



Christer Ericsson skarvade ihop en krockad 264:a och en krockad 245:a. Ovanpå det passades två 242-dörrar in. V8-motorn inte att förglömma!



Det gamla uttrycket "Ulv i fårakläder" ligger nära till hands när Christers 283:a glider förbi. Hade det inte varit för V8:ans dova mullrande hade ingen anat något!

Christer Ericsson är tillbaka med **FRIDFULL STIL** **PÅ VILD VOLVO**

En Volvo herrgårdsvagn som kan mäta sig med amerikanska streetracers?

Bakom de mörka rutorna flinar hel-skäggsprydda Christer Ericsson och det förklarar saken. En ny Volvo med V8-motor!

Hade det inte varit för det mullrande avgasljudet hade ingen tittat två gånger på den beskedliga 240:an. Han är lurig, den där Christer...

Av Gert Karlsson (text), Roland Brinkberg (foto)

■■■ Sommarkväll i Stockholm.

Stans gasglada motorungdomar samlas vid Norrtull.

Det snackas, ljugs och skämtas. Om motorer, växellådor, bakaxlar, nya projekt och spännande race.

Stämningen gör att många får den där välbekanta klådan i högerfoten. Men dom flesta håller sig i skinnet.

Visst körs det fortfarande nattliga löp inne i stan. Men inte alls i samma omfattning som på den gamla goda tiden.

Det var då som "Professorn" torkade av uppkäftiga jänkare på löpande band.

Stockholms streetracers har nämligen bytt taktik. Till glädje både för sig själva och ordningsmakten.

Numera föredrar man förortens industriområden. Helst i arla morgonstund. Och bara lördagar eller söndagar.

Fördelarna är många. V8:ornas vrål irriterar inte vän av ordning. Man slipper störande trafik, nyfikna åskådare och nitiska poliser.

Racen är hemliga. Informationen sprids bara till deltagarna. Och till Bilsport!

En fredagskväll får vi tipset: — I morgon kör vi. Kom gärna och titta. Men kom tidigt.

Vem kan stå emot en sådan invit. Särskilt när den kommer från en tjej.

Bara att sätta klockan på ringning. Okristligt tidigt.

Ack ja, man blir väl martyrd på kuppen. . .

Välkända namn

■ Vi kör genom en sömnig storstad. Bara den nödvändigaste yrkestrafiken är igång.

Essingeleden känns nästan ödsligt tom. Knappt man tror det är sant.

Färden går söder ut. Till ett industriområde med lämplig raksträcka för streetrace.

Trots att klockan knappt är åtta har dom första entusiasterna samlats. Både förare och nyfikna kompisar.

Det kommer fler och fler hästkraftsstinna jänkare. Många av huvudkommunens snabbaste och mest välkända streetracers.

Exempelvis Patrik Kjellberg med sin fruktade kompressor Challenger, Yvonne Rasmussons gröna Camaro och Janne Erikssons snabba Corvette.

Men också bilar direkt från garaget. Utan både rutor och inredning.

Jöran Persåker struntar i kiosken på Götgatan. Han måste förstås kolla läget. Ångrar att han inte har Cudan inreggad.

Imponerande flyt

■ Det burnas friskt. Alla vill känna på greppet.

Provstarter och solorepor avlöser varandra. Men inga riktiga race.

Så småningom brakar det loss. Och då med besked.

Alla vet sin ungefärliga kapacitet. Utmanar lämpliga motståndare och kör.

Vänd!



Christer Ericsson har upprepat sitt skämt från förra sommaren, den här gången med en ny Volvo. 283 är beteckningen. Åttan står för motorn och trean för antalet dörrar!

I Stockholm är Christer välkänd

Forts. från föreg. sida

Det är ett imponerande flyt i "arrangemanget". Bilarna hinner knappt tillbaka förrän nästa par är redo.

Här är det inte frågan om strörepot. Nej, man kör tills alla är nöjda. Gör till och med upp en 16-bilarstege för att kora dagens snabbaste.

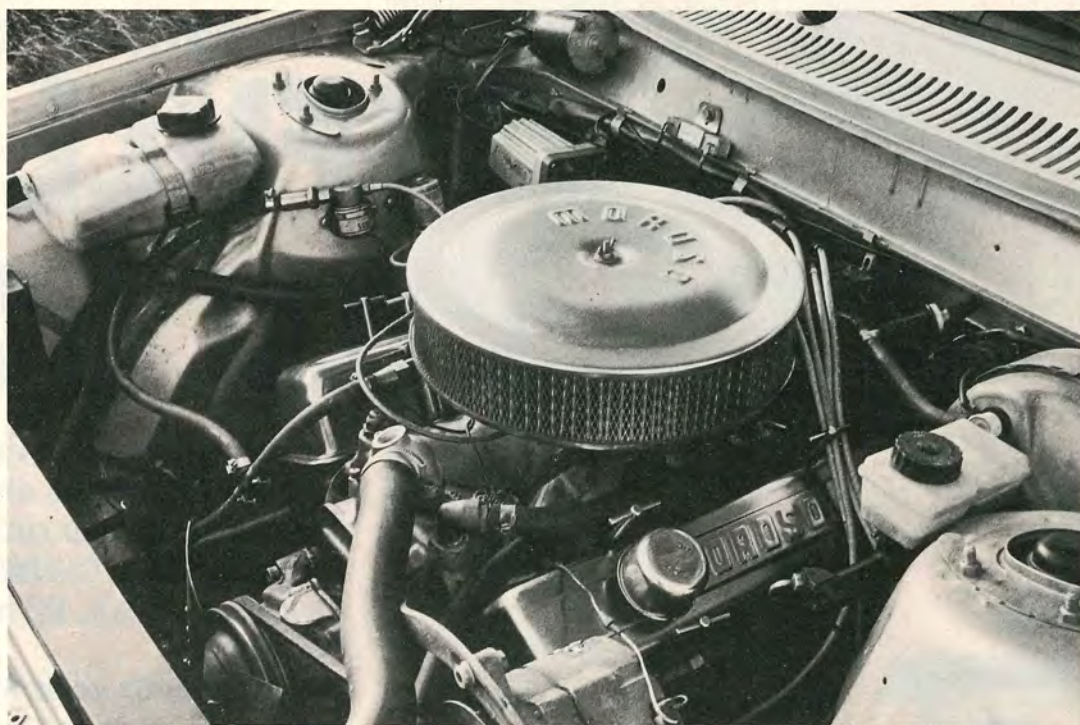
Bland alla jänkare kämpar en Volvo. Till synes en helt vanlig metallicblå 245:a.

Men skenet bedrar. Det handlar om världens enda Volvo 283. En 3-dörrars kombi med V8!

350 i nytt skal

■ Bakom ratten hittar vi en viss Christer Ericsson.

Just det, samma skäggyrde



Motorn är en Chevrolet 350 med lite lagom trim och lustgas för att vara på den säkra sidan. Musse Pigg-topp, 11:1-kolvar och en 300 graders kamaxel ser till att 283:an rör på sig rejält. En TH 350 automatladda fortplantar krafterna till en plågad Volvo-bakaxel.



"Finns det 283:or?", undrar kanske den uppmärksamme vardagsbilisten. Volvon är modifierad så pass att den är annorlunda, utan att väcka intresse från andra Volvos. Svart-vita Volvo-bilar... Christer har blivit stoppad tre gånger på grund av registreringen som hembygge. Längre än så går dock inte polisens intresse. Tänk om de hade tittat under huven!

Yngling som förra sommaren dök upp i en anonym 242:a försedd med V8.

Han hade väldigt roligt. Skojade friskt med åtskilliga av stans muskelbilar.

Christer bestämde sig för att ha ännu roligare sommaren 1983. Behöll sin välpreparerade Cheva 350 men satsade på ett nytt skal.

— Jag skarvade ihop två krockade och skrotade bilar. En 264:a och en 245:a.

242-dörrar och igenlagda sidorutor gör att den diskreta herrgårdsvagnen ändå skiljer sig från mängden.

350-maskinen gör också sitt till...

— Jag kallar bilen för Volvo 283. Men i papperen står inte ett ord om Volvo. Bara att det är ett hembygge av 1983 års modell.

Han förklarar varför:

— Eftersom båda bilarna var skrotade fick det bli nyregistrering.

Fattar ingenting

■ Christer hade befarat att det skulle bli problem vid besiktningen. Men det gick hur smidigt som helst.

På goda grunder misstänker vi att han inte hade den potent V8:an under huven.

— Nä, jag nöjde mig med en vanlig B21:a. Annars hade det nog blivit liv.

Volvon — som enligt alla papper inte är någon Volvo — ställer till huvudbry för polisen.

— Dom slår på datan men fattar ingenting, flinar Christer. Bilen är byggd för att se ut som en vanlig GLT.

Han har naturligtvis blivit stoppad. Noga räknat tre gånger. — Inga problem. Jag har slagit av. Dom har inte reagerat på soundet.

Poliserna har kollat körkortet och undrat vad det är för bil. Ett hemmabygge som är misstänkt likt en Volvo...

— Möjligen kan dom hänga upp sig på däck. Men den är besiktigad med 235:or bak och 205:or fram.

13,11 med gatdäck!

■ Christer föredrar att släppa loss på olika industriområden.

— Nja, det händer väl inne i stan också. Men man får försöka att hålla sig lugn. Det är dumt att utmana ödet.

Dessutom blir behållningen mycket större om man slipper att bli avbruten av polisen.

— Javisst, på industriområdena kan man nöta lite. Man lär sig mycket på att åka flera race i rad.

Den falska Volvon slåss med stor framgång.

— Jag tillhör i alla fall dom tio snabbaste i stan, påstår Christer och får medhåll av kompisarna.

13,11 sekunder och 167 km/h talar sitt tydliga språk. Med gatdäck och ljuddämpare!

Inte konstigt att han tycker det är roligt att åka Volvo.

— Klart att man kan åka Volvo.

— Klart att man kan åka ännu snabbare med en riktig jänk. Men det kostar därefter.

Den unika Volvo är inget dyrt bygge.

— Jag jobbar ju på en bilskrot. Därför är det inga problem att få tag på grejor.

Lite hjälp har han fått. Jerker Sköldefalk knackade plåten och Norbergs Kaross svarade för lacken.

Låter för mycket

■ Många har blivit grundlurade av Volvons — förlåt hembyggets — beskedliga utseende.

— Dom står som fån när man kommer körande. Dom hör mullret men ser ingen V8-bil.

Bland alla streetraceintresserade är Christer välkänd. Ingen blir längre chockad om en metallicblå Volvo bara försvinner när det slår om till grönt.

— Men lämnar man Stockholm blir det cirkus, skrattar Christer som åkt drygt 1500 mil under sommaren.

— Det är bara ett fel. Den låter för mycket. Man blir lätt avslöjad på ljudet.

Men fort går det. Betydligt snabbare än förra sommaren.

Ändå använder han samma maskin. Hårt vässad förmodar vi.

— Det beror på vad man jämför med, säger han och räknar upp Musse Pigg-toppar, 11:1-kolvar, 300-graderskam och lustgas.

Christer behöver lustgasen. Utnyttjar den flitigt.

— Behöver och behöver, men alla andra har det. Jag blir likom frånåkt annars...

Bakaxeln tar stryk

■ Förra året körde han med en vanlig originallåda. Men nu är det andra doningar. En 350 automat.

Däremot använder han fortfarande en diffad Volvo-axel med 3,91:1 i utväxling.

Den höga effekten gör att bakaxeln tar mycket stryk. Två ras på en vecka kan få vem som helst att deppa.

— Den gamla axeln höll ett par tusen mil. Men det berodde nog på att det inte greppade så bra.

Nu har Christer plockat i hiss vikter för att förbättra fästet. 150 kg ballast gör stor nytta. Men medför samtidigt att påfrestningarna blir betydligt större.

För att väghållningen ska matcha effekten har han monterat rallyfjädrar fram och nya originalfjädrar bak.

— Värsta sortens gasdämpare från Volvo R-sport runt om. Plus krängningshämmare från GLT:n.

Han är mycket nöjd med resultatet. Trots den tunga V8:an uppför sig Volvon föredömligt.

Satsar på MS-bil

■ Christer har inte brytt sig om att lätta sitt bastanta bygge. Plåt rakt igenom. Dessutom elhissar, elspeglar, centrallås, styrservo och andra finesser.

Det bör betyda att han kan pressa tiden på kvartsmilen till nästa år.

— Jag vet inte riktigt hur det blir. Vi är fyra grabbar som gått ihop och ska bygga en MS-bil.

Kvartetten har redan inhandlat en Barracuda -68 som till en början ska förses med Patrik Kjellbergs 440-motor.

Därför är Christer tveksam om det blir tid över för streetracing.

— Dessutom har jag Hemicudan hemma i garaget. Den har stått i flera år.

Men alla som känner dom här grabbarna misstänker att MS-Barracudan mycket väl kan dyka upp på gatan.

— Nja, kanske lite så där vid sidan om. Det finns i alla fall papper på den.

Snabbast kör

■ Det är meningen att Patrik Kjellberg ska köra. Han är lättast.

— Dessutom är det hans motor, växellåda och bakaxel som vi ska använda.

Men alla ska prova. Och den som är snabbast får hantera sparkarna när det drar ihop sig.

— Vi får väl testa några tjejer också. Måste se om dom kan köra fortare.

Christer har sina egna förklaringar till varför tjejerna är så framgångsrika på strippen.

— Dom har inga nerver. Skiter i om det går sönder. Håller fullt även om det knacker. Och så har dom nog bra reaktionsförmåga.

I fortsättningen blir det alltså dragracing på riktigt.

— Ja, det är tänkt så. Jag ska sälja Volvon om jag hittar nån köpare.

Eventuellt behåller han motor och låda. I så fall blir det den vanliga visan.

— Då hänger jag i grejorna i en annan Volvo. Det är så enkelt att fixa.

— På den här byter jag tillbaka till en vanlig Volvo-motor på sju timmar, tillägger han.

Mycket tyder på att Christer dyker upp vid Norrtull även nästa sommar.

Spana efter en anonym Volvo med V8-sound. Det är ett hett tips! □