

Steve Olofssons fabriks-Mazda provad:

POTENT OCH LÄTTKÖR

Det är något visst att ratta en riktig grupp A-bil. I synnerhet när det sitter en turbomotor under huven och kraften fördelas till alla fyra hjulen. BilSport Rally Magazine har provat Steve Olofssons mycket välbyggda Mazda 323 Turbo 4WD. En förbluffande lättkörd vinnarbil som ger ha-begär. Men först måste man skaka fram 350.000 kronor...

Av Gert Karlsson (text), Tony Welam (foto)



D VINNARE

Steve Olofsson demonstrerar den fullmatade instrumenteringen. Det märks att Mazdan är en gammal fabriksbil.



■ ■ ■ Oavsett klass strävar nästan alla rallyförare efter att få köra en vinnarbil. Men vanligtvis är det ekonomin som lägger hinder i vägen. Det gäller framförallt grupp A över 2.000 cc där det krävs miljonsatsning för att hävda sig i SM-toppen.

Som tur är finns det billigare alternativ än Toyota Celica GT-Four, Ford Escort/Sierra Cosworth, Mazda 323 GT-R och Subaru Legacy RS. Ett alternativ som faktiskt går nästan lika fort.

Det handlar om Mazda 323 Turbo 4WD. Alltså den gamla 1.600 cc modellen som vann Svenska Rallyt både 1987 och 1989 genom Timo Salonen respektive Ingvar Carlsson.

Trots dessa framgångar — Ingvar vann ju även Australiens VM-rally 1988 — drogs Mazdan med ett något tvivelaktigt rykte. Hållbarheten var inte den bästa och motorena rasade på löpande band.

Men det var då det. Numera vet man var effektgränsen går och tillförlitligheten får fullt godkännande.

— Det går att åka två-tre säsonger utan att öppna motorn, påstår Steve Olofsson som blivit Rally-Sveriges egen "Mr Mazda".

Denne doldis från Hofors i Gästrikland är själv duktig förare och dessutom boss för Q8 Team Mazda Dealer som försöker matcha Björn "Nalle" Johansson till SM-guld.

Steve köpte rubbet

■ Det är rena slumpen att Steve hamnat i hetluften. Han åkte till Bryssel för att handla delar till sin egenhändigt byggda grupp A-bil och träffade då Mazda Rally Team Europas chef Achim Warmbold.

— Nästa gång jag kom ner för att handla blev jag erbjuden att köpa hela lagret av 1.600-grejor, berättar Steve. Och så blev det...

Förutom massor av delar ingick fem mer eller mindre kompletta bilar i affären. Steve behöll förstas och hans kompanjon i A&O Produkter, Torbjörn Andersson, tog hand två bilar. De övriga såldes till Dick Larsson och Göran Nilsson.

Det är alltså en före detta fabriksbil som Steve Olofsson anförtror BilSport Rally Magazines utsände.

— Nummer 12 av totalt 13 bilar som teamet byggde. Ingvar Carls-

son körde den när han kom tvåa i Australien 1989.

— Det är ganska stor skillnad jämfört med min gamla bil, fortsätter Steve. Karossen är vridstyvare och väghållningen klart bättre.

Så är det dags för den efterlängta provkörningen. Glädjande nog hamnar både ratt och pedaler på rätt avstånd, en förutsättning för att man ska få rätta känslan.

Turbomotorn, bromsad hos Enem, har ett bredare register än väntat. Mellan 3.700 och 7.500 rpm skottar den på riktigt duktigt.

Laddtrycket varierar förstas med varvtalet. Toppvärdet är 1,65 bar vid 4.000 rpm för att sedan sjunka till 1,05 bar vid maxvarv.

Ferguson mellandiff

■ Den 6-växlade och täta Xtrac-lådan kräver distinkta rörelser. För en grupp N-åkare är det rena njutningen att höra det typiska klonket som bekräftar att en ny växel är på plats. Och tänk att kunna växla ner utan att behöva ta vänsterfoten från bromspedalen!

Vägen är härligt omväxlande men underlaget förrädiskt. Dubbdäcken biter bra i de isiga spåren, men glider man ut i snön försvinner fästet lika snabbt som en avlöning...

Ändå går det inte att hålla högerfoten i styr. Mazdan känns så gedigen och förtroendeingivande att tempot omedvetet skruvas upp.

Det behövs inte långa raksträckor för att man ska hinna få i sexan och då börjar det gå fort. Toppfarten är 188 km/h.

Visst är det bra drag i motorn, men 263 hk skrämmar knappast en chaufför som haft förmånen att testa Mats Jonssons vinnar-Toyota.

Imponerar gör däremot väghållningen. Mazdan är förbluffande lättkörd. Dansar smidigt fram genom kurvorna och hittar inte på några dumheter. Inte så länge man åker bestämt med attack eller hård vänsterbroms.

Om man däremot fegar och släpper gasen i kurvan är det inte lika trevligt. Då kommer baken farande och det kan bli ett elände att reda upp situationen. Ett fenomen som känns igen från andra fyrhjuldrivna bilar.

Vänd!



Den fabriksbyggda "gammel-Mazdan" är nog den trevligaste rallybil som Bilsport Rally Magazines provryttare fått chansen att testa.

Lättkörd och potent vinnare

Ändå måste Mazdan anses som sensationellt snäll för att vara en riktig rallyracer. Det tar inte lång stund förrän man känner sig mogen för tävling.

Förklaringen till den fina följsamheten är Ferguson-mellandiffen som fördelar kraften 45-55 mellan fram- och bakaxel. Även i framaxeln sitter det en viskoppling till skillnad från "vanliga" grupp A-Maztor som har lamelldiff.

Bromsarna känns nästan ruggigt

effektiva, i alla fall om man jämför med grupp N-versionen. Och det har sin förklaring.

— Samma bromsar som sitter i nya GT-R, berättar Steve. Det gäller även drivaxlar, spindlar och bakaxelklump.

Resultatet blir förstås en hållbarhet utöver det vanliga. Något som är till stor glädje för privatåkare med begränsade ekonomiska resurser.

— En gammal fabriksbil i bra skick är nog den idealiska tävlingsbilen, fortsätter Steve. Men det förutsätter förstås att det finns reservdelar.

Och det finns det till 1.600-Mazdan. Allt utom karosser kan köpas hos A&O Produkter i Hästbo. Exempelvis bromsade, kompletta

motorer med insprutning för 75.000 kronor.

— Visst är det trevligt med effekt, men viktigast är att satsa på en 6-växlad Xtrac-låda. En ny med 50-50 fördelning kostar 90.000 kronor. Split-lådan som sitter i min bil är dyrare, 135.000.

Egen bromsbänk

■ Mycket pengar kan tyckas, men enligt Steve är det en investering som snabbt bär frukt.

— 5-växlade lådorna håller inte, konstaterar han. De måste renoveras för 10.000 kronor efter varje tävling. Och tvingas man köpa en ny 5-växlad låda går den på 55.000.

A&O Produkter satsar hårt på att kunna erbjuda komplett service. I skrivande stund har man redan

flyttat in i nya verkstadslokaler som bland annat rymmer en komplett bromsbänk.

— Vi ska även trimma motorer. Viss finns det många duktiga firmor på marknaden men de tar hutlöst mycket betalt.

För landets Mazda-åkare ser alltså framtiden ljus ut. Mycket tack vare Steve Olofsson som under januari och tog två totalsegrar på lika många starter. Men så kör han också en vinnarbil! □

Snabba fakta

Bil: Mazda 323 4WD Turbo (grupp A byggd av MRTE i Bryssel och körd av Ingvar Carlsson.

Ägare/förare: Steve Olofsson, Hofors.

Motor: 4-cylindrig på 1.598 cc, dubbla överliggande kamaxlar, fyra ventiler per cylinder, IHI-turbo, laddluftkylare.

Max effekt: Bromsad till 263 hk vid 1,65 bar.

Transmission: Fyrhjulsdraft, 6-växlad Xtrac, Ferguson mellan-differential 45-55 fördelning, Ferguson viskoppling i framaxeln, lamelldiff i bakaxeln.

Hjulupphängning: Justerbara fjäderben, Kayaba stötdämpare med friliggande behållare.

Bromsar: AP 275 mm ventilerade skivor runt om.

Toppfart: 188 km/h.

Vikt: 1.140 kg.

Pris: Till salu för 350.000 kronor.



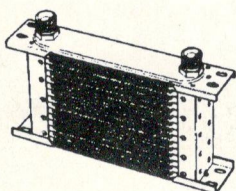
Verkstadschefen Per-Arne Ljung och medhjälparen Joakim Zetterström behöver bara serva den pålitliga turbomotorn som ger 263 hk.



Hos A&O Produkter finns allt till Mazda 1.600. Steve demonstrerar en drivaxel, samma som till GT-R.

Setrab

Oil Coolers



Vi kan med vårt breda sortiment av oljekylare lösa Dina oljekylarproblem.

Vi tillverkar för RALLY & RACING mycket kompetenta oljekylare och kylpaket.

Gör som Per Eklund, låt oss dimensionera oljekylaren redan innan bilen är byggd.

Ring eller faxa till oss om Du vill att vi skall lösa Dina oljekylarproblem.

SETRAB AB, Box 54, 230 44 Bunkeflostrand. Tel: 040-15 80 60 Fax: 040-15 52 87