

Christian blir aldrig klar med sin första bil

Teknikens

under

Hmm, en sänkt Volvo 240 med ögonlock och doftgranar? Har vi inte sett det förut? Nej, för synar man Christian Henriksens fräcka Volvo 242 från 1975 noteras många innovativa lösningar.

Detta är ett riktigt långtidsprojekt som väcker uppmärksamhet varhelst den kommer.

AV FREDRIK LUND (TEXT), SAMER AL-KHALILI (FOTO)



TEKNIKERN. Christian Henriksen tog sex år på sig att färdigställa bilen för besiktningmännen. Själv är han dock inte nöjd. Men en liten paus för Bilsports fotograf kan han i alla fall unna sig.

Vid 16 års ålder var Christian Henriksen från Stockholm fast beslutsam om att bygga sig en Epa-traktor.

Tyvärr slog föräldrarna dövörat till då sonen snillrikt flikade in ämnet Epa mitt i samtalet om betyg, fotbollsträningar och städning av rummet. Selektiv hörsel kallades det.

Christians far föreslog i stället

att sonen skulle bygga sig en bil. Den skulle han ju ha glädje av betydligt längre än en Epa, samtidigt som han hade två år på sig att bygga den precis enligt eget huvud.

Visst, för en gångs skull hade föräldrarna rätt. Och de äldre grabbarna i kvarteret körde ju fräckt uppskrämda Volvo 240 turbos. En sådan fick det bli!

Men vid 16 års ålder var Christian ekonomiskt lika lysande som Telia-aktiernas utveckling idag.

— Jag letade efter det billigaste objekt jag kunde hitta. Hade bara ett ytterligare krav — det skulle vara en Volvo 242, inte 244!

Grundobjektet hittades genom en inte helt okänd gul tidning. Vilket skick bilen var i då går inte att förklara utan att skapa illamående. Ett kort smakprov lyder ändå att växellådan höll på att lossna från bilen. Att bilen ens höll ihop var ett under i sig.

— Jag ägnade de första två åren enbart till att rostlaga alla delar, suckar Christian.

Rena bilpusslet

Bilen uppgraderades därefter med front och akter från nyare modell. Fronten köpte Christian även kompis, som i sin tur pusslat ihop den från tre olika bilar. Bakpartiet var dock värre att fixa.

För åtta-nio år tillbaka var Volvo 240 inte överrepresenterade på skroten.

Lösningen infann sig när en kompis bror tipsade Christian om en skrotad Volvo 142 med den eftertraktade 240-rumpan. Då fanns ingen tid för tvekan.

— Köpte bokstavligen talat loss bakdelen, skrattar Christian.

Den som hade utfört jobbet på 142:an hade behållit tanklocksplaceringen från 140-serien. Det sitter som bekant något längre bak än på 240-serien. Något som självklart genast återställdes.

Trendvindarna blåste friskt un-

TEKNISK ILLUSION. Bilen är försedd med Volvos R-sport chassi och kapade fjädrar. Men för att gesken av att bilen skulle vara lägre är frontspoilern höj- och sänkbar. Från 5 till 15 cm markfrigång. Notera också att stötfångaren saknar utrymme för registreringsskylt. Den har degraderats neråt i regionerna.

der 90-talet. En snabb koll i papperskorgen visar att både msvingar, taksänkningar och vilda skärmbreddare har lämnats åt sitt öde.

— När rostlagningen var genomförd var banracingstuket på stark ingång. Det fick det bli!

Startas via kod

Christian inspirerades även av amerikanarnas öga för ren design. Därför skar han bort dropplisterna. Dessutom rensade han bilen från dörrhandtag, externa låscylindrar och Volvo-emblem.

Dörrar och bakluckan öppnas numera med hjälp av fjärrkontroll. Någon nödlösning existerar inte!



ÄNDRADE PLANER. Från början ville Christian ha en turbomotor från Volvo 850. Men när han hittade 940 turbo-pjäs som bara tjänstgjort i drygt 4.000 mil föll pusselbitarna på plats. Enda bekymret var att få elsystemet från 240 att lira med 940:ns.





— Jag litar på tekniken, säger Christian och ser förvånansvärt lugn ut.

Faktum är att Volvons bilnycklar sedan länge är historia. För motorn startas och stoppas med hjälp av en enkel knapptryckning. Dessutom krävs en fyrsiffrig kod för att kunna starta motorn.

Christian var först inne på renovera och trimma en B21 förgasarmotor. En befintlig turbomotor var dock betydligt mer skonsam för plånboken.

Tankarna gick mot en 850-motor. De planerna ändrades då en hel 940 lättrycksturbomotor med kabelhärva och växellåda

hittades på en skrot — från en 95:a som inte ens tjänstgjort 4.000 mil! Biffen var stekt, grillad och flamberad. Den motorn skulle han bara ha!

— Fördelaren krävde att jag sågade upp ett hål i torpedväggen, förklarar Christian.

Mix av 940 och 240

Växellådsbalken sågades även den sönder och med svets pusslades bitarna sedan ihop med 940-modellens dito.

Dessutom krävde 940-lådan mer plats än 240-varianten. Christian fick korta kardanen med hela 22,5 cm för att få den att rymmas

i sin 200-serie. När han ändå var i farten såg han över M90-lådan och svetsade om länkaget, vilket resulterade i en mer kortslagig växling.

När allt satt på plats var det med spänning som tändningsnyckeln vreds om (vid tidpunkten saknades ännu start/stopppknapparna).

— Volvo 240:s elsystem består av samma tändningslås som 940, upplyser Christian oss om. Åtminstone trodde jag och farsan det.

När startnyckeln vreds till kör-läget fick databoxar, tändspolen och startmotorn spänning. Men hoppade motorn igång? Icke sa Nicke!



STOR FÖRFRÅGAN. Sorry alla 240-ägare. De här bakljusen finns inte hos någon stylingfirma. Christian har tillverkat dem själv. Gissa från vilken modell de härstammar! Eller måste du läsa dig till svaret?

Därmed inleddes en felsökning där kunskaperna från den tekniska utbildningen på gymnasienivå verkligen fick bekänna färg.

Efter tre dagars intensivt sökande fann byggherren svaret:

— Tändspolen fick helt enkelt inte tillräckligt med spänning i startläget. Efter att ha kopplat batteriet direkt till tändspolen så fungerade det utmärkt.

Christians panna har förmodligen sjunkit i djupa veck vid fler tillfällen under byggets gång.

För vill man skilja sig från mängd



UDDA OCH DYRBARA LÖSNINGAR. Kolfibervingen stjälar all uppmärksamhet, men notera även att bakluckan saknar öppningshandtag. Den, liksom dörrarna, öppnas numera med hjälp av fjärrkontroll. För att få kopplade dubbla utblås hämtades en ljuddämpare från Pontiac Firebird.



”Det gäller att **inte** ligga **på latsidan**.”



den så gäller det att tänka till. Det är då de mest innovativa lösningarna infinner sig. Frontspoilern är ett lysande exempel.

Kolfiber och kevlar

Bilen är försedd med Volvos R-sport chassi-kit och fjädrarna är kapade med två varv. Ändå var han inte nöjd.

— Funderade ett tag på att komplettera med hydraulik. Tyvärr innebar det för mycket jobb, så det fick bli en annan lösning.

En optisk sådan. För frontspoilern går att hissa upp eller ner. Från 5 till 15 centimeters markfrigång. Den udda konstruktionen ger bilen ett lägre utseende och drivs av en före detta vindrutetorkarmotor.

Christian har dessutom experimenterat med kolfiber och kevlar. Främst är det den gigantiska vingen som stjal uppmärksamhet.

— Jag ville ha en BTCC-liknande vinge i kolfiber, säger Christian. Svetsade ihop två formar i plåt och göt ihop två vinghalvor som sedan limmades ihop.

Han har dock gett sig själv i bakläxa att göra om vingen, då finish-



MER ÄN BARA DOFTGRANAR. Även invändigt har flitens lampa fått lysa. Christian har ersatt tändningsnyckeln med ett kodlås kombinerat med start- och stoppknapp. Stolarna kommer från Jamex, men annars är det mesta av egen konstruktion.

en inte alls föll honom i smaken. Men det är dyrbart att hålla på med kolfiber, så tills vidare får vingen sitta kvar.

Omvänd operation

Trots den saftiga picknickbrickan brukar även bakljusen tilldra sig viss uppmärksamhet. Knappt någon begriper var Christian har fått tag på dem.

— På skrotan, skrattar han och

erkänner i nästa andetag att det är en sanning med modifikation.

Han ville ha 850-bakljus, men de passade lika bra på en 240 som Marilyn Manson på en balettskola.

Fast om man tog bakljus från en Peugeot 505, skiftade höger glas till vänster plats och vice versa. Visserligen måste han värma samt böja ut den del som var ämnad att gå runt hörnet (alltså som numer pekade in mot nummerplåten). Dessutom krävdes omvänd operation på lyktglasets motsatta sida.

— Reflektorerna byggde jag av vanlig aluminiumplåt, förklarar Christian. Sedan var det bara att spraya glasets orangea fält rött och montera!

Det tog Christian hela sex år att enbart bygga upp bilen innan den första besiktning kunde ske. Därefter har han ägnat ytterligare ett par år till att finslipa lösningar och idéer. Och utvecklingen är knappt klar än, för det dyker hela tiden upp nya saker.

— Ja, det gäller att inte ligga på latsidan, menar Christian.

Tekniken går ju framåt i en rasande fart! □

Snabba fakta

- **Bil:** Volvo C20R (242 från 1975).
- **Ägare:** Christian Henriksen, Stockholm.
- **Lack:** Ljusblå. Lackerad på garageuppfarten där hemma.
- **Kaross:** Nyare front och bakdel. Borttagna dropplister, dörrhandtag och yttre läskolvar. Justerbar frontspoiler av helt egen design, nummerplåtsfack igenlagt fram, grill och ögonlock i kolfiber/kevlar. Modifierad huv för en renare look, singeltorkare, igenlagda skarver mellan skärm och kaross, skärmbreddad fram, sidokjolar i glasfiber. Baklucka i glasfiber (baserad från en 86:a) utan öppningsknapp. Ombyggda Peugeot 505-bakljus, egentillverkad bakspoiler, race-tanklock. Egentillverkad vinge i kolfiber/kevlar med aluminiumfästen.
- **Motor:** B230FK (940 turbo -95). Sportluftfilter, dumpventil, egentillverkat avgassystem (3,5"-2,5"-3,5"), ljuddämpare från Pontiac Firebird. Ventilåpna i kolfiber/kevlar, egentillverkad batteriflåda i aluminium. Elsystem från både Volvo 940 och 240.
- **Transmission:** M90 (940 turbo -95). Kortade växellågen. 22,5 cm kortad 940-kardan.
- **Hjulupphängning:** Renoverad. Bakaxel från Volvo 240 -90 för elektrisk hastighetsmätarsignal. Volvo R-sportchassi med sågade fjädrar. Nedflyttade fjädertallrikar fram. Ventilerade turbo-bromsar. Kortat Panhard-stag.
- **Bromsar:** Hämtat från Volvo 240-turbo.
- **Fälgar:** 100+ Qualifier 7,5x17" fram, 8x18" bak.
- **Däck:** Hankook Ventus + 205/40-17 fram, 225/40-18 bak.
- **Inredning:** Originalbräda med igenlagda högtalarhål. Modifierat instrumenthus från årsmodell -91. Egna mätartavlor med blå belysning. Kodlås ersätter tändningsnyckel. Mittkonsol i aluminium. Egentillverkade aluminium-pedaler och handbromshandtag. Jamex sportstolar, sporträtt med egentillverkat rattnav. Blinkers och torkarspakar från Ford Scorpio. Golvmattor från Volvo 245. Hembyggda dörrsidor.
- **Bilsterio:** Pioneer 8100 cd-stereo. Omega 6,5" framsystem. 4 st 10" DLS-basår. 2 st JBL-slitsteg.
- **Byggtid:** Minst 10.000 timmar under sju-åttå år.
- **Tack till:** Till farsan för all hjälp och till en förstående flickvän som stått ut under alla år.
- **Övrigt:** Söker sponsring på större fälgar och mer trim. Tel: 070-332 25 08.



NYARE AXEL. Bakaxeln hämtades från Volvo 240 av 1990 års modell. Den primära anledningen var för att kunna utnyttja en elektronisk hastighetsmätarsignal. Den gröna färgen lär inte flagna i första taget. Christian använde färg ämnad för båtar för säkerhets skull.