

Börje Hansson förv

Under en lång karriär som rally-, rallycross- och racingförare har Börje Hansson på Orust byggt, byggt om och renoverat VW-bubblor.

Efter många slitsamma år i egna VAG-verkstan, har han nu haft några goda år och fått tid och pengar över att bygga sin drömbil – en Audi ur-Quattro – för racing.

Börje har inte sparat någon möda, satsat på högsta kvalitet och gjort en hel del egna detaljlösningar.

Ännu återstår flera hundra garagetimmar innan vagnen är raceklar, men kanske dyker den upp i Nordic Supercar innan säsongen 2008 är över.

AV THOMAS LINDBERG (TEXT & FOTO)

Börjes hobbyverkstad ligger bara ett stenkast från verkstan där han lever sitt yrkesliv. Mycket längre är det inte till villan där han bor och i den triangeln tillbringar han det allra mesta av sin tid.

– Jag och frugan har haft tuffa år med firman, men nu rullar det på bra med väldigt duktigt folk och vi kan ta det lite lugnare, säger han.

– Jag trivs alldeles utmärkt med livet.

Ändå är Börje på plats på arbetet 06.30 minst fyra av arbetsveckans fem dagar och kvar till 16-16.30.

– Men jag försöker ta ledigt på onsdagarna ibland.

Då får han en heldag med ur-Quattron i hobbygaraget, där han även tillbringar större delen av lediga kvälls- och helgtimmar.

– Jag njuter enormt av att bygga på bilen, av att tänka ut lösningar, tillverka och prova, säger han.

Otaliga är de aluminiumförstärkningar och -fästen som Börje designat och som han sedan fått hjälp av Hermanssons Marintjänst att skära till i "vattenjetlarsen"*****

ATT BÖRJE TRIVS med sin hobby är uppenbart. Ordningen i garaget är närmast exemplarisk och alla färdiga detaljer som ska monteras in i bilen – och som redan provats på plats – ligger systematiskt och överskådligt placerade på vitdukade bänkar.

Det har nu gått drygt tre år och 2.320 arbetstimmar (vid vårt besök) sedan Börje påbörjade bygget. Han har fört noggrann dagbok och tagit mängder av bilder för att dokumentera det som har tror vara det sista nybygget han gör.

– Därför har jag också satsat lite extra på komponenter som

jag normalt inte skulle kostat på mig.

Ursprungligen var målet att ha bilen klar på tre år, till hösten 2007.

– Men ambitionsnivån höjs successivt och ibland kan det gå en hel kväll till att bara fundera på någon lösning, som man sedan tillverkar, men skrotar en dag senare.

Börje jobbar ensam på bygget.

– Men det är många som är intresserade och kommer och hälsar på, så garaget blir lite av träffpunkt ibland.

BÖRJE BLEV Quattro-frälst redan på 1980-talet, när han såg – och hörde – Stig Blomqvist & Co i Audis VM-team fara fram i Svenska Rallyt.

– Tänk – bara ljudet!, säger han.

Själv hade Börje på den tiden redan lagt sin pilgröna rally-VW 1303 på sidan i garaget – "den tar mindre plats då" – och körde rallycross med en annan VW 1303, först kompressor- och senare turbomatad. Audi Quattro kom småningom in i rallycrossen, men någon sådan funderade Börje inte på – inte då.

– Nej, jag trodde inte jag kunde köra något annat än VW-bubbla, skrattar han.

Inte heller var det grusåka som lockade Börje, när han nu många år senare började leta en ur-Quattro-kaross.

– Nej, min tanke har hela tiden varit att bygga om den för racing, som jag började med för ett tiotal år sedan och som jag nu tycker är intressantast, säger han.

Det var när Beetle Cup-racingen drog igång som Börje lockades att damma av sin "Pilgröna" och bygga om den för banåka. Sedan tog han fem cuptitlar i den.

För några år sedan lockades Börje som 50-plussare att för första gången tävla i något annat än

Bilfakta

AUDI UR-QUATTRO

Årsmodell: 1986

Tävlingsklass: Nordic Supercar/ Super Nordic.

Motor: Audi gjutjärnsblock med aluminiumtopplock, 5-cylindrig, 20v, 2,144 liter nedstrokad till 2,0 liter, Garrett turbo/GIK Turboteknik, trimning och grenrör Leif Källman & söner. Finnkat avgassystem och katalysator.

Effekt: Cirka 500 hk.

Vridmoment: Cirka 700 Nm.

Koppling: 2-skivig kolfiberkoppling.

Växellåda: 6-växlad Audi S6 med förstärkt ingående axel och invändig oljepump.

Transmission: Permanent 4-hjulsdrift med låst mellandiff (50/50),

Torsendiff fram och bak, drivaxlar GKN (måttbeställda), GKN kardanaxel och drivknutar.

Hjulupphängning: Fjäderben runt om med Öhlins justerbara stötdämpare och fjädrar dimensionerade och monterade av Öhlins, justerbara knivkrängningshämmare från Ingvar Gunnarsson Motorsport.

Fälgar: OZ Racing 17 x 9,5 tum.

Däck: Michelin.

Bromsar: Porsche Original Carrera GT2 (Brembo), 6-kolvsok, AP Racing ventilerade skivor, diameter 356 mm, 36 mm tjocka fram/30 mm bak, alternativt kolfiberskivor. Klotsar ej bestämt.

Vikt: 1.000 kg

Skyddsbur: KBT Safety.

Bilen byggd av: Börje Hansson.



Verkligar sin dröm

Så här låg har bilen blivit och ändå hänger bilen på lyften med det enda monterade hjulet några centimeter över golvet.



Bilden till vänster visar hur bakre hjullagren byggts upp för att sänka bilen 12 cm. Hjullagerhuset (Audi S2) är modifierat, men navet standard. Stötdämparröret är tills vidare tomt, men har fått ändrad infästning sedan vi var på besök. Bakvagnsupphängning är delvis egentillverkad med separata länkar och snedstag med uniballfäste i fackverk (vid den pekande handen). Ovanför syns luftdomkraften och t.h. i skärmen sticker avgasröret ut. T.v. – i hjulhusets bakkant – skymtar den koniska delen av oljetanken till torrsumpsmörjningen.



Det gula staget i bakvagnsupphängningen är en knivkrängningshämmare, justerbar 0-90 grader. Länkar som i original, men subframe är lätt modifierad.



Främre hjullagerhuset är höjt liksom det bakre, men har bara en tapp för länkar. Börje har hittat en del gamla DTM-prylar (tidigt 1990-tal) som funkar. Upptill syns den kraftiga styrarmen och det klina styrstaget (ej hopmonterat).

► en VW-bubbla, då han hoppade in som ersättare i en SLC-Volvo S40.

– Det gick riktigt bra och sedan dess har jag bland annat haft min allra bästa upplevelse i bilsporten, då jag 2004 var med och körde ett 4-timmarslopp på Nürburgrings nordslänga med en Volvo S60 Challenge-bil.

– Vilken bana och vilket race – med 280 startande!

Ett mål är definitivt att kunna komma tillbaka till nordslängan – med det egna ur-Quattro-bygget.

BÖRJE LETADE ett bra tag, innan han hittade sin Audi ur-Quattro hos en rallyåkande bilskrotare i Munkfors.

– Jag sökte först efter någon gammal rallybil och kontaktade Quattro-specialister som Tommy Kristoffersson, Olle Arnesson och Anders Carlsson, men utan resultat.

Istället hittade han Munkfors-bilen på internet. Den visade sig ha gått som rallycrossbil i Norge.

– Men jag rev ut allt och började om från början, säger Börje.

Kompisen Raymond Johansson – SBF-besiktningssman och pappa till Tysklands-proffset Jimmy Johansson – varnade försynt att Börje nog borde kolla om det fanns någon klass att köra i innan han kapade bort och byggde om för mycket.

– SSK hade en klass, men där skulle en bil med 4-ventilsteknik, turbo och fyrhjulsdraft få en massa viktillägg och landa på 1.600 kg.

– Det var ju inte intressant. Men så hittade vi Nordic Supercar, som har ganska fritt reglemente och bara sätter stopp för avancerad elektronik i motor och kraftöverföring.

– Där var det till exempel tillåtet att flytta bak instrumentbrädan som jag gjort och köra avgaserna i ett "sopnedkast" inne i kupén.

Audi Quattro i rally och rallycrosskick finns det åtskilliga, men någon ur-Quattro för asfaltracing finns inte i Sverige.

– Jag har hittat en i Tyskland, men det är allt, säger Börje.

Att hans ur-Quattro inte är avsedd för rally eller rallycross blir uppenbart direkt då man ser bilen i garaget. Den är kraftigt sänkt och därutöver har Börje strävat efter att spara kilon, placera vikten lågt och flytta så mycket som möjligt baköver.

Motor, fram- och bakaxel sitter dock i originalposition.

– Jag hade kunnat tänka mig ett aluminiumblock från Sport Quattro för vikt och viktbalans. Men ingen motorbyggare vill jobba med aluminiumblock, så vi har en tung motor som ju dessutom har alla fem cylindrarna framför framaxeln, påpekar Börje.

Motorn är nedstrokad från originalvolymen 2144 cc till



Från länkarmen (mörk) går ett casterstag (blankt) till den modifierade subframen.

Ackermann (olika styrvinklar inner- och ytterhjul) nyligen klart ombyggt*****



I bakaxelhuset (Audi S2) sitter en Torsendiff från Audi V8. Kardanaxel, drivaxlar och knutar är måttbeställda hos GKN:s tävlingsavdelning i Oslo. Bilden visar också att hela botten är modifierad, med kardantunneln breddad åt höger för att få upp avgassystemet, som annars ligger under kardan. Efter avgasrörets böj bakom ljuddämparen skymtar en del av katalysatorn.

I kardantunneln ryms även kylvattnets tur och returör (kylaren sitter av viktskäl bak). I tunnelns framkant syns ett håligt aluminiumfäste, en egen konstruktion för bakre växellådsupphängningen.



Vissa kolfiberdetaljer har Börje själv tillverkat, såsom frontspoiler/splitter.

– Du skär till från kolfiberväv på rulle, bygger upp flera lager och badar på med epoxy mellan. Här är det 6 lager i bottenskivan och 4 lager i den böjda vertikalen. Hela spoileren blir hög och sänkbar.



– Här vid högerhanden ska turbon sitta och sedan ska avgasröret vara rakt i 80 cm och då är vi inne i kupén, visar Börje.



Bromssats, samma som till Porsche GT3 från tyska Porsche-cupen, med 6-kolvsok fram och 4-kolvsok bak.



Börje har skurit ut hela bagageutrymmet och golvet är borta. Bakplåten är modifierad nedtill för att få ut luft. I bagaget ska en 70 liters säkerhetstank med dubbla pumphar monteras, liksom två kylare – för olja och vatten, expansionskärl, elfläktar, batteri och elektrisk huvudströmbrytare. ****kylluft in



En Pizza Pronto köpte Börje någon gång när den var årets julklapp. Några pizzabak blev det knappast. – Men i och med att den värmer från två håll är den bra att värma lager eller drev med presspassning. Sedan ramlar dom på plats hur lätt som helst.



En hel del karossbitar är i kolfiber. Ett kit omfattar: skärmar bak och fram, motorhuv, grill, stötfångare fram och bak, spoiler bak. Bakkärmarna limmas på plats – allt annat skruvas. – Men passningen var inte alltid perfekt. Speciellt limningen av bakkärmen var riktigt knepig, berättar Börje. Bilen anpassad för STCC:s 17-tumshjul för kunna nyttja fälgar och däck som görs i stora serier och är hyggliga i pris. – Men det går att montera bredare däck och det ska jag väl testa någon gång kanske.



En kuggstång som löper tvärs över motorrummet ger stabil montering av styrstagen direkt in med plastbuskning.



Sopnedkastet slussar avgaserna från motorrummet genom kupén ned i kardantunneln



Här ligger en del av alla förproducerade och inköpta delar snyggt ordnade, redo för montering – bränsleledningar, tank, med pumpar, växelspakskonsol, instrumentpanel med ratt, luftledningar till luftdomkrafterna, Optima-batteri.



Justerbart pedalställ är ingen dum idé för en bil som även är tänkt att även gå långlopp med förare av olika längd. Det här stället med gasdämpare är Börjes egen idé. Det löper på en vagn och justeras snabbt till bekvämt läge, istället för att flytta stolen (om rattläget är OK).



Slangrullar, vädringstank till oljetank (vita cylindern), röd brandsläckare till sprinklersystem med 2 munstycken i bagage, 2 i förarplats och 2 i motorrum och svart elpump till servostyrning.



Ett stag i framvagnsbryggans framkant förstärker casterstagens infästningar. Bilden visar även hur långt fram motorn sitter. Väckellådan är en förstärkt och omdrevad 6-växlad Audi S6-låda med Torsendiff.

under 2000 cc för att landa i lilla klassen i Nordic Supercar.

– Så man slipper slåss mot Viper och liknande.

Minvikten är då 1.120 kg med förare. Börje väger runt 80 kg.

– Vore trevligt om vi får ned bilen till 1.000 kg och kan spela med lite ballast också. Ekipaget blir säkert ändå framtungt!

LEIF KÄLLMAN & SÖNER i

Lindesberg, som är specialister på Audis 5-cylindriga, sköter motortrimningen.

– Jag lyssnade lite med Anders Carlsson som är Audi Quattro-specialist, men han bygger inga motorer för över 400 hk. Källman bygger inga för under 500 hk!

Och vridmomentet lär kunna dra iväg en god bit över 700 Nm, när bygget med bland annat ett nytänkt grenrör, är klart att bromsas i bänk.

– Källmans enda krav var att det skulle finnas plats för 80 cm rakt avgasrör efter grenröret. Därför har jag byggt ett "sopnedkast" där det raka avgasröret går in genom torpedväggen, innan det kröker ned genom kupén och in i den breddade kardantunneln.

KBT SAFETY – "Poppo" Persson – fick fria händer att bygga buren "ett mästerverk i rör och svetsning" och en del av det som ger ett styvt chassi, där motor och transmission bultas på utan gum-

mibussningar.

Finnkat platsbyggde bakre delen av avgassystemet inklusive katalysator.

– Sedan fick jag hem bilen i garaget igen och har jobbat mycket med hjulupphängningarna för att sänka bilen ett par decimeter, berättar Börje.

Han ritade upp chassigeometrin i fullskala på garageväggen, fotograferade och mailade till gurun John-Erik Andersson, som efter beräkningar kommit med tips om justering för att optimera vāghållningen och justgeringsmōjligheterna.

De nakna fjāderbenen ska till Öhlins som klår dem med lämpligt avpassade fjādrar och justerbara stōtdämpare.

– Sedan ska jag rigga fāsten för laddluftkylaren och till ett eventuellt luftfilter, resterande avgassystem med det raka röret ska på plats i motorrummet, servopump och tillhörande rör ska på plats.

Och sedan var det högerdōren, som liksom vänsterdōren är i plast men inte ingick i det plastkit med skärmar och huvar som Börje köpt.

– Jag riktar på lack i mars och sedan kan man börja plocka dit alla detaljer permanent.

Motorn har Börje inte stressat med än, men hoppas på leverans fram i sommar.

– Sedan kan det bli dags att se vad den duger till på racerbanan! ●

Snabba fakta

BÖRJE HANSSON

Fōdd: 1953-04-29.

Bor: Henån på Orust.

Familj: Hustru Inger.

Yrke: Driver auktoriserad märkesverkstad för VW, Audi och Skoda, butik och service för Husqvarna skogs- och trädgårdsmaskiner med service, försäljning & service Zetor traktorer.

Utbildning: 3-årig fordonutbildning efter grundskola.

Hobby: Bilsport, utfōrsåkning på skidor.

Klubb: Stenungsunds MS.

Musiksmak: Rock.

Tävlingdebut: 1968 (kartläsare), 1971 (förare bilorientering), 1972 (rally/VW 1302), 1978 (rallycross/VW 1303), 1997 (racing/VW 1303).

Antal tävlingar: Över 500, varav 350-400 tävlingar med "Den Pilgrōna" (VW 1303).

Bilar du tävlat med: VW 1302, VW 1303, VW 1303 Kompressor, VW 1303 Turbo,

Volvo S40, Volvo S60, Seat Ibiza, VW New Beetle.

Sporter du tävlat i: Långdskidor, Biloorientering, rally, rallycross, backe, racing.

Privatbil: Audi A6 1997.

Sportslig framtidsdrōm: Kōra Nürburgring 4- eller 6-timmars på nordslingan med nybygget.

Kan jag bli bättrē på som förare: Spårval i racingen.

Styrka som förare: Lugn.

Stōrsta framgång: Klassfvāa och bāste svensk i 1600-klassen i Skotska Rallyt 1976 (VW 1303). Blev publikidol i udda bil.

Stōrsta motgång: Ledde svensk-norsk rallycrosscup 1978 efter tre av fyra deltävlingar, förlorade slutsegern i brist på taktik i sista deltävlingen.

Sponsorer: Zetor traktorer (rallycrosskarriären), Shell.

Meriter: 1981 nia i rallycross-EM-tävling i Danmark, 2:a Vredestein Cup 1981, par pallplatser i SM-deltävlingar i rallycross och backe.Vann Beetle Cup i racing 1997, 1998, 2000, 2001, 2002.

En av väggarna i Börjes kontorsrum på Orust Motor är fylld med foton från tävlingskarriären i rally, rallycross och racing. Men ner till höger i bild syns också ett foto på Börje vid en lastbil som var inne för reparation på pappas verkstad. Bilden är tagen runt 1960.



Bilden närmast till höger visar Börje i aktion med "Den Pilgrōna" i Skotska Rallyt 1976, där han var tvåa i klassen och bāsta svenskekipage.

Idag står klenoden – numera silverfārgad – under ett skyнке i ett hōrn av garaget skrudad för racing i Beetle Cup, där Börje tävlade med framgång till för fem år sedan.

Totalt har "Den Pilgrōna" gått 350-400 tävlingar i rally och racing sedan Börje köpte den fabriksny från Svenska Volkswagen i Sōdertälje 1974.



Uppvuxen i pa

Börje Hanssons är mer eller mindre uppvuxen i pappa Harry Hanssons Motorverkstad, det företag som småningom blev Orust Motor AB och som Börje tog över efter sin far i början av 1980-talet.

– Jag var enda barnet och jag sprang alltid i verkstan, minns han.

– Jag känner en vāldig glādje i att tillverka prylar. Pā pappas tid var det ju mer sādant i en bilverkstad.

Alltså var det rätt sjālvklart att Börje gick fordonutbildning efter grundskolan och sedan började arbeta hos pappa.

– Pappa hade startat firman 1950 och till en början var det mest service på mc och traktorer. Det blev också reparationsjobb på lastbilar åt åkarna som bodde i nārheten.

Person bilar kom in i bilden på allvar 1956, när firman började sälja och serva VW.

– Vi har varit VW trogna sedan dess och är idag märkesverkstad även för Audi och Skoda. Vi är en av de minsta VW-verkstāderna i Europa som har full status.

Fōrutom bilservice, säljer och servar

man Zetor traktorer och säljer och servar Husqvarnas trädgård- och skogsbruksmaskiner.

Börje tackar sin numera bortgānge pappa för att han kunde komma igång och kōra rally och rallycross.

– Pappa var inte aktiv i motorsporten, men mycket intresserad.

– Utan hans hjālp och ekonomiska stōd hade jag knappast kunnat kōra kōra.

Redan som 15-āring debuterade han dock som kartläsare och att sedan börja kōra bilorientering var inte sādant. Småningom blev det med pappas backning även rallykōring och Börje vara bara 21 år gammal när han kunde skaffa sig en av de ātrāvārda pilgrōna VW 1303-vagnarna som bara såldes till licensierade tävlingsförare.

De pilgrōna var prestandamāssigt rena standardvagnar, i egen fārgnyans, utrustade med Recaro-stolar och rallyratt, men saknade Eberspāchervārmare och rostskyddsbehandling.

– Jag kōrde flera hundra tävlingar med bilen, men sād hāngde jag med Bertil



ppas verkstad

Molander på rallycross och tyckte det såg häftigt ut.

– Bertil tyckte att vi skulle bygga varsin kompressormatad VW 1303 och köra rallycross.

”Stisse” Lindstedt var först med att bygga en sådan bil och hade stora framgångar.

– Det var komplicerade motorbyggen med elfläcktar till mantelkyld topp vattenkyld intercooler i en låda under kompressorn och extra batteri. Men med all tyngden bak och kompressorn som gav enormt vrid från låga varv var bilarna rena startraketer.

– Det gjorde nästan inget om man i starten råkade lägga i fyran istället för tvåan vridet räckte ändå för att spinna loss drivhjul.

Dessutom var bilarna lite udda och spännande och risken att bli bortgallrad i de överfyllda rallycrossstävlingarna var minimal.

Börje fick sitt ”break” i rallycross, när han fick hoppa in som ersättare i en norsk-svensk serie och ledde den till fjärde och sista tävlingen.

– Jag borde blivit slutsegrare, men

körde inte taktiskt och fick stryk av en norrman. Men efter den serien var jag etablerad rallycrossförare.

Men efter tre år tog turboladdning över som vinnarkoncept.

– Jag minns hur turbobilarna blåste förbi på långtrakorna.

– Så efter tre år blev det en Sune Jansson-turbo istället. Det tog en säsong att fullt ut lära sig hantera den långsamma turboresponsen och gå på gasen igen tillräckligt tidigt vid inbromsning.

Någon ombyggnad av 1303:an till 4wd gjorde aldrig Börje. Istället tröttnade han på resorna, sålde bilen och lade av.

Åtta års tävlingsuppehåll blev det och under den tiden hann han renovera en gammal VW 1303 cab.

Men sedan lockades Börje att testa racing, gjorde i ordning sin pilgröna för Beetle Cup, där han hade stor framgång. Och sedan dess är han frälst på racing.

– Som åskådare föredrar jag rallycross, där det händer mer, men inte som förare. Även om jag kört aldrig så många varv på en racerbana, så går det att justera spårvalet lite och förbättra!