

Trimning med grova verktyg

Måste det vara så krångligt? Tekniken i bilarna har blivit mer och mer avancerad med åren. Det har blivit svårare att fixa felen själv. På sätt och vis var det bättre förr — innan datorernas intåg.

AV JOHAN ERIKSSON (TEXT), HÅKAN "MOLLE" MOLIN (FOTO)

För länge sedan, i en värld långt bort, var sekventiell insprutning, variabla ventiltider och klimatautomatik ord som plockade ur en science fiction-roman.

Det var en vacker tid på många sätt. I vart och vartannat garagekunde förbränningsmotorernas självutnämnda betvingare experimentera sig fram till rätt inställningar på tändkurvor och bränsleblandningar. Det verktyg som behövdes hängde oftast på väggen eller så kunde man låna dem av grannen.

Effekt var något konkret och mekaniskt. Det gick att se förändringar man gjorde med blotta ögat. I dag är situationen en helt annan.

De vildaste visionerna från mitten av det förra seklet har blivit verklighet. På gott och ont har datorerna tagit över i bilarna. Det går inte att åtgärda brister med enbart skruvmejsel och skiftnyckel längre. Det krävs finlir, tangentbord och rätt sorts dataprogram för att optimera en modern motor. Experimentlustan har tvingats ge vika och expertisen har tagit över.

Chipsvägrare

Men det finns en grupp människor som går mot strömmen, som håller liv i traditionerna. Mikael Jonsson från Jönköping är en av dem som hyllar den gamla tidens ideal.

— Jag tycker det är kul att skruva och ville ha en bil som gick bra utan trimchips, säger han.

Bilen han äger är en clean,

Metallic-blå Volvo 142-73, med en gammal hederlig dubbelförgasare och massor av ledigt utrymme runt motorn.

— Det är alldeles för trångt under huven på nya bilar. En gammal Volvo är lätt att meka och så är den inte lastad med en massa krånglig elektronik.

Mikael menar att det går alldeles utmärkt att få fart i dem utan sådana moderniteter. I hans bil har en vassare kamaxel och Weberförgasare parats ihop med den klassiska B20-motorn. Effekten har han inte mätt, men stallet hyser betydligt fler än originalets 90 hästkrafter.

— Visst får man pruta lite på körbarheten. Det händer inte så mycket under 2.000 rpm. Är man gasglad som jag funkar det utmärkt ändå.

Puts och studs

Mikael hymlar inte heller med att han tycker bilens utseende är minst lika viktigt som det är att få fart på den.

Förutom att vara styvnackad chipsvägrare har Mikael hållit sig borta från plasträsket också. Inte ett ögonlock så långt man kan se. Karossen har rensats på lister och andra utstickande detaljer. Annars är det mesta orört.

— Nja... Det är inte riktigt sant. Karossen är helrenoverad och ser mer original ut än förut, påpekar han. När jag köpte den var den rejält skärmbreddad. Snygg på ytan men under fanns det rost överallt

TESTAR BARA. Inför debuten på racerbana nästa år har Mikael fått nöja sig med att testa gränsen för greppet på bakhjulen.





FÖR KLEVA. Hjulen är precis lagom stora. Det är bromsarna som inte pallar trycket. Nästa år ligger original-nejdarna i lådan för osorterat skrot

EJ TESTAD. Säkerhetsburen är ett måste för äkta bar racerstuk. Hemsnickrad och säkert bra att ha, men Mikael har inte planerat att funktionsprova den.



Trimning med grova verktyg



Traditionella fakta

- **Bil:** Volvo 142 -73.
- **Ägare/byggare:** Mikael Jonsson, Jönköping.
- **Kaross:** Rensad på lister, borttagen främre stötfångare, bakre hjulhusplåten neddragen två centimeter för att följa hjulens form, grill och strålkastarhus från 1972 års modell, strålkastare med positionsljus, vita blinkers på original positionsljusens gamla plats.
- **Motor:** B20, Weber 36 dubbelförgasare med Trendab adapterplatta, hemlig kamaxel, 4-2-1-grenrör, 2,5-turms avgassystem. I övrigt standard.
- **Effekt:** 90++ hk.
- **Transmission:** Volvo M41, 4 växlad manuell med overdrive.
- **Hjulupphängning:** Jamex stötdämpare och sänkningsatts, nya gummibussningar. I övrigt standard.
- **Bromsar:** Original.
- **Fälgar:** Arbet II, 7,5x17.
- **Lackering:** Blå Metallic, utförd av JS Billack.
- **Inredning:** Volvo 240 instrumentpanel, Cobra racingstolar, Luisi GT-ratt, bultad säkerhetsbur, borttaget baksäte, blå trollkarl i backspegeln.
- **Byggtid:** 1,5 år inklusive all rostlagning.
- **Tack till:** Pappa Lars Jonsson för all svetshjälp, Rickard Palm för puts-assistans och Krister "Smeden" Jacobsson för all möjlig hjälp.



HOBBYRACER. Mikael mäl har varit att bygga bilen för bankörning ända sedan 142:an inhandlades. Därför har originalstolarna hivats till förmån för rejält skälade sportsitsar och en greppvänlig ratt. Instrumentpanelen kommer från Volvo 242. Gossegubben i backspegeln har lillasyster donerat.

och spackel. Jag tror att jag har rensat bort 20 kilo — minst! Mycket av plåten är nytt.

Trots att Mikael bara har gjort små avsteg från originallinjerna är slutresultatet en clean och fräck gammal Volvo. Om inte annat vittnar hans prispokaler om det.

—Tre priser har det blivit, säger han. Jag fick tredjepris i klassen Street Machine på Custom Motorshow i påskas. Sedan har det blivit två andrapriser i Volvo-klassen. Först på *En dag på Strippen* i Emmaboda och sedan på *Bilsport Action Meet*.

Långt ifrån klar

Den blå 142:an har även en annan uppgift, minst lika viktig som att plocka priser på utställningar. Redan från första början var planen att bygga en bil för klubbträffar på racerbana. Det är kompisen Rickard Palm som

hars smittat Mikael med bankörningssvaret. Även han kör trimmad, blå Volvo, fast en 240 Turbo.

—Jag följde med Rickard på en banträff förra året och blev jättesugen. Efteråt var jag bara tvungen att ha en egen banbil.

På den vägen har det varit, men än har Mikael inte vågat sig ut på allvar. Rädd för att behöva skäm-

mas inför kompisarna tycker han att bilen behöver uppgraderas på ett par punkter.

—I år har jag inte kört annat än på gatan med den. Bromsarna är till exempel original. De håller inte för riktigt hård körning. Hjulupphängningen bak behöver förbättras också och så vill jag ha mer effekt ur motorn, medger han. Men det har varken funnits tid eller pengar. Så här långt har allt lagts på att renovera motor och kaross.

Till nästa säsong hoppas Mikael ha fått till våghällning och motor som motsvarar hans högt ställda krav. Bilens utseende har han redan fått till precis som han vill ha det.

Under huven ska ett par Weber 45 ersätta den gamla 36/36:an. Kanske tillkommer ett turboaggregat. Någon dator kommer aldrig att komma i närheten av Mikael Jonssons bil — var så säker. □

BRÖDERNA BLUES. 102 kilometer kvar till Anderstorp. Full tank, en blå trollkarl i backspegeln. Med solglasögonen på plats är det bara att ge järnet!



CLEAN. Det är precis så här Mikael vill att bilen ska se ut. Allt onödigt tjafs har prompt rensats bort. Annars är linjerna original Volvo 142.



MEGAFON. Det är en ren slump att ändröret ser ut som det gör. Det skulle sticka ut där bak egentligen. Men det ser kaxigare ut så här.



ORIGINAL. När original tanklock är så här snyggt och prydligt ska det självklart synas.