinder, KKK-turbo, dubbla laddluftkylare, kompression 8.5:1.  
**Max effekt:** 300 hk vid 5.500 rpm.  
**Max vridmoment:** 400 Nm vid 1.950–5.250 rpm.  
**Transmission:** 6-växlad manuell låda, elektroniskt styrt AWD-system.  
**Hjulupphängning:** Halvaktivt chassi kallat Four-C Technology med tre inställningar. Fram fjäderben med undre länkar, multilink-bakaxel, kränghämmsats fram och bak.  
**Styrning:** Kuggstäng med servo, fartberoende styrservo, vändcirkel 13/13,2 m.  
**Bromsar:** Brembo fyrkolvssok i aluminium. Ventilerade 330x32 mm skivor fram, ventilerade 330x28 mm skivor bak. ABS med EBA och EBD. 100–0 km/h på 36 m.  
**Fälgar:** 8x18" i aluminium.  
**Däck:** Pirelli P Zero Rosso 235/40 ZR18.  
**Mått:** Längd 460,6/471 cm, bredd 180,4 cm, hjulbas 271,5/275,5 cm, spårvidd fram 155,7 cm, spårvidd bak 154,2 cm.  
**Tankrymd:** 70 l.  
**Tjänstevikt:** 1.679 kg.  
**Pris:** 478.900 kronor.

## Testresultat

Bil	Volvo S60 R-05	Volvo 240 T-4R -82
0-50 km/h	2,12 s/15,15 m	2,80 s/23 m
0-70 km/h	3,72 s/42,09 m	4,05 s/44 m
0-100 km/h	6,04 s/97,31 m	7,00 s/115 m
0-150 km/h	12,67 s/330,27 m	14,25 s/372 m
70-110 km/h	3,70 s/94,87 m	4,05 s/103 m
100-150 km/h	6,63 s/232,96 m	7,25 s/257 m
0-402 m	14,34 s/160,46 km/h	14,90 s/152 km/h
Bilsport Superstage	133,38	134,88

Volvo 240 T-Gul acctestades 1995 med Bilsports gamla mekaniska testdator som monterades på fritt rullande hjul.

"Till och med så att jag fick att sladda lite, kommenterade ntydan till leende i mungipan."

fabriken uppper 5,7 sekunder. Kvartsmilen på 14,34 sekunder är klart bättre än T-Gul.

### Favoritseger

Samma sak när det gäller komfort och körbarhet. En 24 år gammal bil har naturligtvis inte en suck mot S60 R som är en milslukare av rang. Men utnyttjas turbomotorns resurser sörplar den duktigt med soppa.

Dessutom konstateras att 235/40-däck alstrar mycket vägljud, speciellt på grov asfalt. Och att vändradien är usel, i synnerhet om man jämför med en 240.

Därmed kan den oväntat dramatiska duellen summeras. Som väntat blev det favoritseger – en vältrimmad aktiv ska naturligtvis spöa en pigg pensionär.

– Försmädligt det där med topplockspackningen, muttrade Gullabo. Med frisk motor tror jag faktiskt att T-Gul kunnat matcha R:en i Superstage. □



**URSTARK.** Värstingversionen av Volvo-femman levererar 400 Nm redan från 1.950 rpm och ända upp till 5.250. Då kan man snacka om flexibilitet. Notera det bastanta laddluft-röret som matar KKK-turbon.