

Vilken härlig puts under huven på Kjell Wannströms välpreparerade Volvo turbo. Dubbla Dellorto turboförgasare, laddningsluftkylare, IHI turboaggregat och en specialtopp med 46/38,5-ventiler ger 230 hk vid ett 1,1 bars laddningstryck.

■■■ Customizingvågen drar fram över landet.

Sänkt tak, breddade skärmar, spoilers, scoop och häftig lack har blivit vardagsmat.

Därför är det helt naturligt att man knappast lägger märke till en Volvo utan yttre kosmetika.

Men var inte för säker. Det kan vara en ulv i fårakläder.

Man vet aldrig vad som döljer sig under huven. Så det gäller att se upp.

Håll ögonen öppna efter en diskret 142:a lackad i ljusblå metallic.

Särskilt om den har femkranade turbofälgar skodda med Pirelli P6 195/60.

Ta också en titt på motorhuven. Har den möjligen speciella luftintag och dubbla "fönster"?

I så fall handlar det om en otäcking. Med hög effekt och optimal väghållning.

Det är ingen vanlig "Svensson-bil" som Kjell Wannström från Handen kör omkring i. Även om den ser lite tråkig ut.

-73:ans grill och bakljus från 264 hjälper knappast upp situationen.

Ta en titt under motorhuven innan du dömer ut Kjell Wannströms 142:a:

HAN HAR LAGT 85.000 KRONOR PÅ SIN VOLVO!

Kjell Wannströms Volvo väcker knappast någon större uppmärksamhet. Den är välputsad, och ser lika tråkig ut som den bör.

Om det inte vore för de där fönstrena på motorhuven. . .

Har du fått syn på dom och frestats att ta en titt förstår du att det inte står riktigt rätt till.

Du har stött på en av de mest påkostade 142:orna i landet. En riktig otäcking. Med hög effekt och väghållning.

— Jag har lagt ut 85.000 och då är lacken och bilen inte medräknat, avslöjar Kjell som drabbats hårt av customizing-vågen!

Skenet bedrar

■ Men skenet bedrar. För det första är karossen helsvetsad. Frisk plåt rakt igenom.

Skivor, ok och alla bussningar är bytta.

Stötdämpare, fjädrar och krängningshämmare kommer från Volvo R-sport.

Åtgärder som medför att 142:an registreringsbesiktigats för 180 hk. Det kan behövas. . .

Motorn är imponerande. En B20 som borrhats till 2,2 liter. Försedd med B21:ans turbokolvar, K-kam och laddningsluftkylare.

Ett högvarvigt turboaggregat från japanska IHI trycker genom

dubbla Dellorto turboförgasare. Samma typ som används i Formel 1.

Effekten varierar med hjälp av laddningstrycket. Vid 1,1 bar ger den uppskrämda Volvo-spisen 230 hk. Uppmätt i bromsbänk!

— Det går förstås att skriva upp laddningstrycket, säger Kjell. Men då håller inte kolvarna.

Hugger direkt

■ Näja, 230 hk och ett enormt vridmoment räcker långt.

Speciellt när motorn uppför sig som en normal sugmotor.

Turbon har ingen märkbar fördröjning.

— Jag klockade 0-100 på 4,7 sekunder. Men det blir kanske lite osäkert när man gör det själv.

En rallycrosskoppling som hugger direkt medför att påfrestningarna blir stora.

När Kjell släpper loss alla hästkrafterna tar framförallt växellådan stryk.

— Både bottenstocken och synkringarna har ställt till problem. Jag har fått renovera lådan två gånger.

Diffad bakaxel är ett måste för att ha glädje av den höga effekten.

En del av de höga kostnaderna beror på att han uteslutande använt sig av nya originaldelar.

Men det gäller inte stolarna. För att få bästa möjliga komfort satsade han på specialbeställda Recaro.

— Dom gick på nästan 10.000, muttrar han.

Motorn har förstås kostat en rejäl slant. Ändå har Kjell plockat ihop grejerna själv.

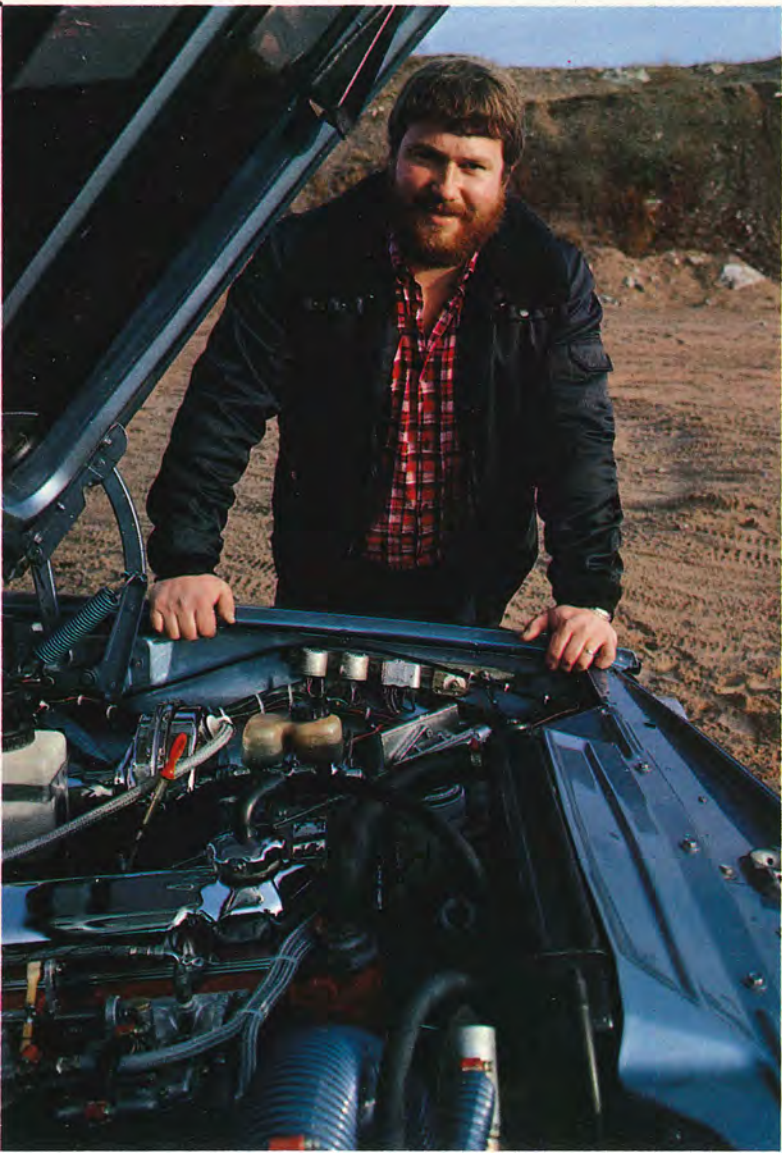
Ingemar Eriksson på STT Turbo utvecklade toppen. Förgasarna kommer från Misab medan Trend levererade insugningsrör och luftboxar.



En ulv i fårakläder. Lägg märke till luftintaget under stötfångaren. Det är till för att kyla själva turboaggregatet.



Komplett inredning med Recarostolar, sportratt, färdator, radarvarnare samt mätare för bränsletryck, laddningstryck, oljetryck, oljetemp. med mera.



I bagaget sitter tuben till det högeffektiva sprinklersystemet.



Motorhuvnen är uppsågad. De dubbla luftintagen behövs verkligen.

Utväxlingen är 3,90:1 och anpassad för landsvägskörning.

— Numera tar jag det ganska lugnt, påstår Kjell. Det blir för dyrbart att köra sönder.

Kvitton på 85.000!

■ Han har lagt ner en smärre förmögenhet på bilen. Eller vad sägs om kvitton på 85.000 kronor!

— Då är inte lacken inräknad. Och bilen fick jag efter farsan.

I tre år har Kjell hållit på att bygga om 142:an. Det innebär minst 1.000 timmar i garaget.

Hög kapacitet

■ Bosch bränslepump med hög kapacitet är nödvändigt för att motorn ska fungera perfekt.

— Pumpen måste hela tiden ge ett tryck som är 0,3 bar högre än turbons laddningstryck, förklarar Kjell.

Vid ett laddningstryck på 1,1 bar måste pumpens kapacitet vara minst 1,4 bar.

En särskild tryckregulator ser till att bränslepumpens tryck anpassas till laddningstrycket.

— Förut hade jag tre "Blue Top". Men det var inte så bra.

Forts. sidan 54



Den yttre skepnaden av Kjells Volvo är inte så imponerande om man inte tittar närmare efter.

Kjell han sneglar på ny Volvo

Forts. från sidan 46

Om en av pumparna pajade så stannade motorn.

I skuffen hittar vi också ett sprinklersystem av halontyp.

— En billig försäkring, framhåller Kjell. Det säger bara "puff" så släcks elden.

Vill ha värre skjut

■ Han har tänkt på allt. Volvo-72:an är ett verkligt gediget bygge.

Och med 230 hk under den uppsågade huven åker han ifrån det mesta.

Trots fartresurserna sneglar Kjell på ännu värre saker.

— Man vänjer sig snabbt och blir nog aldrig nöjd. Man vill bara ha värre och värre skjut.

Samtidigt har han insett faktum. Ingen lägger märke till en "Svensson-Volvo".

Det hjälper inte med häftig turbomotor och suverän väghållning.

Därför ska 142:an säljas. Även Kjell Wannström har drabbats av customizingvägen.

Han kommer igen. Med en riktig värsting! □