



Christer är förstås nöjd med sitt motorbyte. Speciellt efter att nu ha kört drygt 500 problemfria mil. En längre semester tur med husvagn vårlade heller inga problem. — Man märker knappt att man drar en husvagn nu längre, säger Christer som naturligtvis aldrig blivit stoppad av polisen.

**Volvo 242 DL mästarbilen för krypkörare, men**

# AKTA DIG FÖR GUBBIL

**Det kan hända vem som helst som har muskelbil i stockholmstrakten.**

**En Volvo 242 DL dyker upp jämsides och signalerar fullt järn.**

**I regel förstår inte jänkebilsägaren inviten och smyger iväg lika försiktigt som vanligt. Men han kanske retar sig på den uppvisiga ynglingen i gubbilen, bestämmer sig för att ryta till och visa musklerna lite.**

**I det ögonblicket har han troligen gjort bort sig.**

**För den som satsat på en riktigt vass gatbil är det inte trevligt att skåda in i det ynkliga avgasröret på en 242:a.**

**Inte ens om det viskar vässad V8. . .**

Av Anders Bostic Envall (text), Jan "Putte" Lundmark (foto)

■■■ Volvo 242. Snark och gäsp.

Den gubbigaste av gubb-bilar och lika tråkig som pålitlig.

Det enda som fattas från fa-

briken är inbyggd hatt över förarsätet, förstoringlins i vindrutan och ett fack för utbetalningskortet från pensionskassan. Och handen på hjärtat, nog

borde väl Volvo utrusta bilen med en radio med kontakt för hörapparat?

Det vore också på sin plats att en spatserkäpp följde med varje ny bil som present. Helst i samma färg som bilen. En sann mästarbil för krypkörarna med körkort från den tiden då Frank Zappa hette Glenn Miller.

Volvo 242 är i sin skepnad en perfekt täckmantel. . .

Ett exempel:

Vid korvkiosken är det som vanligt ganska livligt och plötsligt vrålar en motor, däck skriker och stora vita moln stiger upp långt över Sibylla-skylden. Farbror polisen dyker upp runt hörnet, som vanligt på språng efter världens ondska.

Polisen hittar två bilar i rökken, varav en Volvo DL vars närvaro inte lämnas en sekunds tanke. Däremot är stackarú i Valianten högvilt!

Där sitter han som ett frågetecken i sin upphissade Valle med tuff lackering, tärningar och allt. För att kunna höra de mörka orden från polismannen tvingas han skruva ned volymen på Chuck Berry och får sedan ta

fram körkortet med samma hand som han håller den halvätta parisaren i. Livet är inte värt att leva när sedan reglerna om spårvidd rullas upp. . .

Under tiden pyser den nya Volvon iväg från korvkiosken. Den riktiga boven i dramat lämnar obemärkt brottsplatsen med ett sjujädrans vattentätt alibi: Volvo 242 DL av årsmodell -81. Dessutom rödbrun till färgen! En helt ny, vanlig, vardaglig, trött och gubbig Volvo. Men avgasröret viskar V8!

Ett strypt viskande från en trimmad 5,7 liters Chevrolet V8. 350 alltså! En minst sagt obehaglig Volvo. . .

**Hjälm bättre än hatt**

■ Den flinande ägaren, Christer Eriksson från Trångsund utanför Stockholm, är mer i behov av en hjälm än en hatt.

Förklara infallet, tack!

— Äh, det såg så lätt ut, och det var det egentligen också, säger han och försöker låta som om han sätter V8:or i Volvos hela veckorna.





# EN SOM VISKAR V8!



*Hoppsan! Vadnudå? Det här är ju en Volvo. . . men motorn ser ju ut att vara en. . . en Cheva V8! Jodå, Christer Erikssons 81:a 242 DL består av betydligt fräckare modifieringar än den att fronten kommer från 260-serien. När huven är stängd kan ingen ana att denna Volvo är mer än tre gånger starkare än normalt. . .*

Att han jobbar på en bilskrot är i alla fall halva förklaringen.

— Vi hade en liknande kärra stående utan motor och låda. Jag kikade lite och tyckte att det såg tillräckligt rymligt ut. Sen hängde jag i block och låda för att få det bekräftat. Det var grönt!

En dag dök det upp en Volvo 81:a på skroten till rätt kurs. Komplet men utan dörrar och inredning. Christer slog till och fixade det som fattades. Åkte sedan hem till garaget och hivade ur B21:an med tillhörande automatlåda. 100 hästar skulle bli 350.

— Motorn har jag fått låna av en kompis som inte behöver den just nu. Det är ett 4-bultat block med 11:1-kolvar, Musse Pigg-toppar, ganska snäll hydraulkam, Scorpion-insug, Holley 600 förgasare och. . . ja, lustgas förstås, berättar Christer som tycker att lustgasen nästan är överflödig.

— Jaa, det spinner tillräckligt ändå, men, det är klart, då det slutar att spinna så är det ju härligt att ha. Skillnad blir det ju!  
Vänd!



# Vad gjorde Volvon vid Norrtull

Forts. från föreg. sida

Lådan som sattes i är en TH 350 och mellanaxeln fick kapas ca 2 dm.

Utrymmet i torpeden var begränsat.

— Det blev snävt men jag ville inte sätta igång och kapa i bilen, då sjunker ju värdet direkt. Det är ju i alla fall en 81:a, menar killen som en dag säljer den som en helt vanlig Volvo.

— Visst, originalpaketet ligger i garaget och väntar. På 6 timmar tar jag ut Chevagrejorna och efter ytterligare 6 timmar sitter original på plats igen. Inte ett spår efter "vinkeln", menar Christer som inte kommer att ha några problem med Svensk Bilprovning då det blir dags.

12 timmar i garaget och Volvon är en Volvo igen!

För att förenkla dessa motorbyten har han kopplat in V8:ans el i en motsvarande stickkontakt som B21:an har. Med ett enkelt klick är eldragningen klar!

Hemgjorda motorfästenmodell Special vållar heller inga



*Vad är det här för tråkig gubb-bil som kommer här då? Ha, löjligt! En 242:a med en front från 260. Gäsp! Men skenet bedrar verkligen i detta fall och en verkligen obehaglig överraskning väntar dem som är oförsiktiga. Pyset i avgasröret övergår till ett tjut.*

problem. En verktyglåda är vad som krävs.

Bakaxeln är en diffad Volvoaxel med 3,91-utväxling. Från en polisbil.

— Den håller fint än så länge, men det beror ju på att däckerna spinner istället. Originaldäck, förklarar Christer som hade mest problem med avgassystemet. Grenrören.

— Visst, det var verkligen bökigt. Rattstången går ju rakt in i högen. Jobbigt!

Sen har jag fått dra ihop grenrören högre upp än vanligt

för att få plats längre ner. Man kan knappast kalla det för headers. Möjligen en hög avgasrör, skrattar han.

Resten av avgassystemet kommer från 260:an som är skarvat till ett enda slutrör. Som vanligt med andra ord.

— Visst det är viktigt. Bara ett pysande avgasrör. He, he.

## För lyckat vid Norrtull

■ Bilen var klar. Inte ett spår på utsidan röjde vad som fanns på insidan. Enda chansen att upp-

täcka verkligheten är att öppna huven. Christer Eriksson hade lyckats. Men det blev för lyckat.

Det visade sig då han för första gången begav sig till Norrtull. Stockholms streetrace-näste nummer 1.

Där skulle han stila med sin Volvo-sleeper inför killarna. Men det blev ett nederlag. Hur Christer än försökte att dra uppmärksamhet till sig med diverse motorljud och hjulspinn så verkade alltid reaktionen bli densamma. Förvånade tittade man på den oroliga Volvon och funderade väl mest på vad den gjorde där. Och inte hade föraren hatt heller. . .

Först vid andra besöket på Norrtull blev det napp.

— Det berodde på att det hade börjat läcka i flänspackningarna, så det lät väl lite konstigt, menar Christer som plötsligt hade 100-talet nyfikna näsor tryckta mot bilen.

Sedan dess har Christer åkt drygt 500 problemfria mil. En långfärdssemester med husvagn inräknad.

— Roligast var att blåsa om andra husvagnskeppage i långa uppförsbackar där de pressade på i 50 - 60 km/tim. När vi gav järnet stod de som parkerade, he, he. Man känner ju knappt av en husvagn bakom Volvon längre. Forts. sidan 28

# Förvånade över accet i 242:an

Forts. från sidan 18

Däremot är det svårt för Christer att få dra mot någon vass bil vid trafikljusen. Han försöker så fort han får chansen (det är ju därför bilen blev till) men det slutar i regel med huvudskakningar eller gapflabb i de andra bilarna. Man vet inte riktigt vad killen i den rödbruna Volvon bredvid menar med sitt gestikulerande och ryckande. Det sista man tänker på är att han **vill dra!**

Men vi får se ett race!

Vid ett trafikljus på den 3-filiga Valhallavägen i Stockholm förbereder en Cuda 340 och en Challenger 440 sig för ett spontant race. Christer smyger in i tredje filen och ger järnet samtidigt.

Med m y c k e t stor förvåning ser de andra två killarna att en Vovlo 242 DL ligger jämsides hela vägen. . .

— Lika förvånad var killen som åkte en Suzuki flerkubikare mot mig. Egentligen åkte han inte mot mig, men han upptäckte att jag följde med och körde sedan efter mig för att fråga vad det här var för slags Volvo, men jag sade bara åt honom att hans hoj måste gå dåligt, he, he.

— Men jag har problem att varva ut på trean, och det var väl väntat med det här avgassystemet. Det känns att motorn nästan kvävs på höga varv. Men det blir ändringar till nästa år, säger Christer Eriksson.

— Förmodligen blir idén överförd till en 245-kaross. Med bättre avgassystem, en Vega-turbin, fälgarna ska breddas 1 tum inåt och 1 tum utåt.

— Men det blir om jag får tid, jag vill ju ha klar min riktiga streetracer också. . .

Rikti. .stree. . VA?!

— Jo, Cudan min du vet. Med 426 Hemi, kompressor, Hilborn-injektor, kapad Dana 60 med Strange axlar, 17 tums bandäck innanför skärmarna och lite annat smått och gott. den blir klar till våren hoppas jag. Volvon, ja, det är ju bara slit-o-släng-bilen min. I väntan på bättre. . .

Jaha, det är bara att se den tragiska verkligheten i vitögat grabbar och tjejer. Nu riskerar vi hädanefter även att åka på däng av en slit-o-slängbil. . .

Dessutom en rödbrun Volvo 242 DL 81:a!

Tur ändå, att den är utan hatt och käpp. □