

ARBETAREN. Henrik Mattsson är en riktig slitvarg i verkstan. Både på jobbet och på fritiden. Observera den blålackade botten i lamporna.

Henrik Mattsson har bestämt sig — hans

MAXAD VO

Vad bra att vi har dåliga förlorare! Tack vare det flödar kreativiteten för att nå nya höjder. Henrik Mattsson från Linköping är just en sån. Dessutom är han en envis garageråtta av värsta slag. Historien om Henka och hans Volvo är inte över än. Här berättas hur han tagit 240:n till ständigt nya höjder i detaljfinish.

AV ARILD DYRKORN (TEXT & FOTO), GUNNAR LJUNGSTEDT (FOTO)

Henrik Mattsson (26) är ingen talare. Men vad han har att säga är rätt enkelt. — Jag är en dålig förlorare!

Därmed är saken klar. Henrik

ger sig inte förrän han vunnit 200-klassen på Vallåkraträffen.

Henka, som han också gärna kallas, debuterade på Vallåkra -98. Då kom den blodröda 240:n trea i klassen.

— Jättekul!

240 ska bli en Vallåkra-vinnare

LVO-MIX

Sen var det det där med dålig förlorare. Bismaken i munnen kom direkt när någon annan kom och klev upp högre på prispallen. Bara en sak att göra...

Välhemma i verkstan revs Volvon ner direkt. Det enda som var blodrött efter detta var tänderna. Nu gällde seger, inget annat!

— Åh, jag tänkte bara montera ett racetanklock, 86:ans huv och lägga igen nyckelhålen, säger han blygsamt.

En ärligare utsago kommer snabbt.

— Sen blåstrade jag plötsligt hela underredet. Då var det kört.

Märk att detta gjordes på en helt nyrenoverad bil som bara varit ute halva sommaren. Tala om mekarvansinne!

Nyskrotade delar

Kjölpaketet dög inte längre. Den hottade B 21-turbomotorn åkte ur, 17-tums JP-fälgarna bedömdes för små, inredningen för original. Kort sagt, allt utom råkarossen diskvalificerades. Självklart rostfri och ombyggd med nyare 80-tals front och akter.

Henrik utnyttjade jobbet som mekaniker på Rejmes i Linköping (jäpp Volvo) för allt det var värt. ▶



940-PANEL. Efter en släng av sågen gick det att klämma in den modernare instrumentpanelen. Hastighets- och varvräknaren från smått klassiska 242 GT sitter i en kolfiberpanel. Andra, mer oväsentliga Volvo-klockor är hänvisade mot höger.





Maxad Volvo-mix

► Plockade delar billigt från alla möjliga nyskrötade Volvo-modeller.

På kvällarna försvann han direkt ut i hobbyverkstan för att utveckla konstverket — 240:n. Tjejen fick sitta ensam hemma och längta...

Blir du aldrig trött på att meka?

— Jo, då sitter jag i verkstan och funderar. Kan sitta och klura flera dagar i sträck. När en bra idé poppar fram, låter jag den mogna i huvudet några dagar medan jag mekar på något annat.

Först ut var bakskärmarna. Henka hade nämligen lyckats få tag på 19-tumsfälgar från den BTCC-kopia av 850 Volvo använde på utställningar. Fråga honom bara inte hur!

Värsta racelooken med krysser och centrumbult hägrade. En liten utdragning av skärmkanterna

var därför ett måste därbak.

— Jag drog ut skärmarna i bakkant och lade in plåt mot bilens bakplåt.

Man måste nästan ha smugglats i bagagerummet under en vild biljakt för att upptäcka att bakänden blivit 8 cm bredare.

Men det ville sig ändå inte. Fälgarna var misstänkt tunna vid centrumbulten.

— Volvo hade svarat av fälgcentrumet för att montera fälgarna på utställningsracern. Jag fick gjort en styrkeberäkning av fälgerna — tyvärr oanvändbar.

BTCC-mockupen hade nämligen original hjulupphängning med adapter för centrumbult. Dessa tog för mycket plats och fälgarna svarades därför brutalt. Bilen var aldrig körbar och fälgarna du-

ger idag bara som bordsunderrede eller slangspolar.

Nej, alla delar som glimmar är inte guld värda. Henrik bet ihop och köpte en omgång ASA 18-tumsfälgar och fyllde upp med spacers. Vänta bara till nästa sommar...

Prototypdelar

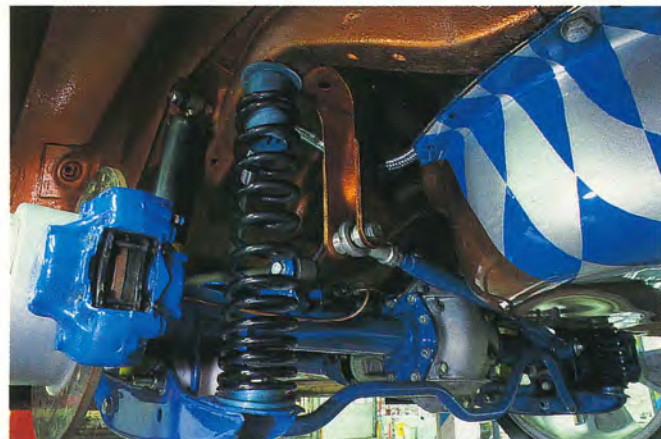
Längre in under bilen finns dock mer race-mums.

— Hittade en Grupp A-diffklump i aluminium på en gammal baktävlingssbil. Den sparar tolv kilo ofjädrad vikt. Inuti fanns en diffbroms av okänt ursprung. Hela den skönt blålackade bakaxeln monterades 2 cm längre framåt. Så att hjulen hamnade rätt i hjulhusen.

En ny kraftkälla behövdes för att driva hjulen. Ynka 200 hästar räcker ju inte för en vinnar-Volvo. Nä, här behövdes en bättre grundmotor.



FEJK. Konstläder pryder 850-stolarna, baksätet och dörrpanelerna.



FULLFJÄDRAD. Soppan har fått en schackrutig hemvist och bakaxeln är 12 kg lättare tack vare Grupp A-klumpen. Vörd sin lätta vikt i guld, eller var det aluminium?

REJSIG PUTS.

Under den blanka ytan finns en riktigt het B230FT. Trots att Svenssonspisen i princip är uppbyggd som en racemotor tycker Henka den funkar helt okej i stan. Nu är den dock nerplockad för ännu mer effekt — och bättre puts.





COLOUR CONCEPT. Vad göra när 760-bakljusen inte finns med vita blinkers? Jo, man lackar bilen Saffran!



FÖR F40. Henrik beställde tanklocket från England. I paketet som kom på posten stod att läsa att firman levererade likadana lock till Maranello, för Ferrari F40. Dyrt? Javisst!



DUBBELT FETT. Två fyrtumsrör skjuts ut genom stjärten. På mitten så klart, helt trendenligt.

Henka valde den betydligt modernare B230FT från 940 Turbo. Och Volvo-meken fick tag på fler gamla motorjuveler. Fråga honom inte hur nu heller! Denna gång var det en uppsättning mycket speciella kolvar.

— Helt oanvända prototypkolvar som ger 7,5:1 i komp. Fick borra blocket 060" för att få ner dom.

Resten av spisen fylldes av välbalanserade och polerade originalgrejer, men toppades med en omslipad Grupp A-kam.

För att mata soppa valdes ett programmerbart Haltech-sprut och en Garrett T04 turbo med omslipad impeller på insugsidan.

— Och rören från turbo till intercooler och insug är bränslerör från JAS Gripen, berättar Henka stolt.

Men det är ju en Saab?

— Jag vet, men rören väger ingenting.

Även intercoolern har svaga Saab-anor. Det är äkta grovsmide för Scania. Lite kortad för att passa in under fronten och med nya gavlar.

— Den är monterad i skruvhålen för stötfångarskenorna.

Slutligen kryddades kraftkällan förstås med stålomspunna slangar, blåloxerade kopplingar och blålackade detaljer. Saffran, blankt och blått över hela härligheten.

940 i 240

Showmotorns ettriga och obromsade kraft styrs med hårda tag från kupén. Sinterkopplingen är av typ av/på. Och bromsklossarna kläms utan servo. Så vänsterfoten får jobba hårt, medan högerfoten används mer försiktigt för att portionera 1,2 bar laddtryck via gaspedalen.

Då är det skönt att vila resten av figuren i sköna 850-fåtöljer dragna i äkta fejkkläder. Sånt material tål ju glassätande kläffingriga snoringars hungriga intresse på bilträffarna.

Även instrumentpanelen är av nyare modell. När såg vi en 940-panel i en 240 senast?

Aldrig!

Orsaken är nog jobbet som krävs för att få klämma dit skiten. Enkelt förklarar – ingenting passar. Men ska man vinna på Vallåkra så...

— Jag gjorde nya fästbalkar för panelen. Kapade den och byggde om välvningen för rutan och gjorde utväxlingar till värmevreden.

För att kunna stänga framdörrarna fick plastskapelsen kapas av några centimeter i bredd. Instrumentkopplingen löstes smidigt och smakfullt med 242 GT:s rejsiga klockor. Sedan sparades en handfull gram på att gjuta av diverse inrednings-

paneler i kolfiber. Mer för show än för go förstås.

Snitsade speglar

Även utomhus blev det rejäla ändringar för att väcka Vallåkra-domarnas intresse. Bara modernare huv, racetanklock och rensade nyckelhål räckte inte för perfektionisten. Även de bakre dörrhandtagen åkte bort av bara farten.

Och de klumpiga sidoblinkers ersattes av snyggare S80-grejer. Spegelarna har vi däremot inte sett förut, eller?

— Jo, det är hårt nerkapade M3-speglar.

Bara själva spegelhusen finns kvar, monterade på aluminiumplattor. På det viset passar de bra mycket bättre mot de klumpiga 240-formerna.

Fabrikstillverkade plastkit har ju alla. Och alla kan inte vinna. Så kjolpaketet fick bilda grunden för

SNYGGT! Dubbla bromspumpar monterade på en aluminiumplatta skruvad i kolfiberpanelen på torpedväggen, kryddat med kromat uppstyvningsstag från 242 GT och blått bränslefilter. Rejsigt och showigt på samma gång!



HALT. Den välsvarvade spolartanken räcker precis för att hålla vindrutan ren under den lilla regnskuren som alltid kommer på hemvägen från Vallåkra. Och blåloxerade bultar smakar gott bland all Saffran.



KANTIGARE. Inte ens från denna vinkeln går det att se att bakskärmarna är breddade 4 cm.

— Originalskärmarna svänger in i bakkant, berättar Henrik. Här går de rakt bakåt och möts av en kortad 740 bakplåt och den ombyggda Plast & Son-stötfångaren.

Maxad Volvo-mix

► Henriks egna stylingidéer.

Självklart satsades det mot en hårdare look. Intercoolern krävde större hål i fronten. Såga, sågal! Och stora runda dimljus ligger ju i tiden. In med dem bara.

På sidokjolarna fick det bli lite trendiga slitsar. Och bak ramades det feta utblåset elegant in.

Speakern skrek

Två vintrar och en träffsäsong tog det innan underverket var klart för ny kamp på Vallåkra-gräset, augusti 2000. Henrik fixade specialtillsänd av träffgeneral Pär Östman och fick ställa upp bilen på ramp kvällen före träffen. Absolut ingenting lämnades åt slumpen.

Träffdagen gick som träffdagar brukar. Folket diggade Henkas skapelse skarpt, och beundrade detaljer på alla hörn.

Och visst var Volvo-meken bland de tre skakande själarna som ropades upp på scen för att få ära och berömmelse i 200-klassen.

Så skrek galne speakern, Michael Barmer.

— På andra plats: Henrik Mattsson!

Oj, oj, oj. Henka tittade avundsjukt på Jimmy Brunsell som fick högsta pokalen för sin 242 Coupé (se reportage i BilSport nr 4/00).

Som om inte det var nog förvandlades Volvon till tvådörrars under dagen. Någon slog nämligen på barnspärren och slängde igen bakdörrarna — för gott!

— Vet inte hur jag ska få upp dom. Har ju inga dörrhandtag.

Krom

Det blev även en resa till Kinnekulle och BilSports En dag på Racerbanan. Vad som hände sen är ju givet.

— Jag är en dålig förlorare. Just det. Bilen revs igen. I skrivande stund är stora delar av



HEMSMIDE. Plast & Son-kitet har fått ytterst kraftig massage i botten. Dimljusen hämtade Volvo-meken på jobbet, från Renault Twingo.



TRENDIGA DETALJER. Lite varstans i kupén hittas välbakade kolfiberdetaljer, som här på B-stolpen.



BULLIGT. De kurviga ASA-fälgarna döljer tjocka pannkakor från Wilwood. Bromsskivorna på 340 mm får tryck direkt från Henriks hårda skosulor. Bromsservo är för fegisar!

Volvon åter i molekyler. Det ska bli mer av allt. Mer puts, mer kraft, mer finesser.

En krigare blottar ogärna sitt nya vapen. Men lite kan vi berätta.

— Kromfirman vägrade ta emot motorblocket. Det skulle bli för tungt att jobba med, upp och ner i alla baden.

Ribban har alltså lagts högt — och brett.

— Jag håller även på med att bredda dragbilen nu.

Henriks vardagsbil, en 740, har

offrats. Det är bilen fingrarna pular rutinmässigt med medan nya idéer till 240:n mognar i skallen.

— Den får 960-tak, front och bakdel, C70-stötfångare, 850-motor, feta hjul och mycket annat.

Gissa på att det är ett häftigt ekipage som rullar in på Vallåkra i augusti. Domarna bör redan börja putsa glasögonen för att se alla knivskarpa detaljer.

Det bästa för oss i publiken vore kanske om Henrik kom tvåa igen. Vem vet vilka delar denne kreative

Snabba fakta

- **Bil:** Volvo 244 DL -77.
- **Ägare/byggare:** Henrik Mattsson, Linköping.
- **Kaross:** 86:ans torpedplåt och front, 84:ans bakdel, kortad 740 bakplåt med 760 bakljus, bakskärmarna breddade 4 cm, modifierade skärmkanter, igenlagda dörrlås och bakre dörrhandtag, 850 R bakvinge, ombyggda Plast & Son stötfångare och sidokjolar, Renault Twingo dimljus, hemgjorda ögonlock, urkapad grill med perforerad plåt, Renault 19 huvvscoop, S80 sidoblinkers, kortade M3-speglar, Ferrari F40 tanklock, skruvhål och veck i motorrum bortrensade, kolfiberpaneler i torped vägg.
- **Motor:** B230 FT borrarad 060" till 2.360 cc, portad 531-topp, rostfria ventiler, hårdare ventilfjädrar, omslipad T5 Grupp A-kam, viktjusterade prototypkolvar ger 7,5:1 i komp, flytande kolvbult, 95:ans B230 grövre vevstakar som polerats och viktjusterats, balanserad vevaxel, Haltech insprutning, 380 cc-spridare, Garrett AiResearch T04-turbo med kullager och omslipad impeller, 1,2 bar laddtryck, kortad Scania intercooler med nya gavlar, intercoolerrör gjorda av bränslerör i duraluminium från JAS Gripen, JR luftfilter, JT 3" avgassystem med enkel ljuddämpare, hemgjorda dubbla 4" slutrör, AP svänghjul, remskivor av aluminium, maxvarv 8.000 rpm.
- **Effekt:** Gissar på 300-350 hk.
- **Vikt:** 1.300 kg (standard 1.440 kg).
- **Transmission:** AP 4-armad sinterlamell, förstärkt M46-låda, överväxel regleras med bakrutespolarknappen på torkarspak från 245, Grupp A aluminiumbakaxel framflyttad 2 cm, diffbroms, slutväxel 3,91:1.
- **Hjulupphängning:** Fram: Sällholms höjdjusterbara fjäderben, topplagringar till fjäderben i aluminium, S.A.M banracingfjädrar, kromat S.A.M. fjädertornsstag och 242 GT förstyvningsstag i motorrum. Bak: S.A.M banracingfjädrar, R-Sport stötdämpare. Krängningshämmare till 240 ambulans och teflonbussningar runtom.
- **Bromsar:** Fram: Wilwood 340 mm ventilerade skivor, 4-kolvsok. Bak: original, hålborrade skivor. S.A.M dubbla huvudbromscylindrar, bromsvägg, inget bromsservo.
- **Fälgar:** ASA 8x18". Spacers: 35 mm fram, 40 mm bak.
- **Däck:** Bridgestone 225/40-18.
- **Lack:** Volvo Saffransgul, detaljer i Audi RS-blå, lackat underrede, strukturlack på instrumentpanel, rallysvart överdel på stötfångare, sprutad i Standox av Jimi på Rejmes i Linköping.
- **Inredning:** 850 framstolar, ombyggt baksäte för mer skålning samt igenlagt mittarmstöd, svart och RS-blått fejkkläder, sytt och monterat av Bil & Marintextil, 940 instrumentpanel kortad 4 cm, Macrom 4" högtalare monterat med specialsvarvade aluminiumringar i panelen, 242 GT-instrument, Volvo Palm Beach ratt, M90 940 växelspank och damask, Momo pedaler, instrumentplatta, mittkonsolpanel, B-stolpepanel, och tröskellister i kolfiber.
- **Byggtid:** Fyra år.
- **Byggekostnad:** Cirka 200.000 kr.
- **Motivering:** Bygga Sveriges snyggaste 240.
- **Tack till:** Flickvannen Therese Bäckström för att hon står ut, brorsan Fredrik, Bil & Marintextil, Hydroscan, Älvesta Bil & Industriblästring, Krom & Förnicket AB, Kenneths Motor, Rejmes i Linköping, JB Radio, Pelles Däck, Rör-Kaj på Saab, Roland på VTI, Motorex, Niklas Karlsson på Samuelsson Aluminiumsvets och Karschtorps Bildemontering i Norrköping.

förlorare kommer att använda för framtidens fighter?

— He, he, vi fick in den första smällda S60:n på jobbet häromdan. □