



DEN REJSIGA VÅNGA-LOOKEN

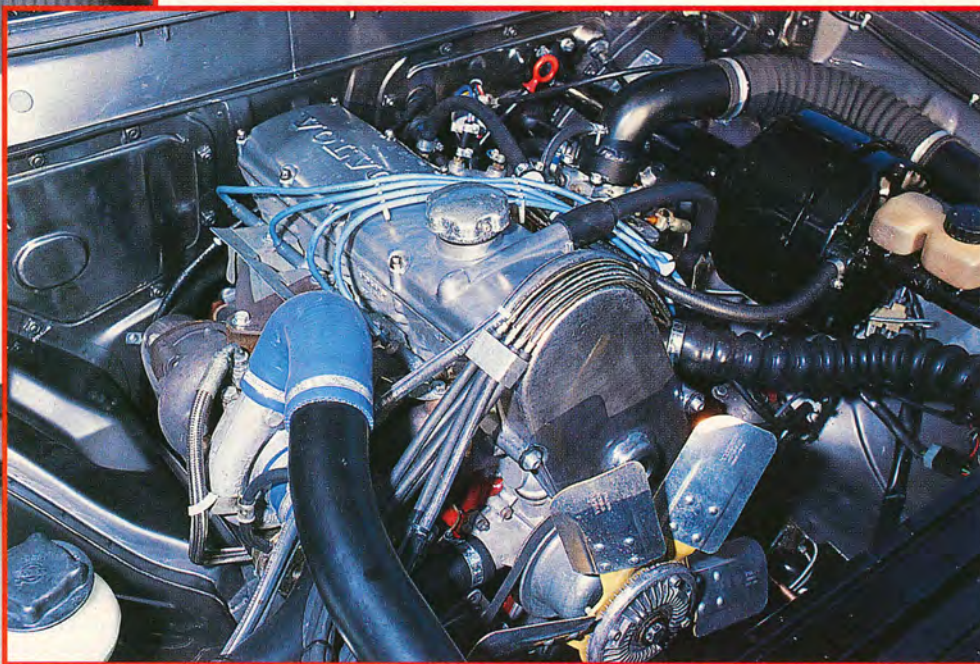
En ny stil på Volvo-byggen presenteras av ett gäng i Vånga. Racing-look och komplett ombyggnad rakt igenom, från motor till kaross, är deras koncept.

Carl Gustav Larssons 142:a, som modifierats med bl a turbo-utrustad B21:a, är ett exempel på vad Vånga-Volvon står för. Ett bygge som följs av flera. Vallåkra må bäva!

■■■ Carl Gustav Larsson är bilbyggare. En av många som koncentrerat sig på Volvo.

Men han är inte speciellt vanlig. För han har gått noggrant till väga. Inte bara satsat på utseendet, utan även tänkt på väghållning och på det maskinella.

Velat ha allting i harmoni



Den modifierade grupp A-motorn krävde omfattande förändringar av motorrummet. Hur mycket B21:an lämnar vill inte Vånga-gänget uppge, troligen 300 hästar dock.

att det blev inte bra och då fick man ändra lite till.

— Och sen så såg man dom där Vallåkra-bilarna i Bilsport och inte tyckte man att dom heller fått till det som det egentligen borde bli. Och då funderade man lite till.

— På den vägen är det likasom. Man blir aldrig klar.

Mekat på bana

■ Carl Gustav bor i Vånga, ett litet samhälle utanför Norrköping. Där bor också Pettersson Brothers, Ulf och Håkan, hans bägge polare och byggmedhjälpare. Också Volvo-freaks.

Det är två grabbar som är vana vid att ligga på rygg under en

bil. Deras morsa är nämligen syrra till Bengt "Wicke" Winqvist, racerföraren som åkte Formel Vee och Renault Cupen med så stor framgång för ett antal år sedan.

— Vi fick hänga med och hjälpa till i depån, säger Ulf som är äldst. Där la man väl grunden till intresset för det här.

Med tiden fick Ulf skruva åt en racerförare som nått ännu större framgångar, Volvo-föraren Thomas Lindström, tidigare Volvo Cupen och nu senast EM för standardvagnar.

— Det finns ingen chaufför som kan ställa in en bil så bra som Thomas, säger Ulf, han är helt suverän.

med vartannat. Det perfekta bygget.

Ursprungligen är bilen en 142:a av 1973 års modell. Den är nu ombyggd i tredje versionen. Den bästa hittills. Men sannolikt inte den sista.

— Näh, säger Carl Gustav. Jag bygger och bygger om tills jag blir nöjd.

Varje gång kapmaskinen har varit igång och bilen har förvandlats till småbitar, har omgivningen uppmuntrat honom med en idiotförklaring.

— Men dom begriper sig inte på't, suckar han. Förstår inte att man vill ändra på konstruktionerna, göra allting bättre.

Det började med att Carl Gustav gick och funderade på varför en Volvo måste se ut som en skokartong.

— Och då ändrade man lite på grejorna och sen tänkte man

Nej, Vallåkra-stilen går inte hem i Vånga. Håkan Pettersson gör tummen ned, påeldad av Carl Gustav Larsson med gassvetsen. Bara karosserjobb och lack räcker inte längre, menar de.



Fler byggen kommer från Vångagänget

Forts. från föreg. sida

Erfarenheterna från banan har trion gemensamt försökt flytta över till Carl Gustavs gatbil. Både vad gäller väghållning och maskin.

Delar från racebil

■ Många delar till bygget kommer från Thomas Lindströms banbilar. Motorn till exempel, en B21 grupp A (-75), med topplock och insprutning från en B21 ET.

— Spridarna är Porsche 911 för att det ska räcka till bränslemässigt, när det går upp i laddtryck, berättar Ulf. Turbon är original, liksom laddluftkylaren.

Laddtrycket ligger nu på 0,7 bar, men vi har tänkt skruva upp det lite till, så får vi se vad som händer, utan att det börjar spika. Det är det som är risken med turbo.

Hur mycket den ger i effekt och toppfart vill man inte prata så mycket om.

— Ingen idé att ta ut mer än 300 hästar, när man bara ska åka på vägen, menar Ulf.

— Den toppar väl minst 170, tillägger Carl Gustav, utan överväxel och med 4,10 i bakaxelutväxling.

— Det är bättre att ha en motor som man kan köra som en Svennebil, men som ändå svarar när man trycker till, än att ha en som är extremt trimmad och svårkörd, tillägger Ulf.

I kofferten ligger bränslepumparna och en extra tank för att bränslet skall räcka till så det inte blir luftbubblor framtill i insprutningen. Där finns också tryckutjämnare och filter, samt en extrapump inmonterad i tanken.

Idéer som man hämtat från racerbilarna.

Motorn vinklad

■ Med ombyggnationen av motorn kom problemet att få ner den i motorrummet.

Carl Gustav:

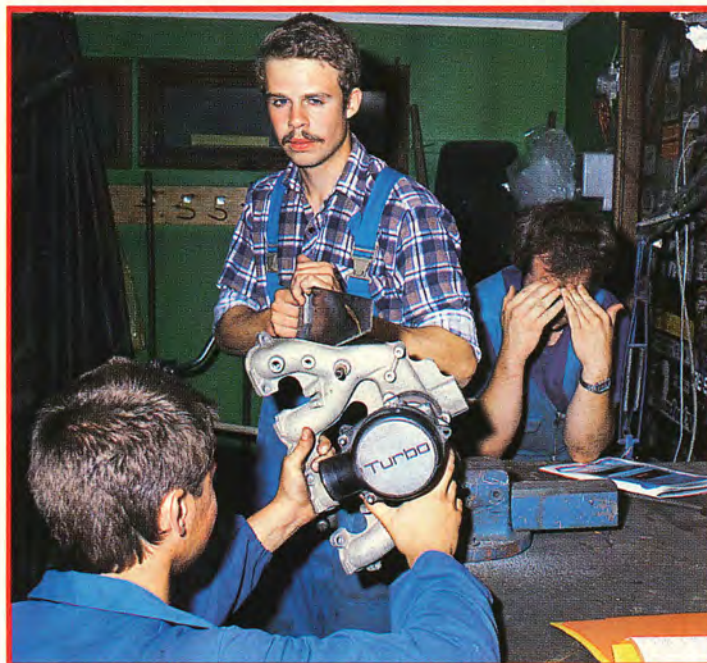
— Det är inte bara att tro att det ska passa, när man står där och tittar, utan motorn ska i och den ska funka.

Nu löste man det genom att vinkla upp motorn en aning så att turbon fick plats, efter det att motorfästena gjorts om. Man byggde också nytt oljeträg, flyttade generatoren och bromsservon och placerade kylaren längre fram.

— Men det är klart, säger Carl Gustav, det vill till att dom



Farlig rejsing-look är Vånga-gängets stil. Inspirationen har hämtats från racerbanan. Bra väghållning i kombination med hög motoreffekt kompletterar en smakfullt tillsnickrad kaross.



Att få plats med turbon gav stort huvudbry för Carl Gustav och hans byggpolare. Men problemet löstes sedan galant.

som tittar på arrangemanget förstår vad som är gjort. En vanlig svenne som går omkring på en utställning, han begriper ingenting. Motor som motor...

Bra väghållning

■ Utan hygglig väghållning är ett omfattande motorarbete ganska meningslöst och det insåg förstås Vånga-gänget redan från början.

— Ja, hela jobbet inleddes med att vi gick loss på just väghållningen, säger Carl Gustav.

Det resulterade i att bilen fick progressiva fjädrar runt om. Montering av sportställda stötdämpare och grövre krängningshämmare, samt byte av samtliga bussningar kompletterades därefter med en noggrann framvagnsinställning.

— Vi har ännu inte fått tillfälle att prova väghållningen på



Vånga-gänget: Håkan Pettersson, Carl Gustav Larsson och Ulf Pettersson. En trio som verkligen kan bygga bil!



banan, säger Ulf, men det kommer. Det ska bli kul att se om det funkar lika bra som hittills, när påfrestningen blir maximal.

Breddad och sänkt

■ Nu till det som syns: karossen.

— Tja, säger Carl Gustav, det syns ju, inte så mycket att prata om.

Men man har i alla fall sänkt taket åtta centimeter och ökat breddmåttet cirka tio centimeter genom att bli bredda skärmarna och lägga på trösklar.

Grillen kommer från 740 (lätt modifierad) och skärmarna är sektionerade i framkanten. Hella spoiler och förlängda kofångare med 740 bälgar, samt GTX-strålkastare, sätter sin speciella prägel på denna Vånga-Volvo.

Hjulen är JP 8,5 × 15 tum med 225/50 däck.

— Har tänkt byta till BBS fälg med centrummuttrar, säger Carl Gustav och visar samtidigt hur man löst det annars ganska vanliga problemet att däcken bak hugger i skärmkanten, när bilar sänks och bredare hjul än original hängs på.

Man har helt enkelt tagit en innerskärm och vänt den utåt och bli därigenom fått lika mycket plats för hjulet på in- och utsidan.

Som att tävla i musik

■ Inspirationen kommer alltså från racingen, men skall Carl Gustav tävla med sin bil så kommer detta att ske i utställningssammanhang. Något han egentligen inte gillar.

— Att ställa ut bilar är som att tävla i musik, menar han. För alla har olika smak.

Kommer han att tävla, blir

Forts. sid 61

Bättre kontakter med Volvo

Forts. från sid 33

det mer för att hämta nya idéer och vidareutveckla sig själv.

— Jag tar det inte på allvar, det kan man inte göra.

Han säger sig förstå att den som lägger ner 100.000-tals kronor på sin utställningsbil och ändå inte tar något förstapris, han måste bli djupt besviken. Och hamna i den situationen, det vill han absolut inte.

Volvo är svåra

■ Både han och Pettersson Brothers har synpunkter på hur Volvo ställer sig till alla dem som håller på med Volvo-byggen.

— Vi tycker att Volvo skulle sälja ut objektbilar och delar jättebilligt till dem som kan bygga och som har visat det på ett eller annat sätt.

— Det vore en bra PR för Volvo, framför allt om det ligger i deras stil det som byggs.

Själva tror dom att deras stil, racing-looken, den lite mer diskreta, borde ligga väl till.

— Faktum är, säger Carl Gustav, att det är både dyrt och besvärligt för oss i den här delen av landet, att hålla på med Volvo. Förut hade vi bra kontakter med en skrot i Linköping (Bildemo), men den lades ned utan förklaring och nu är vi hänvisade till Volvo, vilket kräver en fet plånbok, om man ska ha de rätta grejorna.

Dessutom efterlyser Vångängan bättre kontakter med Volvo i ett annat avseende, nämligen när det gäller att få hjälp att få ombyggen godkända.

— De borde kunna ställa upp mer med intyg på motorer och dylikt. Som det är nu, är dom rätt svåra.

Vånga-looken

■ Vånga-Volvon har gjort sin debut. Inte den första och inte den sista.

Redan tidigare har det byggts om Volvo i Vånga och fler blir det.

Håkan, den yngre av Pettersson Brothers, håller på med ett projekt som verkligen blir vilt.

— Ja, vi utmanar Vallåkra och alla övriga gäng i Sverige, säger han.

— Vi satsar på vår egen stil. Kompletta byggen, ombyggda rakt igenom.

— Den rejsiga Vånga-looken! □