



Volvo farlig dark horse i EM

Man tror knappt sina ögon, men faktum är att Volvo härjar på kontinentens racerbanor och hotar både BMW och Jaguar. Det gäller Europamästerskapet för standardbilar – vi följde en deltävling på Nürburgring.

Av JAN LEEK – BENGT SANDÉN (foto)



nervositet med den blå flaggan – som markerar att någon ska släppa förbi ett snabbare fordon.

”Volvo in führung, Volvo in führung!”

En vit Volvo leder före två mörkgröna Jaguarer. Den vita 240 Turbon – från start körd av Ulf Granberg – har på tre varv från en fjärde plats arbetat sig upp i ledning och de engelska vagnarna ligger som klistrade bakom honom. På fjärde plats med kanske hundra meters lucka ligger Anders Olofsson i en annan Volvo.

Klungan dånar förbi och vindstöten är så kraftig att papper och gummi rivs upp från banan och sakta singlar till marken när det rykande, osande, ylande kopplet försvinner över puckeln och runt i den snäva högern, långt där borta.

Jaguar dominerar i år EM-serien som tidigare dominerats av BMW:s 635:or. Rover Vitesse skulle bli det nya spännande hotet, hette det, och därför var ingen direkt förberedd på att Thomas Lindström skulle köra jämnt skägg med Tom Walkinshaw i Jaguar vid den första deltävlingen på Monza.

Men en möjlig topplacering blev en sjätte plats. Belgaren Valentin Simons, andreföraren, körde cirka fem sekunder långsammare än Lindström och dessutom behöver Volvo – i likhet med Jaguar – tanka två gånger under dessa tävlingar. De flesta loppen körs om drygt femtio mil vilket tar cirka tre och en halv timme.

Inte bara husvagnsdragare

Thomas Lindström och Anders Olofsson har kört serien tidigare. Det är genom Thomas förarbete som Volvo själva sett dels att motorn dög till något mer än att köra rally och dra husvagnar med, dels vilka åtgärder som behövde vidtas.

Björn Scheuer är inte motorexpert.

– Det är ett ord jag hatar. Låt oss säga att jag blev inkallad till Volvo Motorsport från Utvecklingsavdelningen för att se vad som kunde göras med turbon.

Volvo Motorsport är en avdelning där fjorton man arbetar med att ta fram ”saker” för tävlingsbruk. Man bygger både motorer och kompletta bilar på beställning men undersöker också vilka tillbehör som kan vara

● **Ulf Granbergs Volvo har snabbt blivit uppmärksam på de europeiska barnorna. T v depåbesök på Nürburgring, nedan i full fart på Brands Hatch.**

■■■ Hettan dånar i asfalten och det darrar i den heta luften framför läktarplatserna mittemot depåboxarna. Den åttonde deltävlingen i standardbilarnas EM-serie är två varv gammal. Jag hänger över räcknet med varvprotokoll i handen och ett tidtagarur runt halsen. Det bränner i axlarna av det förödande solskenet och efter två dagar på betong och asfalt börjar fotsulorna ge sig, men det tänker jag inte på. Kanske leder ”min” bil.

Kommer, kommer inte. Det dånar borta i hårnålen och speakerns röst går upp i falsett. Flaggvakterna mittemot mig viftar i ren



Mitt för läktaren kör Ulf om Rovern

lämpliga för olika typer av tävling.

Frank Millqvist arbetar där efter ett statusladdat förflutet som mekaniker på betydligt mer avancerade och exotiska motorer än Volvo.

Mellan Björn och Frank har den nya motorn växt fram.

– För olika projekt har vi tillgång till ett antal bilar och den bil jag kör omkring med har använts som provbänk hela tiden. På Monza kördes den under träningen för att vi skulle kunna pröva vatteninsprutningen till turbon under verkliga förhållanden.

FISA (Internationella bilsportfederationen) kräver 500 bilar som minimiantal för att de ska bli godkända för tävling. Givetvis kunde de inte byggas på bandet, utan vagnarna petades ihop på två monteringsfabriker i USA. Sedan skeppades de till Sverige.

– FISA-gubbarna kom dit och gick och räknade dem. Allihop!

Efter sex varv ligger en Jaguar i ledningen igen. Ulf hänger som klistrad vid dess bakre kofångare.

– Han tog in på mig på två ställen och jag förstod att jag gjorde något fel. Så jag släppte förbi honom. Han trodde inte sina ögon. Visste inte vad han skulle göra.

Jag förstår det. Varvtiden på mitt protokoll visar nästan två sekunder långsammare tid.

– Sedan hängde jag med i två varv och såg hur han gjorde. Så körde jag om...

Ulf dominerar tävlingen och det är en fröjd att se hur den vita maskinen dånar förbi huvudläktaren. En trygg Lillen – chefsöver-

vakare i blå overall – ler förtjust men säger just inget.

– Det är riktigt att göra så här. Vi har inte en chans att vinna den här gången. Tankningen kommer att sätta oss på plats.

Både Jaguar och Volvo måste tanka två gånger under tävlingen. Rover och BMW klarar sig med en. Om Ulf kan köra ifrån de två gröna Jaguarerna så går det bra med en extra tankning.

Samtidigt är det en underbar uppvisning.

Björn Scheuer igen:

– Bilarna var klara i höstas men den riktiga motorn satt fortfarande i bänk i vintras och styrningen för vattensprutningen har konstruerats under perioden januari fram till april i år. Med vatteninsprutning i bränslet kylar vi toppen och det minskar knockningsrisken. Första tävlingen för vattenmotorn var i Brno i Tjeckoslovakien. Eje Elgh hyrdes in för att köra testbilen tillsammans med Ulf Granberg. Resultat: en fjärdeplats.

Hårt i varje race

En vecka senare i Zeltweg kommer Lindström och Olofsson på fjärde plats.

Samma placering får Elgh/Granberg på Salzburgring efterföljande vecka.

– Egentligen var det en tredje plats. Organisatören hade oss som trea, Jaguar hade oss som trea och givetvis vi själva också. Men Eggenbergerstallet protesterade och eftersom det var ovanligt mycket BMW-folk där så brydde vi oss inte om att ställa till med något. Och protesterar igen.

Linkan står i radioförbindelse med Ulf under tävlingen. Plötsligt hör han ett vrål som hotar att spräcka hans trumhinnor. Vad som sägs kan han inte höra. Runt kurvan kommer



● Schnitzer-stallets BMW 635 CSi är ett konstverk. Vad som finns under huven ser man ovanpå densamma.

de två gröna engelska vagnarna. Ulf är på väg in i depån.

Inget laddtryck. Göran och Linkan kastar sig ner under bilen som redan hissats upp på höger sida.

En 6 mm gänga till länkmekanismen mellan tryckdosan och wastegaten har gått sönder.

Det tar åtta minuter att fixa felet och eftersom tre eller fyra ekipage kommer att gå



● Volvon nr 30 byter däck och förare. Det gäller sekunder, här kan loppet avgöras. Bilen körs av Thomas Lindström och Anders Olofsson.

i mål med samma antal varv betyder att den vackra uppvisningen nu är slut.

Frank Jelinski – ung tysk Formel 3- och Grupp C-förare – sitter orörlig i bilen medan mekandet pågår. Han rör inte en min under det som känns som oändligt utdragna evigheter lagda på varann. Dunk.

Bilen står med hjulen i marken. Frank försvinner ur depån och ut på banan. Han cirkulerar sedan mycket disciplinerat på tider som är dryga sekunder långsammare än Ulfs. Men det är inte dåligt eftersom han ligger på de tider som är de bästa för de övriga ställen. Ulf har noterat tävlingens näst snabbaste tid – 0,4 sekunder sämre än Hans Heyer i Jaguaren.

Ulf Granberg är upprörd.

– Jag är inte förbannad. Jag är bara så in i helvete besviken. Det gick ju så bra. Det ska va standardgrejer, säger dom. Så in i helvete standard. Och det är alltid tryckdosan.

– Det är riktigt att det är mycket standard på Volvon, säger Björn. Det är alltså en B21 F Turbo med standardvevaxel och bearbetade originalstakar. Annan koppling och förstås



● *En Alfa bromsar in i depån. Mera bränsle, fräscha däck, utvilad förare bakom ratten – och så i väg igen . . .*

använda femman, trots det snabba partiet bakom depån. Diskussionen efter den fria träningen gäller huruvida man ska montera en högre utväxling eller inte. Med den högre utväxlingen sparar man bensin och kanske däck. Å andra sidan tenderar vagnen att lyfta höger bakhjul i böjarna, något som Frank kompenserar genom att ställa på mer i utgångarna och driva fast hjulet.

Frank är inte heller van vid servostyrning. Han hävdar att bilen är understyrd och plöjer på vänster framsida, något som ger mekarna farhågor inför söndagen.

– Så gjorde Eje i Tjeckoslovakien och förstörde ett däck. I Zeltweg körde vi utan servo.

Ulf anser att bilen är överstyrd.

– Det tror jag mer på, säger Lillen. Frank är en sån där som gått i racerskola och styr bilen genom kurvorna. Det håller inte längre.



● *Ulf Granberg t h och Frank Jelinski jämför sina varvtider. Uffe är en sekund snabbare än den tyske föraren.*

Man måste låta vagnen flyta genom kurvorna. Ulf kan det.

Uppenbarligen. Frank kör fyrtio varv. Sedan kommer Ulf ut på banan igen för att köra fyrtyofyra varv, till målgång. Det passet utnyttjar han för att köra upp sig från nittonde till elfte plats – 4 sekunder efter tian!

Med nästan kuslig precision lägger han sig på stadiga tider – 1.55,67–1.55,19–1.55,23 och så vidare.

När Anders Olofsson på tredje plats kommer in för tankning dalar han blixtnsnabbt till en placering utanför de tio som rymms på den stora Dunloppelaren före startrakan. Sedan kör det svarta Cirkelkaffestallet långsamt upp sig till en fjärde plats för att sluta som sexa.

Vid sista depåstoppet får mekarna inte av hjulmuttern på vänster bak och det övertrötta däcket får alltså rulla hela 110 varv.

Det är Rover i ledning mitt under Ulfs sista pass. Mycket respektlöst kör Ulf förbi Rovern mitt för huvudläktaren.

Det ser mycket vackert ut.

Och lika plötsligt som det börjat är det över – om än mindre dramatiskt. För andra gången på åtta tävlingar vinner en BMW, men som Björn säger:

– Det måste ju sticka litet i ögonen att Volvon kostar ungefär en tredjedel av en 635:a. Och går fortare. ■



● *Spänd förväntan i Volvo-depån. Föraren står med hjälp av kommunikationsradio i ständigt kontakt med depån.*

smidda kolvar med 7,2:1 i kompression. Det är standardkam och -topp men givetvis bearbetat. Insugningsröret kommer från B23 F Turbo. Det är klart, litet grand kommer väl från andra motorer men det är i princip taget direkt från hyllan.

Och tillförlitligt har det för det mesta rullat. Fast på Zeltweg rasade en bakaxel.

För tre dagar sedan kom jag gående över en blåsigt och kall depå och letade mig fram till den depåbox där två Volvobilar stod uppallade. Framme i motorrummet kröp Göran omkring. Efter ovanligt hög oljeförbrukning i Österrike provade han nu med att borra upp dräneringar under oljeringen på kolvarna.

– Det är ett experiment. Man måste ju prova.

7 000 r/m under träningen

Efter tävlingen konstateras att oljeförbrukningen kanske inte är lägre.

– Man ska komma ihåg att det är en racermotor. Med 1,5–1,6 i laddtryck och den kamaxel vi monterade före tävlingen lämnar motorn 325 hästar vid 6 000 varv i minuten.

Under träningen varvar både Ulf och Frank till nära sjutusen. Ingen av dem kommer åt att



● *Stoppur och varvprotokoll är viktiga redskap i all långdistansracing.*