

VOLVO PROJEKTI

240 ROADSPORT

Volvolandia tuotantoyhteistyö 2002

Tekijä: Esko Salonen Kuvat: Esko Salonen www-toteutus: Jerry Hiltunen

Lähtökohdat projektiin

Volvo oli oikeasta etukulmasta kolhastu puuhun kun ostin sen ajokuntoisena Heinolasta. Siitä alko omat työt, vuonna -95 syksyllä ja siitä n.2,5 vuotta ja n.2500 työtuntia. 1:t"savut"-98 Kori oli muuten hyvä ja koko autolla oli ajettu vain 216000 km. Alusta on hiekkapuhallettu ja koko kori maalattu saman väriseksi 2-komponentti pohja- ja pintamaa lilla. Tosin ei ole mikään "näyttelymaalau", yks värinen kuitenkin.

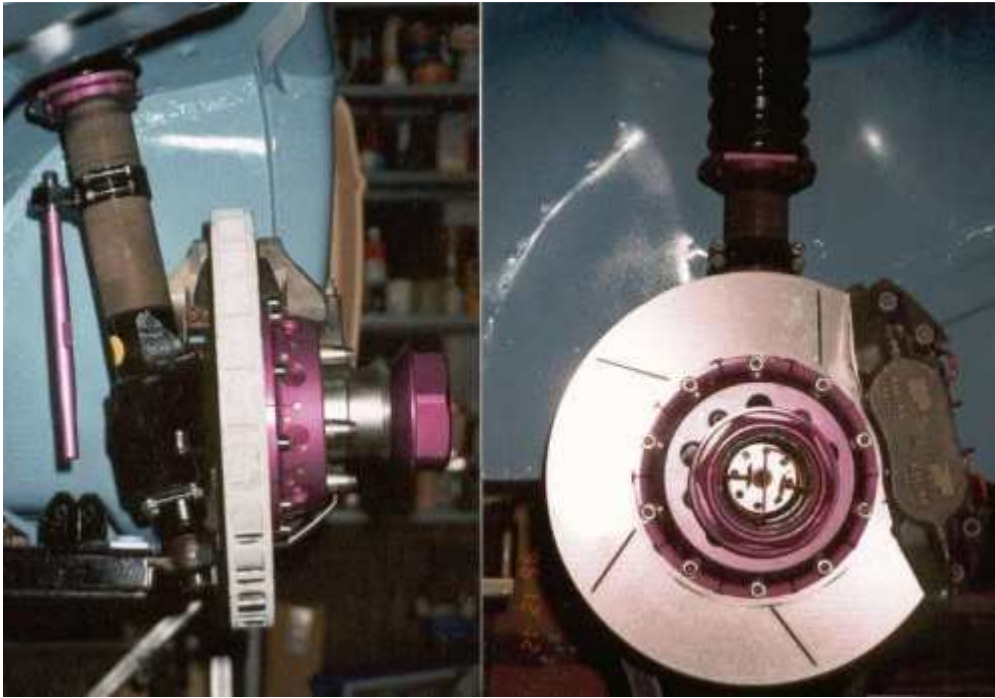


Kompromisseja

Rakentelussa joutui tekemään joitain "kompromis sejä", kun auto oli saatava katukatsastuksesta läpi. Eli radalla auto saisi olla matalampi, edessä ala tukivarret säädettävät että saisi camberia lisää ja unibal nivelen perssonin alapäähänkin, ja ei välttämättä tarvisi lämmityslaitetta (joka nyt on tehty pienempi ja kevyempi kun original), luukkujen alkuperäiset lukot ja saranoinnit joutais pois, takaluukku voisi olla muovia tai alumiinia.

Koetaulu on kuitua/hunajakenna, kokonaan itse rakennettu, EI alkuperäisiä mittareita. Penkki on SPARCO PRO 2000, vyöt 3? SABELT-4 piste, pilottilukolla. Johtosarja on pääosin alkuperäinen, eli kaikki valot, vilkut, viperit toimii kun tehdään jäljiltä. Ohjaus on nopea, STEFANSSONIN hammas tanko ,raidepäät on vaihdettu unibal niveliksi.

Jarrulevyt on alumiini kellokeskiöillä, takana "uiva malli?". Etulevy on 330 mm iso ja 35 mm paksu, satulat on AP-racingin 4-mantäiset alumiiniset.

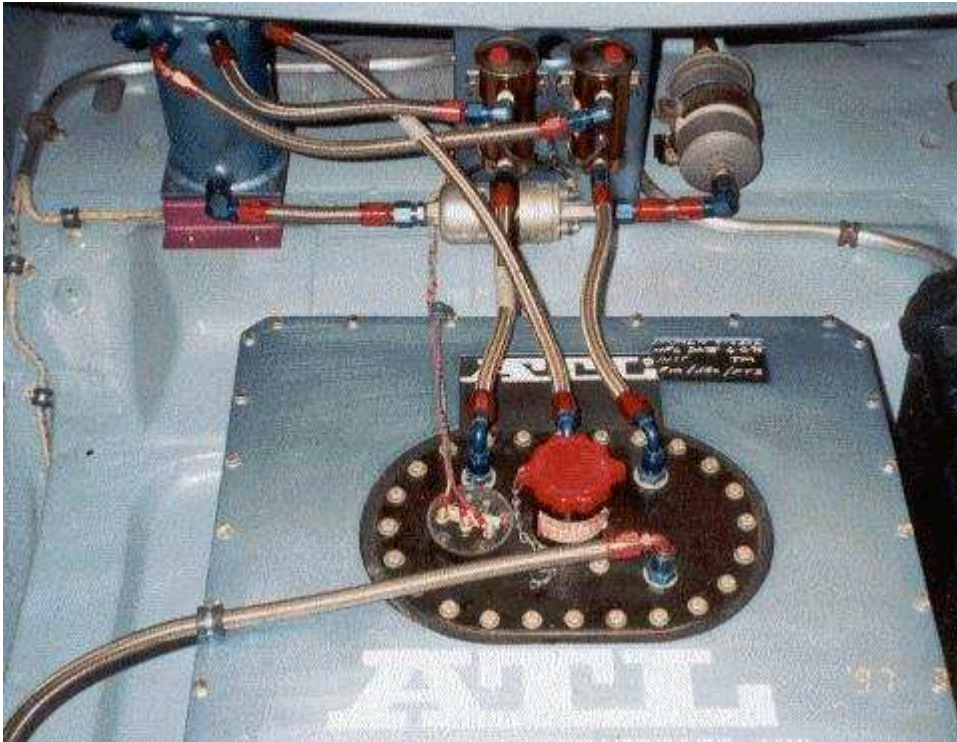


Takalevyt on 300 mm ja 20mm paksu, satulat on samion 4-mäntäiset AP-racingin alumiiniset. Jarruputket on metallipunos/teflonia. Liit timet ja läpiviennit ruostumatonta terästä, BF-Goodrids. Jarrut on kaksipiiriset, neste käsijarrulla. pedal box etu/taka säädöllä, säätöpyörä on keskikonsolissa. Nestetoiminen kytkin.



Kaariputket on tämän päivän vaatimukset täytävää terästä, alkuperäisenä käyttivät vielä silloin alumiinia, nyt sellasilla putkilla ei saisi kilpailla.

Turvatangki on ATL valmiste, vuodelta -95.



Etu vakaaja on säädettävää mallia, putkira kenteinen, löytyy pari eri paksuutta, takava kaajaa en ole käyttänyt, niitäkin on eri pak- suuksia kokeiltavaksi. Perä on yksi Gr-A:n hienouksista, alumiini keskiosa Johon on pultattu laipalliset akseliputket ja laipoissa on Koneistus 1,5 astetta vino, joten takapyörissä on se sama 1.5 astetta Camberia. Lukko on QUAIFFE:n tekemä ei puske radalla yhtä paljon kun Kitkalukot yleensä.



Perä on kiinni alkuperäisissä kiinnikkeissä, lukuunottamatta WATT-linkkiä. Kaikki rauta putket perässä on vaihdettu lentokoneduraliin, ja on säädettäviä Kaikki kumipuslat on vaihtunut unibal niveliksi. Kaikki alumiinosat ja on eloksoitu ja lakattu.

Mutterit kireellä

Pyöränmutteri on vähän tiukemmassa kun normaalisti, Kokonaista 60 kpm, tarvii vähän isomman avasen Vanteet on AIDOT kolmiosaiset BBS 16 tuuman vanteet MAGNESIUMKESKIÖLLÄ. Auton katsastuksissa, siviili/ja kisa ei ole ollut koskaan huomautettavaa. v-98 ajoin pari kisa, harjotuksia ja testejä Alastarossa ja Hämeenlinnassa.

Katsastuksissa auto painoi 1070 kg joten 2,1 L kone tuntu vähän Alitehoiselta. Koneen kanssa meni paljon tunteja, rullanostimet Neulalaakeroidut rullakeinuvivut ja paljon muuta käsityötä.



Vuoden -98 eka moottori oli 2,1L vakio iskulla ja 4-vaihteisella vaihteistolla, mutta auton paino luokassa salli lisää kuutioita, joten teetin forssassa pitkäiskuakselin. Hommasin matalimmat männät, rakensin pitkän imuputkiston, siirsin Polttoainesuuttimet kauemmaksi,



ja hain SELHOLMILTA 5v suorakytkentä lootan. Tosin on vieläkin ylipainoinen luokkaan näillä kuutioilla.

Sisäänajon jälkeen jarruun HARISELLE ja oli vähän Hyötyä havaittavissa, käyriä mittauspapereilta verrattaessa.



Heti paalupaikka

HESTEC ruisku ja suorasytykky tiedonkeruulla on toiminut loistavasti. Kevään -99 ekassa kisassa virtasalmella tuli "kylmiltään" heti paalupaikka. Luokkaa vuosia ennen hallinneet "konkarit" BMW, VOLVO, FORD miehet oli ihmeissään. Ihmettelivät jarruja, keskimutterivanteita ja miksi tällaisessa autossa on vanha "tappikone" !



Tappikone asia on juttu sinänsä ja on vain väliaikaisratkaisu. Vinokonevisiot on selvät, puuttuu vain aikaa (ja rahaa) osiakin on Jo jotain hommattu. Jos autolle ei löydy uutta omistajaa, kulkee se vielä joskus (toivottavasti) vinonkoneen vauhdittamana ja lisähevosten Ansiosta paremmin kuin nyt.



Voi vain kuvitella minkäläistä vauhtia on aikoinaan ajettu kunnon renkailla ja turbokoneilla. Nykylustan kanssa olisi tehtävä testejä/töitä, on joissain tapauksissa ehkä liian kova, turboautoilla Ajoivat korkeammilla renkailla ja sликseillä. Koneeseen voisi kokeilla toisenlaista pakosarjaa.....tekeminen ei lopu ?

