



Volvo S60 Concept



Norskshow-Celica

**Köpguide
Citroën
C4 VTS**

PRISHÖJT
dubbelnummer

nr 1-2 • 30/12 2008 – 28/1 2009 Pris: 59:- inkl. moms. Norge 55 NOK. Danmark 54 DKK. Finland 7,20 EUR.

BILSPORT 1-2

**Dubbelposter
på köpet!**



VÅGA VOLVO!



SUPERSTAGEFINAL



Gatbilar Mora
Rena rama invasionen!

Saab 99 4WD
Kör 9:or på strippen

Klubbregistret • Årets motorsport • Korsord



Drömgränsernas sprängare

1.19,75

I mer än fyra år har Samuel Lindkvist flyttat fram gränser och krossat barriärerna för vad som anses vara möjligt i BilSport Superstage.

Nu har han visat att det på hobbynivå går att prestera regelbundna tider under 1.20 med en serietilverkad, inte alltför exotiskt modifierad bil. Bara den och föraren är noggrant utsorterade.

AV JOHAN ERIKSSON (TEXT), ANDERS FORSBERG (FOTO)



KOMFORTLÖS. Utan bur och med originaldörrar är bilen besiktningssbar, men det är inte för gatan den är modifierad. Kvick? Ja! Bekvämt? Nej!



NYLÄTT. LTW-fälgarna mäter 9x17 tum. Väger 7,4 kilo styck.



MAXAD. Samuel kör med maximal downforce fram men vill ha mer. Det lånar sig i Superstage.



NÄSTA STEG. Med 270 hästar på topp är motorn redan rejält trimmad. Taket har dock inte nåtts. Det finns mer att hämta, utan överladdning!



"Jämfört med förra året är bilen 75 kilo lättare, och då räknar jag in de nya hjulen i det."

Personliga fakta

Samuel Lindkvist, 30 år

Bor: Horda

Yrke: Maskinställare och

väghållningsfixare (Millwayse)

Äter gärna: Oxfile i Nürburg

Dricker gärna: Vatten

Läser gärna: På nätet

Ser gärna på tv: Discovery

Lyssnar på: Gitarssolo

Ogillar: Punktering

Tycker om: Nova

Favoritpryl: Dampardynon



Upprepade gånger har Samuel Lindkvist visat prov på snabb och stabil körning. Inte bara med sin egen bil, utan även som testförare och väghållningskonsult åt andra bilentusiaster.

Idag är hans personbästa 1.19,75 (!) med en bil som egentligen inte avviker så värst mycket från original. Eller åtminstone ett vanligt förekommande modifierat utförande. – Det började för fem år sedan.

Min bil var en helt original M3 då, och jag tyckte den behövde bättre bromsar för att orka med en hel banträff, säger Samuel.

På den vägen är det. Inom kort hade han bytt till stötdämpare och fjädrar av Grupp N-typ. I takt med att fäste och kurvstabilitet ökade växte behovet av mer negativ camber. Då det saknades en bra lösning på marknaden ställde han sig vid fräsmaskinen och tillverkade egna toppmonteringar till fjäderbenen, med steglöst justerbar camber och caster. Det

blev den första produkt han utvecklade själv.

– Det var i det utförandet bilen räckte till 1.26,00 på gamla asfalten, minns han. Sedan var det någon som undrade om jag kunde tillverka åt dem också. Klart jag kunde det. Sedan kom en fråga till, och en till. På den vägen är det.

Naturtalang

Självklart är bilens betydelse alltså underordnad föraren. Skit bakom ratten ger skittider på bana oav-

sett hur utsökt byggd bil det handlar om.

2005 lade Samuel alla resurser på racing. I sin första och hittills enda säsong slutade han femma totalt i Svenska Radical-serien efter tio racehelger. Dessutom tog han en pallplats i sitt premiärrace – på Spa Francorchamps!

Behöver den meriten förtydligas? När racerbilen pensionerats återupptogs utvecklingen av M3:an med höjdjusterbar fjädring. Sådana



VINKEL. Topplagringarna tillåter 1,5–4 grader negativ camber.



LÄTT. Gråmålad utsida, men visst är det kolfiber. Äkta raceplast, som ska lackas.

Snabba fakta

BMW M3 E30 -87

Motor: S14B23 borrad till 2,4-liter, balanserad portad. 292-graders kamaxlar. 2x2,5-tums grenrör. DTAS60Pro. 400 cc bränslespridare.

Effekt: 270 hk.

Vridmoment: 260 Nm

Transmission: Original Getrag 262CR 5-växlad manuell. Sachs Racing tryckplatta med original kopplingslamell. lättat svänghjul. original lamelldiff. Slutväxel 3,73:1.

Hjulupphängning: Millway-höjdjusterbart med Bilstein Grupp N stötdämpare. 115 N/mm skruvfjädrar fram. 175 N/mm bak. topplagring med justerbar camber och caster. justerbara krängningshämmare 22-mm fram. 18-mm bak. Delrin-plastbussningar. nedre länkar fram nerflyttad.

Bromsar: BMW M3 E36 bromsskivor med

Seat Brembo-ok. PFC-01 belägg

Fälgar: LTWS. 9x17 tum. 30-mm spacers

Däck: Kumho V70A. 235/40-17

Kaross: Framre stötfångare. framskärmar och motorhuv i kolfiber. Ställbar Sport Evo-lapp och DTM-vinge. Igenlagd taktlucka.

Lack: Original svartmetallik

Inredning: Sparco Pro2000-stolar i Millway aluminiumfästen. Sparco-ratt

Tack till: Emma. Nova och alla mina vänner.

BMW SPORT CLUB

- 1) 1990.
- 2) Cirka 300.
- 3) bmwsc.com
- 4) Banträffar för gatbilar. Driver tävlingsserien BMW Cup.

kit gick att köpa utprovade och klara hos flera väghållningsjättar. Alla ratades.

– Oavsett vad som står på dem är det som finns anpassat för gatbilar. De är alldeles för mjuka och bygger på en lätt understyrd balans, menar han. Det kanske är allmänt säkrare så, men jag vill hellre ha helt neutralt eller till och med lite överstyrt. Samuel snidade därför till egna höjdjusterbara fjäderben avsedda för N-dämparna han redan använde sig av och fjädrar han specificer-

rar efter egna tester, uträkningar och prov.

Även krängningshämmare och bussningar bär hans varumärke.

Har mer att ge

Nytt för 2008 var lättning med stötfångare, skärmar och motorhuv i kolfiber.

– Inte vackert att se på just nu kanske, men det är välgjorda grejor, bakade i autoklav med kevlarförstärkningar längs med kanter och i hörn.

– Jämfört med förra året är bil-

en 75 kilo lättare, och då räknar jag in de nya hjulen i det. Bara de är 2,5 kilo lättare per styck än de gamla.

Även om finliret börjar nå en nivå där skillnaderna i dagsform börjar få större effekt på varviderna än skillnader i bilens inställningar menar Samuel att han ännu inte kört BilSport Superstage med en perfekt set up.

– I Superstage hade det lönat sig med mer downforce. Nu kör jag med maxlapp fram men har lite kvar att ge på bakvingen, så det

finns utrymme för en lite större lapp fram. Inte heller chassit är hundraprocentigt utprovat.

– N-dämparna finns i två hårdheter, säger han. Så här långt har jag kört på den mjukare så jag måste ju prova en set up för de andra också.

Största planen inför vintern rör dock varken grepp och balans.

– Frontpartiet ska så klart lackas, men mer motor skulle inte sitta helt i vägen, avslöjar han. Ska det gå mycket snabbare nu är det där det måste hända något. □