

Comunicati stampa

Oct 06, 2015 | ID: 167444

30 anni fa la Volvo 240 Turbo regnava incontrastata sui circuiti automobilistici d'Europa

Il 1985 fu un anno d'oro per Volvo nell'ambito degli sport motoristici. Il "mattone volante" – così veniva chiamata la Volvo 240 Turbo – vinse il Campionato Europeo Turismo (ETC) e il suo equivalente tedesco Deutsche Touringwagen Meisterschaft (DTM).

Quando nel 1981 Volvo lanciò la sua vettura familiare 240 con un motore turbo, all'azienda si aprirono le porte di un mercato completamente nuovo. Il nuovo modello dimostrava infatti che Volvo era capace di realizzare automobili non soltanto sicure e durature, ma anche veloci e divertenti da guidare. Grazie alla sovralimentazione, il robusto motore B21ET da 2.1 litri era in grado di sviluppare 155 CV, il che voleva dire che la 240 Turbo poteva accelerare da 0 a 100 km/h in 9 secondi e raggiungere una velocità massima di 195 km/h. La 240 Turbo station-wagon era l'auto più veloce al mondo della categoria di appartenenza.

Nel 1982 vennero introdotti i nuovi regolamenti internazionali di Gruppo A, che prevedevano che le vetture destinate alle competizioni automobilistiche fossero prese direttamente dalla catena di assemblaggio e il numero di modifiche fosse limitato. Per poter gareggiare nel rispetto dei regolamenti di Gruppo A dovevano essere costruiti ogni anno almeno 5000 esemplari del modello in questione. Ogni esemplare doveva avere almeno quattro posti e un peso minimo correlato alla cilindrata del motore. I nuovi regolamenti si adattavano perfettamente alla Volvo 240 Turbo.



I regolamenti richiedevano che venissero realizzati almeno 500 esemplari 'evolution' della vettura,

ragion per cui venne costruita la 240 Turbo Evolution. Nel luglio del 1983, i 500 esemplari vennero schierati per essere sottoposti a un'ispezione di verifica della loro uniformità e suddivisi su due aree negli Stati Uniti, una sulla costa Est e l'altra su quella occidentale. Le vetture erano dotate di unità turbo di dimensioni maggiori, di sistemi di controllo del motore modificati e del dispositivo Water Turbo Traction che consentiva l'iniezione di acqua nell'aspirazione, un'invenzione sviluppata e brevettata da Volvo.

Il 1984 è stato l'anno in cui la 240 Turbo iniziò a gareggiare sul serio nelle competizioni del Gruppo A. Volvo era responsabile della costruzione e doveva garantire l'uniformità dei componenti richiesti. Delle gare si occupavano team indipendenti. Nel primo anno di competizioni Volvo portò a casa due vittorie. Swedes Ulf Granberg e Robert L. Kvist vinsero la gara ETC di Zolder in Belgio, mentre il connazionale Per Stureson vinse sul circuito tedesco di Norisring nella prima stagione del DTM.

Le attività di Volvo in ambito automobilistico si ampliarono nel 1985, anno in cui furono ingaggiati due team per rappresentare ufficialmente la Casa. I due team non avrebbero dovuto soltanto battere concorrenti come Rover e BMW, ma anche gareggiare l'uno contro l'altro.

Il team svizzero Eggenberger Motorsport partecipò al campionato ETC con il nome di Volvo Dealer Team Europe. I piloti della squadra erano lo svedese Thomas Lindström, Sigi Müller Jr. della Germania Ovest, l'italiano Gianfranco Brancatelli e il belga Pierre Dieudonné.



All'ETC partecipava anche l'altro team, lo svedese Magnum Racing, con Ulf Granberg, Anders Olofsson e Ingvar Carlsson come piloti.

Oltre a questi c'era IPS Motorsport che gareggiava nel DTM. Per la nuova stagione era stata data a Per Stureson una nuova vettura molto competitiva contraddistinta da maggiore potenza e una migliore maneggevolezza. Inizialmente, ai concorrenti e al pubblico riuscì difficile prendere sul serio le Volvo con la loro forma squadrata. Eppure i "mattoni volanti" avrebbero presto messo in luce la loro natura competitiva, nonostante dovessero misurarsi con auto dotate di motori notevolmente più potenti, come la Rover 3500 V8 e la BMW 635.

La versione da corsa della Volvo 240 Turbo era dotata di testate dei cilindri in alluminio e pistoni, bielle e alberi forgiati. L'iniezione utilizzava un sistema Bosch Kjetronic realizzato appositamente; il turbocompressore Garrett consentiva di arrivare fino a 1,5 bar. Il motore da 2.1 litri riusciva quindi a sviluppare una potenza di circa 300 CV, consentendo alla vettura di arrivare a una velocità massima di 260 km/h.

Tutte le parti staccabili della carrozzeria, come ad esempio portiere e cofano, erano di metallo di spessore più sottile di quello delle auto di produzione standard. L'asse posteriore pesava sei chili meno e i freni montavano pinze a quattro pistoncini e dischi ventilati. Un sistema di rifornimento

rapido consentiva di riempire il serbatoio con 120 litri di benzina ad elevato numero di ottano in soli 20 secondi.

Il 13 ottobre 1985, dopo la gara sul circuito dell'Estoril in Portogallo, era già chiaro come sarebbe finita. Volvo aveva vinto 6 gare su 14 e la coppia Lindström/Brancatelli aveva vinto con facilità tutte le gare della serie ETC! Inoltre, Per Stureson si aggiudicò il titolo nel campionato tedesco DTM dopo una vittoria e cinque podi.

Come se l'ETC e il DTM non bastassero, Volvo vinse anche i campionati turismo in Finlandia, Portogallo e Nuova Zelanda nel 1985. Nello stesso anno, una 240 Turbo con guida a destra vinse il campionato rally scozzese.

L'interesse nel glorioso passato di Volvo nell'ambito delle competizioni di Gruppo A degli anni '80 è andato aumentando con l'avvicinarsi del 30° anniversario delle vittorie conseguite nel 1985, ed è culminato nei festeggiamenti organizzati in occasione del più grande raduno Volvo a livello mondiale – il VROM tenutosi a Goteborg lo scorso agosto.

Keywords:

242, Press Releases, 1974, Product News

I fatti e le descrizioni contenuti in questo materiale per la stampa si riferiscono alla gamma internazionale di autovetture prodotte da Volvo Cars. Le caratteristiche descritte possono essere optional. I prodotti Volvo in vendita sul mercato italiano possono variare in termini di specifiche e allestimenti rispetto a quanto illustrato sul sito.

Contattateci

Roberto Lonardi

Public Relations
Volvo Car Italia
Cellulare: +336 29640201
roberto.lonardi@volvocars.com

Gianluca Fabbri

Press Office
Volvo Car Italia
Telefono: 051 537619
Cellulare: 348 3172626
gianluca.fabbri@volvocars.com

Immagini correlate



Altre Immagini >

media.volvocars.com >

volvocars.com >

Copyright © 2025 Volvo Car Corporation (or its affiliates or licensors).