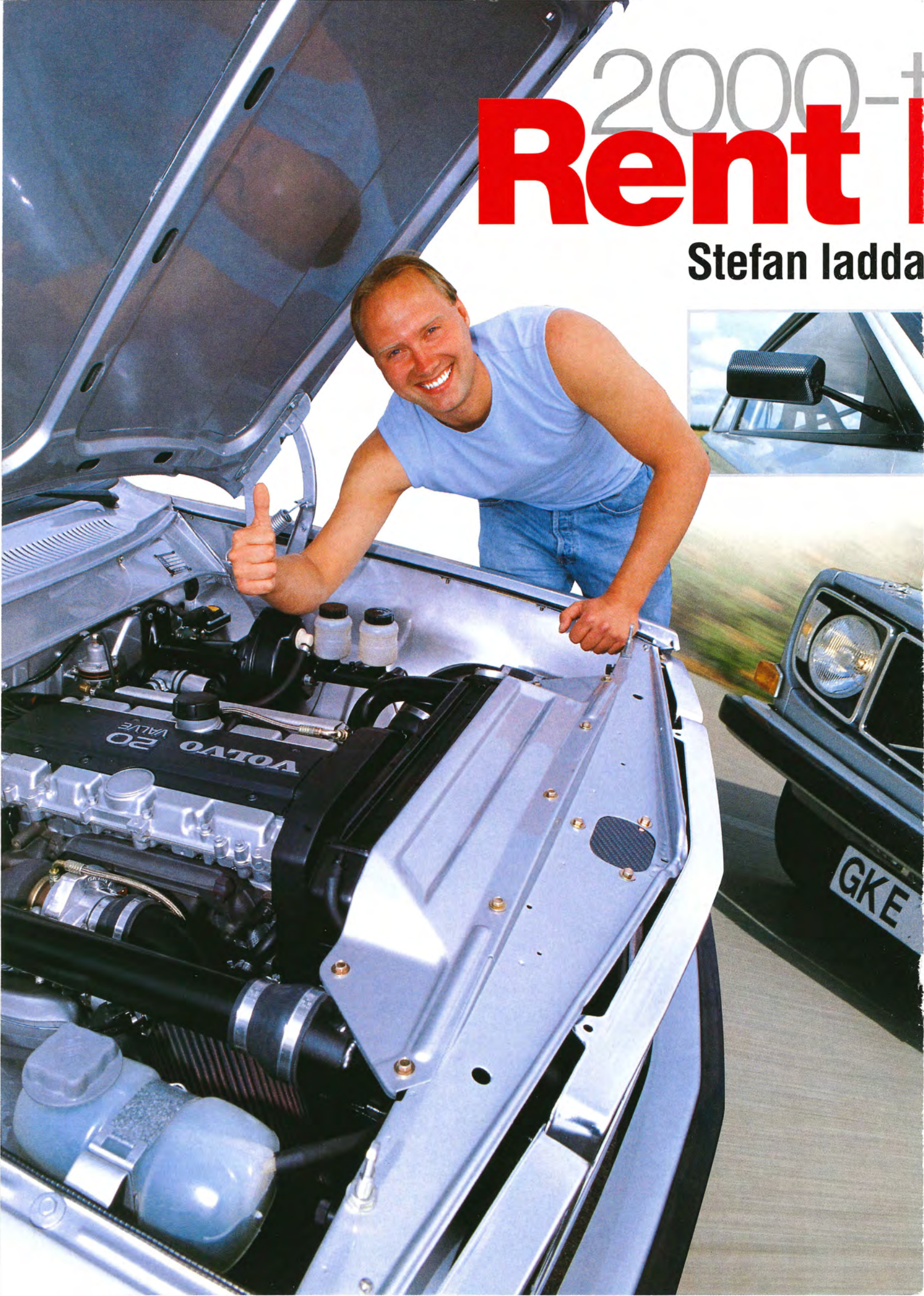


2000-+ **Rent**

Stefan ladda



Årtalets kultbil **Kvicksilver**

r med 850-teknik i sin 142:a!

Sugen på att skrämma skiten ur kompisarna med en gammal bil?

Under huven på Stefan Grens Volvo 142 ruvar en turbomatad Volvo 850-motor.

När som helst är den beredd att förvandla den gamla bilen till en silvergrå gevärskula!

AV HÅKAN "MOLLE" MOLIN (TEXT & FOTO).





INBURAD. Huvudbågen är en fabriksprodukt som Stefan kompletterat med hemtillverkade sidostävor. Råa aluminiumtor dominerar. Innertak hade varit lika fel som vingar och dekaler utvändigt, tycker han.

Jasså, dyker det upp en gammal Volvo 140 i backspeglarna?

Grå är den visst och originalstötångaren på plats.

Jaha, han får väl komma upp jämsides, sen får vi se ...

Jösses! Men va i h-e?

Ovanstående scenario låter kanske uppdyktat. Faktum är att det överensstämmer mycket väl med verkligheten — och inträffar betydligt oftare än du anar.

Dolda resurser

Nästa gång är det kanske du själv som åker dit.

— Hemska tanke. Vad skulle kompisarna säga? I synnerhet de som inte läser BilSport.

Som inte känner till verkligheten. Som själva kan åka dit!

Volvon, som blivit ett hett samtalsämne mellan ägare av moderna gatbilar i Helsingborg, är ett verk av 26-åriga Stefan Gren från Ödåkra, strax norr om stan.

Målsättningen var just en gammal bil. Och göra något roligt med den.

— Har alltid gillat 140-modellen, berättar Stefan. I synnerhet med den här typen av stötångare.

— Den ser ju så "vardaglig" ut, tycker han. Skrämmar knappast slag på nån med ett sånt oskyldigt utseende.

Jojo, de skulle bara veta. Under huven finns tillräckligt med effekt för att blåsa dörrarna av

"Till en början var Stefan väldigt skeptisk till
moderna elektroniken."



både Opel, Honda och BMW. Alltså den typ av bilar som Stefans kompisar har.

Själv är han lite allätare vad det gäller bilhobbyn. Växer man upp på en lantgård blir maskiner och verktyg ett naturligt inslag i den vardagliga miljön.

Sedan fyra år tillbaka jobbar Stefan som bilmekaniker hos Volvos återförsäljare Bildeve i Helsingborg. Ett guldgläde för en märkestrogen entusiast. Både då det gäller delar och nyttiga tips från erfarna arbetskompisar.

— 850-motorn fick jag tag på via en kille på Volvo. Bilen köpte jag av en klasskompis redan 1995 då jag gick fordonsprogrammet på Rönnowska Gymnasiet.

isk till den



På den tiden var det knappast någon idé att fundera på en 850 Turbo. Modellen var ju bara två år gammal. Istället gick Stefans ursprungsplan ut på att byta till en B23E-motor.

Det var en tillräcklig utmaning. Tyckte han då!

Inget diskodunk

Den gamla 142:an var väl ingen direkt skönhet. Lagom skamfilad och lite rost nerkring karossen.

Första turen gick direkt hem till verkstaden på Svedberga Gård. Och innan kvällen var slut stod Volvon nedplockad i beståndsdelar.

— Ombyggnaden har gått i etapper, berättar Stefan.

— Ett tag var jag inne på att montera en instrumentbräda från 240-modellen. Tur att det inte blev nåt av den idén. Det hade ju förstört hela bilen, menar han.

Under en annan period var det billjud som gällde. Stefan hade förberett allt. Stommar och konsoler var klara för montering, men så ångrade han sig.

— Jag tröttnade helt enkelt. Jag är nog mer för motorer och mekanik än dunka-dunka, erkänner han.

Träffsäker satsning?

Ett tag var projektet ganska långt framskridet. Motorn satt på plats ihop med en M46-låda.

Stefan hade, till skillnad från andra som bytt till B23-motor i en Volvo 142, valt att behålla motorns originallutning istället för att placera den upprätt.

— Jag var rätt nöjd, så långt. Men kom snabbt på andra tankar när jag besökte Vallåkraträffen sista året den arrangerades på idrottsplatsen inne i byn.

Vad Stefan såg fick honom att riva ur drivlinan och sälja den på direkten.

— En hel rad med Volvo 140-modeller. Och nästan alla med B21- eller B23-motorer!

Byggaktiviteten avtog. Stefan kände att inspirationen var noll så han ställde undan Volvon ett tag och ägnade sig åt andra projekt.

— Fick ett erbjudande om en VW

buggy. Jag slog till, renoverade den och bytte till en 2-litersmotor från en VW-buss.

Resultatet skändes inte för sig. Tyvärr blev premiärturen kort. Buggyn blev påkörd och förvandlades till en skrothög.

— Jag klarade mig utan skador. Men efter den smällen lessnade jag på allt vad bilar heter, erkänner han.

— Det tog ett bra tag innan jag ens rörde ett verktyg, tillägger han bestämt.

Siffror som stämde

Intresset för Volvons fortsatta existens vaknade till liv då Stefan fick reda på att det fanns en 850 turbomotor inom räckhåll.

— Poängen i det hela var att motorn var tänkt för den italienska marknaden. En 2-litersmaskin med lätttrycksturbo. Med effekt och vrid nära de gränsvärden som Volvo satt för att kunna klara en Volvo 142 genom registreringsbesiktningen, förklarar Stefan glatt.

Plötsligt blev det roligt att vara i verkstaden igen. Nu kände han att han hade någonting på gång.

Någotsom ingen annan hade lyckats med tidigare.

— 850-motorer har man ju både sett och läst om.

Staffan "Fixen" Karlssons 760, exempelvis. Men hur många förväntar sig att den ska passa i en gammal 142:a?

— Jag kunde föreställa mig hur folk skulle reagera om man ligger bakom någon och sen smyger ut i vänsterfilen. Hur kul som helst!

Halva jobbet gjort

I begynnelsen var Stefan lite skeptisk över den moderna elektroniken med styrboxar och allt vad det heter. Men det fick lösa sig under resans gång, tänkte han.

Det primära var att få motorn på plats. Framvagnsbryggan hade redan modifierats sedan B23-motorn installerades. Bara att plocka fram vinkelslipen och kapa lite till.

— Fick även säga lite i torpedväggen, men det handlade inte om nåt större ingrepp.



BÄTTRE BETT. Volvon rullar på breddade S80-fälgar med lagligt anpassad spårvidd. För att hejda framfarten monterade Stefan borrade 850 Turboskivor med 940-ök i hemtillverkade adapterplattor på 140-spindlarna.



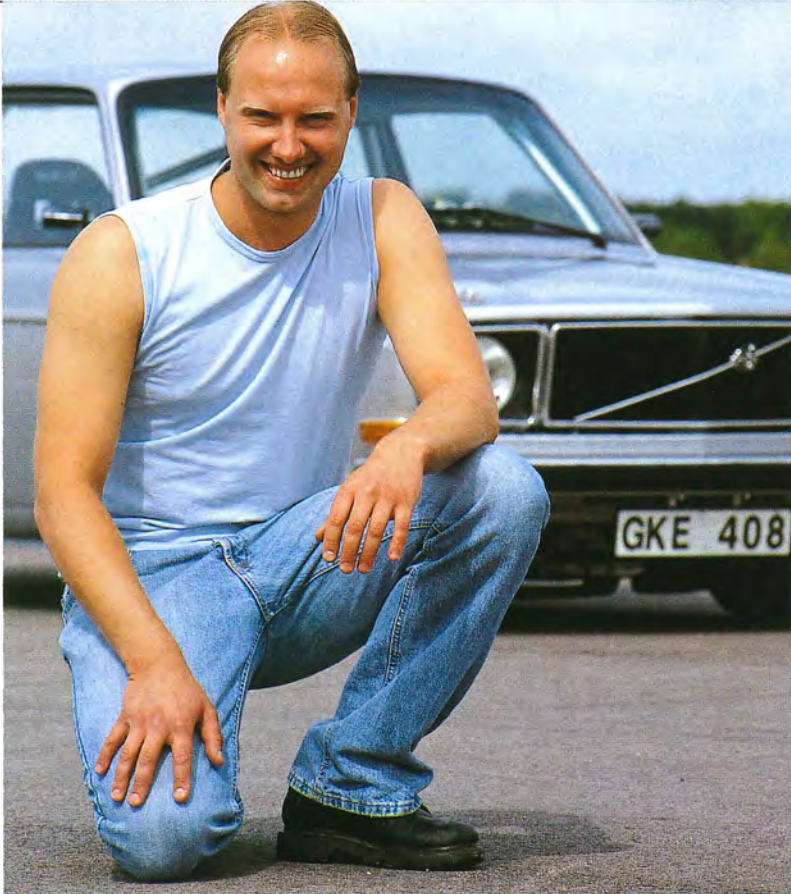
ALU-VEV. Det är de små, små detaljerna som gör helheten.



FÖRSÄNKTK. Originallocket fick lämna plats åt en betydligt rejsigare variant — i aluminium, naturligtvis!



TRIVSELREDSKAP. Varvräknaren i centrum omgiven av de mätare som behövs. Reglagen i vänsterkant är svarvade ur aluminium med originalen som förebild.



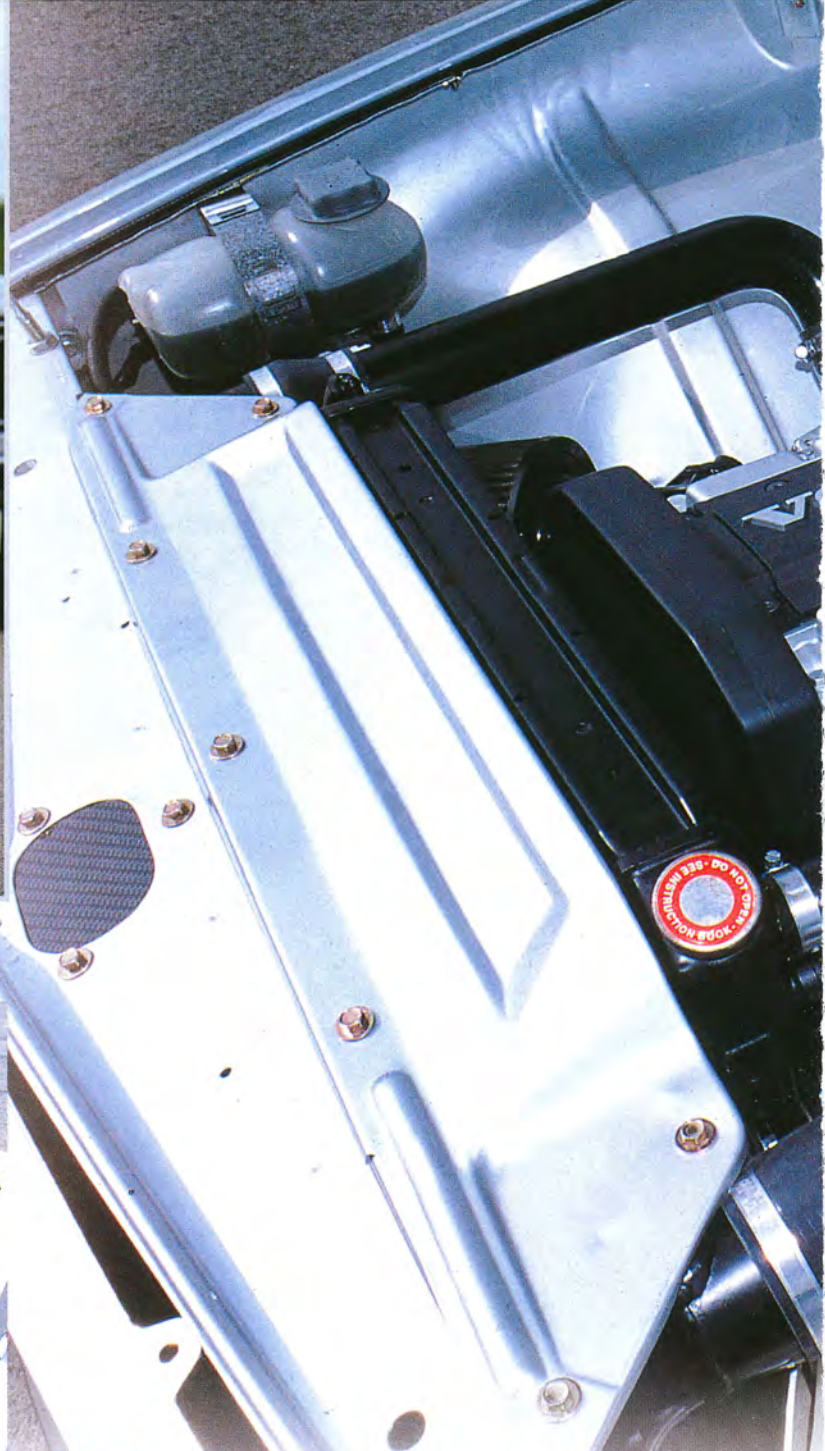
BONNAPÅG. Växer man upp på en lantgård blir mekaniska ting en del av ens uppfostran. Redan som liten gjorde Stefan perfekta bremsladdar med en hembyggd gokart.



TANKFULLT. Batteri och hembyggd tank som rymmer 50 liter ger både grepp och tillräcklig aktionsradie.



RAKA RÖR. Avgassystemet består av en egentillverkad tretumsvariant från turbon rakt ut till en Apple-dämpare.



”Volvo 142 skrä

► Transmissionen består av en M90-låda som köptes på en bilskrot i Malmö.

Stefan monterade den ihop med en R-koppling, men den var i klenaste laget, skulle det senare visa sig.

— Den slirade på dom högre väx-larna så jag satsade på en riktig racekoppling. Dyr, men står åtminstone pall för trycket, hävdar han.

Allt eftersom arbetet framskred föddes fler och fler idéer kring Volvons utseende.

— Man kan väl säga att jag byggde den med utgångspunkt från det som finns i motorrummet, säger Stefan.

— Jag ville han en clean kaross utan lister och annat bjäfs. Vingar och dekaler gör bara folk misstänksamma. Då är det roligare att kunna överraska dom lite!

Bilen har fungerat klanderfritt,

bortsett från slangarna till oljekylaren framför motorn.

— Två gånger lossnade dom, berättar han.

— Första gången det hände var när jag skulle åka in till Ängelholm en kväll. Kom ut på en raka och gav jämet. Det blev bara ett stort dimmoln och oljelampan började lysa ilsket.

— Var ju bara att stänga av och rulla in till kanten. När jag klev ur låg det ett flera hundra meter långt oljespår på vägen. Fick ringa farsan, som ryckte ut med olja, slangklämmor och en slangmejsel.

— Snacka sen om rengöring. Så länge har jag nog aldrig tvättat en bil, säger han och skrattar högt.

In i dimman igen

En tid senare skulle Stefan visa upp bilen för en gammal lumparkompis från trakterna kring Ästorp.

Silverfakta

- **Bil:** Volvo 142, 1970.
- **Ägare/byggare:** Stefan Gren, Odåkra.
- **Kaross:** Rensad från lister med igensvetsade hål, reservhjulsbaljorna avlägsnade. Utvändiga backspeglar från en mc.
- **Styrning:** Mittenstaget mellan styrlederna modifierat på grund av platsbrist.
- **Motor:** Volvo B5204T2 avsedd för den italienska marknaden. Utrustad med intercooler samt hemtillverkat tretums avgassystem plus enkel Apple-dämpare.
- **Effekt:** 175 hk/6.800 rpm.
- **Max vridmoment:** 230 Nm/3.800 rpm.
- **Transmission:** 5-växlad manuell Volvo M90-låda.
- **Framvagn:** Mittendelen på bryggan modifierad.
- **Bakvagn:** Volvo 140 med diffspår. Modifierad sänkningsatts från Volvo R-Sport fram och bak.
- **Bromsar:** Hålborrade Volvo 850 Turbo-skivor med 940-ok i hemtillverkade adapterplattor fram, hålborrade standard 140-skivor bak.
- **Fälgar:** Breddade plåtfälgar från Volvo S80, 9x16 tum fram och bak.
- **Däck:** Yokohama 225/45-16 fram och bak.
- **Lack:** Volvo 426 silvermetallic. Arbetet utfört av Vi-Lack i Helsingborg.
- **Inredning:** Original instrumentbräda som utrustats med VDO-mätare och hemtillverkade aluminiumreglage. Ratt, stolar och pedaler från Sparco. Fabrikstillverkad huvudbåge som kompletterats med sidostävor av egen tillverkning. Aluminiumklädda dörrar och sidostycken. Nix innertak. Inte för att det väger onödigt mycket, men det passar inte ihop med den här byggstilen!
- **Elsystem:** Nyttillverkat av Stefan.
- **Byggtid:** Till och från sedan köpet -95.
- **Motivering:** Ville ha en gammal bil med ny teknik under huden.
- **Tack till:** Alla som hjälpt till!

GENOMTÄNKT.

Det ser trångt ut men motorn krävde förvånansvärt få ingrepp för att passa. All elektronik är dold så gott det går. Stefan utnyttjade 850-motorns kabelstam in till styrboxen, som är omprogrammerad för att passa ihop med 142:ans elfunktioner.

”Ämmer knappast slag på någon.”

— Jag ringde och sa att jag var på gång. Han stod på vägen och väntade så jag såg honom på långt håll.

Nu jäklar, tänkte Stefan, släppte gasen och smög framåt sista biten.

— Precis när han fått in fötterna och stängde dörren gav jag pedalen. Han blev livrädd! Sekunden senare sa det "poff". Vi såg ingenting. Bara ett stort dimmoln, och då visste man ju vad det var frågan om, menar Stefan.

Lite småstrul får man alltid räkna med. Nämn det bilbygge som rullat rakt ut ur garaget och sen aldrig behövt röras.

Inte ens en originalbil brukar klara sin livsperiod helt felfritt.

Men när allt fungerar kan den ge ägaren många oförglömliga stunder. Oavsett om bilen är gammal eller ny.

Tänk på det nästa gång du ser en grå Volvo 142 i backspeglern. □

SMYGFOTOGRAFERAD. Snett bakifrån brukar vara den enda vinkel som förvånade bilägare får se av Stefans Volvo. I nästa ögonblick kan den vara borta!

