

Håkan har bibehållit ett diskret yttre på sin dräpar-Volvo

DEN OPTIMALA 242



NO NAME. Håkan håller en diskret linje och vill ogärna skylta med sitt registreringsnummer. Dels försvinner lite av anonymiteten, dels finns det alltid folk som inte kan skilja på mitt och ditt.

Det finns de som trimmar utsidan på bilen mer än motorn. Plastkit, feta hjul och dekalering till max. Sedan finns det de som lägger alla resurser under skalet. Håkan Olsson är en av dessa. Med en stygg turbomotor bromsad till 432,4 hästkrafter förpackad i en oskuldsfull Volvo-kaross är det mer än en som gått på pumpen!

Av Gunnar Ljungstedt
(text & foto)

■ ■ ■ — Nästan original va? flinar Håkan Olsson när även treans växel gått bet på att hitta fäste i asfalten och motorn rusar upp hysteriskt. Att försöka svara är omöjligt. Den stumma fjädningen gör talet sönderhackat ungefär som i en dålig mobiltelefon.

En original Volvo 242 Turbo -81 har förvandlats från gubbkörd standardknarr till ulv i färkläder.

— Jag köpte den för sju år sedan av en äldre herre på Östermalm i Stockholm. Då hade den bara gått 8.000 mil, berättar Håkan.

Bilen revs isär direkt. Riktlinjerna var redan utstakade. Håkan ville hålla sig till Volvos grundkoncept och förbättra tills han var nöjd. Det skulle inte bli någon racerbil som aldrig fungerar utan en "daily driver" som ändå inte skämdes för sig om någon stack upp på motorvägen.

Bra väghållning

■ För tio år sedan sålde Håkan en 240 Turbo liknande den här till förmån för ett husköp. Några år senare hittades den här bilen som Håkans garage härbärgerar idag.

Karossmässigt är Volvon helt original. Det enda som inte riktigt stämmer med försäljningsbroshyren från 1981 är hjulen.

Mycken möda har lagts på väghållningen. Ambulansspindlar fram tillåter gynnsammare hjulvinklar än original. Uppflyttad krängningshämmare, nedvinklade bärramar och förlängda styrarmar borgar för goda vägegenskaper. 960-skivor med Mintex-belägg slår hejd på framfarten när det svänger för mycket.

Eget recept

■ Tidigare satt en Grupp A-motor i bilen. Men efter ett tekniskt missöde var det dags att tänka om.

— Värmen tog en ventilfjäder som tappade hårdningen och blev lite för kort, ryser Håkan vid minnet.

Den nya motorns botten del är nästan original Volvo B23ET. Stålstakar drejade av svenske Stefan

Verdi och kompletterande kylkanaler till toppen är väl det som avviker mest. Toppen är i ordningställd av Kenneth "Grottis" Nyhlen med uppsvetsade förbränningsrum likt Volvos Grupp A-toppar. Faktum är att det var Grottis som byggde Grupp A-locken på den tiden det begav sig.

— Den här toppen är strået vassare än Grupp A-locken eftersom det sitter lite större ventiler i, säger Håkan.

Det stora jobbet är nedlagt på motorns turbo- och bränslesystem. Bland annat tyckte han att plenumkammaren var i minsta laget.

— Det var bara att kapa isär insuget och bygga ett nytt plenum, menar Håkan med en axelryckning. Han får det att låta som om det vore en vanlig serviceåtgärd.

Turbon är en Garrett T04E med AR100 turbinhus och AR60 kompressorhus.

— En 46 millimeters restriktor sitter i för att få upp gashastigheten, fyller Håkan i. Sedan modifierade jag en Audi wastegate med en större ventil. Svetsade bara på mer material på den befintliga!

Fiffiga grejer

■ Spridarna kommer från tyska Siemens och flödar 550 kubik i minuten. Bränsle fås genom ett hembyggt fördelningsrör. Styrningen av bränsle, laddtryck och tändning är fjärran från 81:ans originalprylar. En MBE-Systems styrenhet håller koll på rubbet, även laddtrycksstyrningen. Systemet är sekventiellt. Sprutet levererar alltså soppa i sekvens, inte i grupp som originalsystemet.

— Det är ganska enkla men fiffiga grejer, berättar Håkan samtidigt som han brer ut ett kopplingschema över elektroniken. Kolla här får du se...

300. Originalinredningen har kompletterats med en uppsättning stolar med sidostöd. Annars rasar man ner i askkoppen när Håkan tar kurvorna likt Schumacher. Hastighetsmätaren är graderad till 300 km/h...



RECEPT

Bil: Volvo 242 Turbo -81

Ägare: Håkan Olsson

Motor: Volvo B23ET-block, borrar 0,60, borrarade kylkanaler till toppen enl. Grupp A. Smidd standardvev, Verdi stålstakar, smidda originalkolvar med nedtagen kompression. Kompressionsförhållande 7,5:1, 405-topp byggd av Grottis med uppsvetsade förbränningsrum typ Grupp A. 48 mm insugsventiler, 38,5 mm natriumkylda avgasventiler, original ventilfjädrar kompletterad med extra innerfjädrar. T5-kam 267 grader, 11 mm lyft. Justerbart kamdrev. Original smörjsystem med flyttat oljefilter. Stiftat och modifierat svänghjul. Garrett T04E turbo, AR100 turbinhus, AR60 kompressorhus, 46 mm restriktor, modifierad Audi wastegate med större ventil. B23E-insug ombyggt med större plenumkammare, 16V-spjällhus 65 mm, hembyggt fördelningsrör till spridarna, Siemens 550 cc spridare, modifierad Volvo FL7 laddluftkylare med specialbyggda tankar, 940 turbo-kylare, ITG 83mm luftfilter, HKS avlastningsventil, Porsche bränslepump+1-liters catchtank. Styrenhet MBE Systems 903, sekventiell med laddtrycksstyrning, fördelaröst, dubbeländning, hembyggt kabelhärva, justerbar Bosch bränsletrycksregulator, hembyggt grenrör i 304-rostfritt 44,5x2mm, 4-1 system, främre avgasrör 83x1,5mm rostfritt, 3" bakåt genom hembyggt 3" ljuddämpare i rostfritt. Laddtryck c:a 1,4 bar. Motorbygget och mappningen utförd av Håkan och Kenneth Andersson.

Effekt: 432,4 hk vid 6.500 rpm. Vridmoment 514 Nm vid 4.500 rpm.

Kraftöverföring: Femväxlad Getrag-låda från BMW 635, BMW M1 sinterkoppling, kortad 760-kardan, Sällholm växelspak.

Framvagn: Original fjäderben modifierade med R-sportdämpare, Rally Elitfjädrar, ambulansspindlar, 35mm nedflyttad bärram, uppflyttad krängningshämmare, förlängda styrarmar och ambulansbussningar.

Bakvagn: Original turboaxel med 3,73:1 utväxling, diff, kortade momentstag, förstärkta bussningar, Bilstein-dämpare och mindre fjädrar med konstant längd, Volvo-spacers.

Bromsar: 960-skivor med breddade originalok och hemgjord infästning fram, originalbromsar bak, Mintex-belägg och metallomspunna slangar runt om.

Fälgar: Atev 7,5x16" runt om.

Däck: Michelin 205/55-16 fram, 225/50-16 bak.

Kaross: Original.

Inredning: Original med Momo-stolar och VDO Visioninstrument.

Motivering: Att bygga en rask sleeper som går att använda.

Tack till: Grottis, Kenneth Andersson på Motortjänst, Lasse på Haninge Motor, Anders, Micke, Matte, Petri och Lillen på Magnum Racing.



KEPERN

Mappningen sköts med en vanlig PC. Håkans polare Kenneth bistod med hjälp för att få till den biten. Törs man gissa att det blivit några nattliga resor nedför testrakan innan allt stämde? MBE-boxen styr även det fördelarlösa tändsystemet som skickar på dubbla gnistor vid varje tändtillfälle.

Hysteriskt vilddjur

■ Höga effekter kräver gedigen kraftöverföring för att fungera. Lite tidigare trubbel, som att startkranen separerat från svänghjulet och liknande, har sorterats bort. En Getrag-låda från en BMW 635 har tagit plats bakom Volvo-motorn. Det enda som håller!

Att få växellådan att passa mot Volvo-motorn var inte gjort i en handvändning.

— Jag fick göra en adapter, anpassa svänghjulet, bygga ett nytt bakre fäste och ordna ett nytt spakställ.

Motorns karaktär på låga varv imponerar verkligen. Tills Håkan golvar pedalen. Volvon förvandlas på bråkdelen av en sekund från präktig familjebil till hysteriskt vilddjur!

— Bär iväg hyfsat, va?

De frambromsade 432 hästkrafterna är den optimala balansgången för Håkan. Samtidigt som han kan åka till IKEA och handla har han ännu aldrig blivit frånåkt av någon motorcykel. □

KNAPPAST STANDARD. Vi vill minnas att det inte var riktigt så här det såg ut i försäljningsbroschyren från Volvo. En och annan timmes funderingar och arbete ligger bakom det som verkar så enkelt. Håkan har även en rutig keps i bilen för att understryka det sömniga intrycket vid rödljus. Han vägrade dock kategoriskt att posera i den.



LÅG PROFIL. Det förrådiska stuket har fått både en och två höjare att börja tänka på pension.

