

SVENSK BILPROVNING



VOLVOLDS

EN MYCKET LYCKAD MUTATION

- Nej! Nej! Det går inte!
- Det gör det visst!
- Tror du det?
- Tacka faan för det!

Det var så det började. Lelle Öberg hade just rasat 6:an i sin Volvo 164 och anlitade Björn Sandström för att byta ut motorn. Lelle ville ha dit en ny 6:a, men Björn hade andra planer. — Inte skall väl du ha en 6:a när vi kan sänka i en V8, eller hur?, resonerade Björn som satte igång med projektet innan Lelle ens hunnit bestämma sig. — Jamen, besiktningen då?, försökte Lelle försiktigt. — Jaja, det löser sig!, menade Sandström som redan hade sett ut en lämplig motor, Oldsmobiles lilla lätta aluminium-V8 på 216 cubic inches.

Projektet var av skötnis-modellen och varade drygt 3 månader under vintern 74-75. Ut med den manuella lådan och in med en Borg Warner 35 Automatlåda. Mellanaxeln fick kupas ca 15 cm och växellådsbryggan fick göras om men sedan var det inga problem med transmissionen.

Men i motorrummet blev det lite trångre. Naturligtvis fick man göra om motorfastena. Projektet gick ändå förhållandevis bra, det som blev snårigt var att tillverka headers. Säkert mer än 40 timmar gick åt till att kapa, svetsa och åter kapa. Lite trångt vid styrnsäckan kanske, men allting löste sig och där stod bilen färdig. Volvo-6:an på 145 hästar hade bytts ut

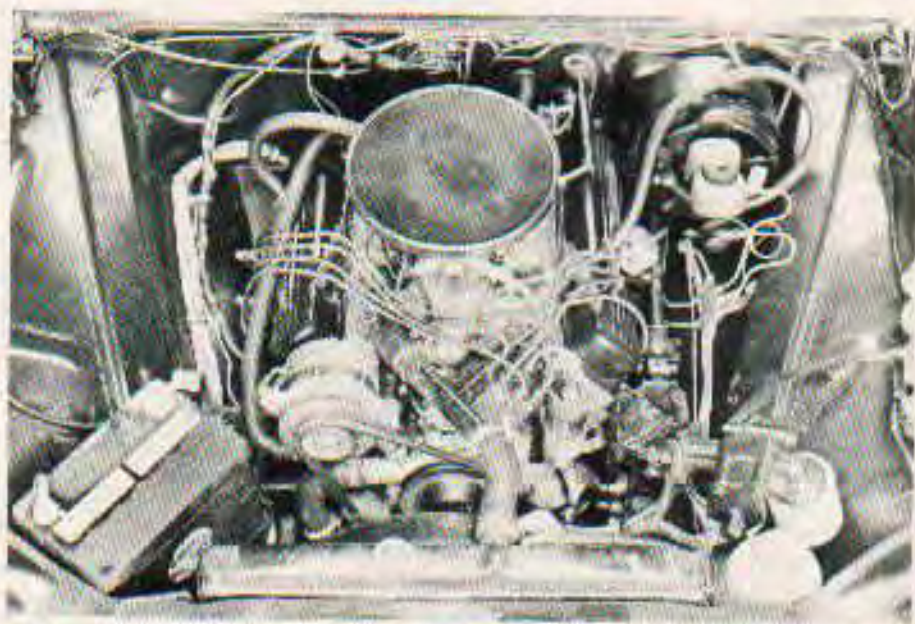
mot en Oldsmobile V8 på 185 hästar. Den manuella lådan hade fått ge plats åt en skönare automatlåda. Allt var frid och fröjd...javisst ja! Typbesiktningen!

Nåja, friskt vågat hälften vunnet, resonerade Björn och Lelle som sökte sig till Sveriges största Drive In-kedja, Bilprovningen! Haven öppnades av hallechefen som plötsligt fick svårt att prata, och hade problem med att hitta lämpliga ord att köra ut syndarna med. — Eh? Eh! Oh, men... Men

det är ju en V8!...I en Volvo! Eh? Nej, nej, nej!

Men då hallechefen hade lugnat ned sig och pulsen sjunkit till det normala såg han att bygget var ordentligt gjort. Hela tiden bombarderades han av Björn Sandströms formler, siffror, beräkningar och övertygelser om att detta var rätt! Volvos motor var ett stort misstag! osv.

Man fann vid vägningen att framvagnen vägde 675 kg och bakvagnen 625 kg. Framvagnen hade blivit 100 kg



Det blev lite trångt, men det lyckades! Vårst var tillverkning och inpassning av headers. Motorn är utrustad av Janss smidda 11,1 kolvar, Sig Erson 278° ksm, portade toppar och insug. Gasaren är en Carter 625. Mycket beröm har man fått för detta projekt, bl.a. av polisen!

lättare med aluminium-motorn! Att denna viktfordelning var fördelaktig med tanke på väghållningen kunde inte ens hallechefen neka till...men. Hallechefen var tvungen att ringa upp Drive In-kedjans ägare och intressenter, självaste TSV! I luren hörde han att detta var upp till lokale besiktningsman att avgöra. Sandströms bombardemang av övertygelser fortsatte tills hallechefen sade Ja! Bilen VAR ju bättre med den här motorn!

Lelle var lycklig att han lät Björn driva igenom projektet. Björn flinade, för han hade gjort det hur som helst!

Visst var det mer klös i bilen. Mycket mer! Men Björn Sandström fortsatte. — Det är klart att vi skall frimna motorn! — Jamen....?

In med Jahns smidda 11:1 kolvar, Sig Erson 276^o kam, portade toppar och insug. Förgasaren blev en Carter Competition 625 cfm. Lite annat godis saltas också i motorn. Resultatet lät inte vänta på sig...ljongl...där åkte bakaxeln! In med en diff. Nu var bilen en pärla!

Lelle har kört bilen året runt sedan



Det enda utanpå bilen som avslöjar att det sitter en V8 i motorrummet är de dubbla avgasrören. Och ljudet förstås! Lelle vill inte ha något mer. — Det räcker som det är.

dess och har aldrig haft några problem. När polisen har stannat ekipagen har det varit för att de har velat se en Volvo 164 med aluminium-V8 med egna ögon.

Det enda som avslöjar exteriört att bilen har V8 är det dubbla avgasrören. Lelle vill inte ha något mer. — Det rä-

cker som det är.

Och har inget hänt sedan dess så kör val han omkring på Umeås gator fortfarande med ett perfekt fordon som inte Volvo lyckades tillverka. Det gjorde Björn Sandström.

Bostic

 <p>2050 SUPER EAGLE SIZE 38—48 PRIS 425:—</p>	 <p>2331 BOND TUVS COWBOY SIZE 38—48 PRIS 425:—</p>	 <p>METALIC EAGLE SIZE 39—46 PRIS 289:—</p>	 <p>DRAG-SNAKE SIZE 38—45 PRIS 395:—</p>
 <p>2050 P.T. SUPER EAGLE SIZE 38—48 PRIS 425:—</p>	 <p>COBRA JET SIZE 39—46 PRIS 279:—</p>	 <p>METALIC RIBBON SIZE 39—46 PRIS 279:—</p>	 <p>CITY SPEEDER SIZE 31—47 PRIS 29:—</p>
 <p>8773 RAKA PÖR SIZE 38—48 PRIS 445:—</p>	 <p>8600 HOT ROD LADY SIZE 35—43 PRIS 425:—</p>	 <p>2143 EAGLE RIDERS SIZE 38—48 PRIS 445:—</p>	 <p>ROADS-RUNNERS SIZE 34—47 PRIS 139:—</p>

SKO-UNO

Tel. 08/20 64 58

Gamla Brogatan 36, 111 20 Stockholm

Frakt- och postförskotts-kostnader tillkommer

Härmed beställer jag

(Texta tydligt! Tack!)

Storlek _____ Modell _____

Namn _____

Adress _____

Postadress _____

Telefon _____

Colorad