



Volvon liknar en typisk Svenssonbil. Men ack vad man bedrar sig.

# FRÅN SHOPPINGBIL...

■■■ Vid första ögonkastet tycker man att det rör sig om en dekaltrimmad gubbracer, prydligt parkerad vid köpcentrets framsida. När man sen ser det unga paret komma fram till bilen, och börjar lasta in matkassarna, blir ens fördomar ännu starkare.

"Jaha, det var väl det jag trodde. Ha-ha, en typisk Svensson-familj som varit och storhandlat!"

Det är först när killen startar motorn som reaktionen kommer. För så brukar definitivt inte en Volvomölla låta...

Skulle man råka få syn på samma ekipage efter mörkrets inbrott vore bilden sannerligen annorlunda. Då existerar inga bärkassar längre. Då har gubbracern förvandlats till jägaren som utgör ett pittoreskt inslag bland gatbilsåkarna i Köping.

Hur hänger detta ihop? Bilsport kräver en förklaring:

**Volvo har alltid ansetts som en tråkig gubbracer och den typiska Svensson-bilen. Trots detta är många intresserade av att sätta i V8. Kent Bodin i Köping funderade också, sen gjorde han slag i saken. Grabbens kärlek till V-motorer drev honom mot lyckans mål: en bil som kan användas till mer än att bara åka och handla med!**

Av Håkan "Molle" Molin (text), Tony Welam (foto)

— Jag har alltid gillat att skruva med Volvo, svarar ägaren, 22-årige Kent Bodin.

Redan som 14-åring gjorde Kent sitt livs första (och kanske bästa) bilaffär. Han köpte en gammal Volvo 144 från 1967 för femhundra kronor.

— Sen sålde jag den efter en vecka för tusen spänn!

## Gillar V-motorer

■ Man kan nästan påstå att Volvo-intresset gått i arv. Hans

bägge äldre bröder höll ofta på med sina bilar i familjens garage.

— Och det bidrog ju till att jag också ville bygga något passande, förklarar Kent.

Valet föll på en epa-Duett. Ett rostigt lik letades upp, sen vidtog normala rutiner; först rostlagning och ombyggnad. Sen slipning, spackling och slutligen lack!

När det blev dags för motorn föddes tanken på en V6...

— Och på den vägen har det varit sen dess, betonar han.

Aha! Grabben hyser alltså stor kärlek till V-motorer.

— Mmmm, så nästa bygge skulle absolut innehålla en sådan!

Och 1985 var det dags igen, då med en Volvo 240-kaross från 1976. Meningen var att använda Volvos aluminium V6 som drivkälla.

— Men karossen var dålig. Både bakdelen och taket behövde bytas. Jag åkte istället till en bilskrot och köpte en tom 240-kaross från 1981.

## Blandade årgångar

■ Samtidigt fick han nys om ytterligare en kaross — en mycket passande sådan.

— Ja, för i registreringsbeviset stod det:

"Chassinummer i samband med besiktning!"

Vänd!

Rsp 8/89

# ...TILL NATTSVA

Forts. från föreg. sida

När allt var överflyttat ägde Kent en frisk kaross — en som starkt påminde om Volvo, modell nyare!

— Jo, det har ju blivit ett hopkok av olika årsmodeller, skrattar han.

— Fast jag var tvungen att blanda bitarna. Amerikaljusen till exempel, dom passar bara på frontplåten från 1975—1980.

Kent sammanfogade dom äldre innerplåtarna med den nyare fronten. Därför kan han utnyttja grill från en 81, men i kombination med lyktfästen från 1975.

— Och blinkersen härstammar från Canadamodellen. Helvita glas döljer orangegula linser framför glödlamporna!

Bakdelen består av 81ans karossform med ljus från 1984.

— Jag ville inte ge mig på och säga för mycket utan nöjde mig med att lägga igen dom bakre sidorutorna.

— Fast det är klart, all inpassning och framför allt

svetsningen av takluckan tog ju lite tid.

Kent ville göra ett grundligt jobb. Därför nöjde han sig inte med bara ombyggnaden utan bytte också ut alla slitdelar.

— I stort sett gjordes grundjobbet efter militärtjänstgöringen 1986. Innan dess hade jag mest gått och funderat över själva motorbytet.

När karossen var klar kom tanken på en Rover V8, eller varför inte en amerikansk? Ju mer han funderade, desto mer lockande blev det.

Frågan var ju bara hur det skulle gå med besiktningen...

— Lösningen blev en komplett framvagnsbrygga från Volvo 240 ambulans. Den klarar nämligen 70 kilo högre framaxeltryck...

— Och så mycket skillnad är det i vikt mellan Volvomotorn och ett Cheva 262-block, poängterar han.

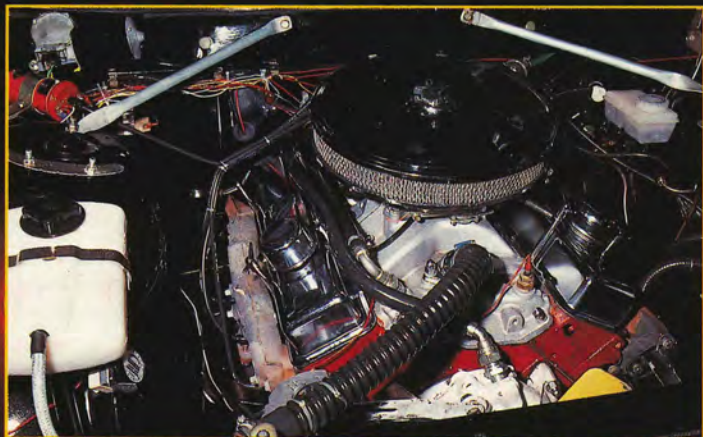
Kent har alltså satsat på den motorn som fanns originalmonterad i Chevrolet Monza 1975—76. Men en så-



*Kent och Berit har sett många som ändrat sina ansiktsuttryck när dom blivit omkörda. Bilen byter skepnad som en kameleont!*



# RT STREETRACER



*Chevrolets V8 på 262 cui lämpade sig effektmässigt för montering. Blocket är detsamma som 350 cui, bara borningen skiljer dom åt.*

dan passar väl inte så där utan vidare?

– Nej, definitivt inte! Jag tror att motorn åkte i och ur en tre–fyra gånger innan allt stämde.

Då var det mycket hissan- de upp och ner?

– Jojo!

## Bra vägledning

■ För er som planerar ett liknande motorbyte kan det vara på sin plats att gå in lite mer konkret på hur Kent gjorde.

– Framvagnsbryggan är lite speciell, säger han. Det ingår nämligen fyra stabiliseringsstag som också måste finnas monterade.

Två stycken går från torpedväggen ut till stötdämpartornen. Dom andra två sitter under växellådan och löper från bryggan ut till rambalkarna.

– Dessutom måste framvagnen vara försedd med Volvos förstärkta A-armar. Och jag betonar VOLVO, för bilprovningen godkänner inte att du bygger dom själv!

Tyvärr tillverkas inte am-

bulansen längre. Men hav tröst, bärarmar finns fortfarande att köpa. Rallyåkarna brukar nämligen utnyttja ambulansframvagnens komponenter.

Finns det något mer som man bör tänka på?

– Njae, det är klart. Man bör ju se över både krängningshämmare och stötdämpare. Själv åker jag med grovre utrustning både fram och bak. Så man kan gott påstå att bilen går som en ambulans i kurvorna!

Transmissionen kan också spåras till kategorin "utryckningsfordon". Kent valde nämligen att använda Volvos B&W 35-låda i polisutförande.

– För den automatlådan har både större turbinhus och fler slirlameller än standard.

Genom en åtta mm tjock spacerplatta (som gängas fast mot blocket och har svetsade pinnbultar mot lådan) fick han fram motorn den bit som behövdes. Vänd

ABO  
377

# Varför inte amerikanskt motorblock?

Forts. från föreg. sida

— Det blev perfekt! Nu sitter växellådan fortfarande på sin ordinarie plats. Men startmotorn tog i grenröret så den flyttades till andra sidan. Dessutom sitter den uppochnervänd.

Vilken typ av motorfästen har du använt?

— Volvos! Jag plockade dom från en 1975 års 240 med B20. Fast det vänstra är monterat på höger sida och tvärt om.

Sen svetsade Kent fast dom gummikuddar som sitter i bärarmsfästena till en 240-bakaxel på Chevrolet's original motorfästen.

Avgassystemet då?

— Chevrolet original grenrör med omsvetsade flänsar. Resten består av två tum "rostigt"!

Själva lådan hänger i original växellådsfäste men gummikuddarna är utbytta. Längre bakåt hittar vi en kortad kardanaxel...

— Kommer också från ambulansen. Den är 30 mm grövre och hänger i stödlager från en Volvo FL4 lastbil.

## Bidragande orsak

■ När bilderna togs satt originalbakaxeln fortfarande kvar. Men i skrivande stund håller Kent på med "vissa modifieringar", som han själv uttrycker det.

— Ja, nu blir det istället en 3/4-tums axel från Chrysler och Chevrolet TH350-låda.

Varför?

— Mjaa... (han dröjer lite med svaret).. dom andra bitarna har inte fungerat till full belägenhet!

— Visserligen utnyttjade jag Volvos värsta grejor både vad det beträffar låda och bakaxel men det "lirade" inte riktigt med vridet från V8an.

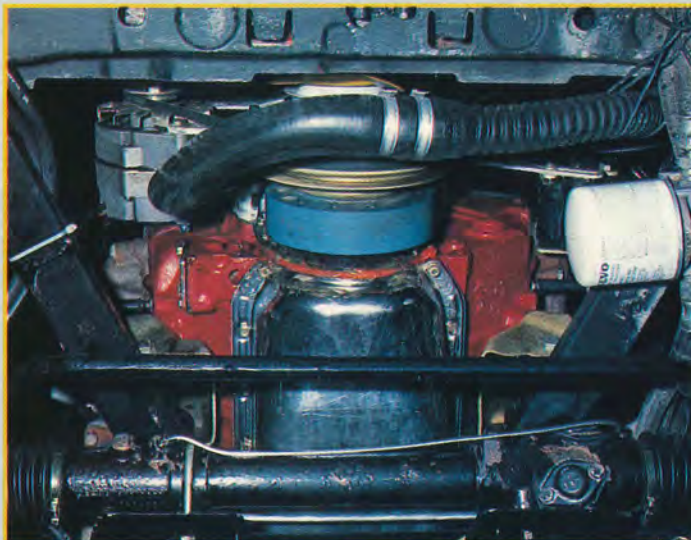
**På tal om det, hur gick det med vridmomentet vid besiktningen?**

— **Jodå, det klarade sig. I instrumentet står det avgivet 87 kilowatt och Chevas 262-a ligger inom det värdet!**

Hur är det med effekten?

— Med Holleys 600-förgasare på Edelbrock Performer-insug ger den cirka 250 hk vid 6.500 rpm.

I övrigt är motorn helrenoverad och lackad med Volvos motorfärg. Kromade ventilkåpor och luftrenare tillkommer förstås!



Tack vare spacerplattan hamnade oljesumpen i perfekt läge gentemot ambulansens förstärkta framvagnsbrygga. Motorfästen från Volvo 240 med B20.



Här syns dom två undre panhardstagen som ingår i ambulansbryggan. Kent var tvungen att svetsa ett nytt öra och vända startmotorn upp och ner.

Man kan gott och väl förstå att Kent vill utveckla sitt bygge. Denna installation kräver många timmars provande innan allt är intrimmat och avstämt.

En del komponenter är flyttade, andra utbytta.

— Batteriet sitter numera i kofferten. Det är nedsänkt mel-

lan balkarna där originalavgassystemet gick ut.

Han har också ersatt originalgeneratoren med en 100-ampères maskingenerator från amerikanska Wilson Company.

— Och kylaren tog jag från en Volvo 240 diesel. Den volymen överensstämmer lite bättre genty-



**Bil:** Volvo 244 DL 1975.  
**Ägare/byggare:** Kent Bodin, Köping.

**Kaross:** Delvis utbytt mot årsmodellerna 1981 och nyare.  
Elektrisk taklucka, Brorssons stylingkit, kromade skärmkanter, el-hissar, C-lås.

**Motor:** Chevrolet V8 262 cui med sexbultat Volvo-svånghjul.  
**Transmission:** B&W 35 trestegs automatlåda med 10 tums turbinhjul. Kardanstång från Volvo 240 ambulans.

**Framvagn:** Volvo 240 ambulans godkänd för 900 kg axeltryck. Förstärkta A-armar.  
Servoassisterad styrning.  
**Bakvagn:** Volvo 264 från 1978 med ambulansens krängningshämmare och diffbroms. Utväxling 3,31:1.

**Fälgar:** 100+ Penta 7X15" fram och bak.

**Däck:** Yokohama 225/50-15" fram och bak.

**Lack:** Svart med klarlack.  
Material Sikkens utförd av Lackverkstan, Köping.

**Inredning:** Grå plysch hämtad ur en Volvo 244 Turbo.

**Vikt:** Tj.v. 1 590, To.v. 1 780 kg.

**Prestanda:** Toppfart ca 235 km/h.  
**Bensinförbrukning:** Blandad körning 2,5 liter/mil Landsväg 1,5 liter/mil. Ska minska.

**Byggspris:** 160.000 kronor.

**Övrigt:** Till salu tel 0221-162 21.

**Tack till:** Morsan och farsan som lånat ut pengar till bygget, samt till alla kompisar.

**Sponsorer:** Köpings Gummiservice "Blixt", HBV Elservice.

mot V8-an.

Kent blev även tvungen att omplacera oljefiltret. Orsaken var avgassystemet, som hamnade för nära. Lösningen fick bli en adapterplatta vid sidan av motorn.

— Men Volvos styrservo-pump gick faktiskt att använda utan någon större ombyggnad, påpekar han uppmuntrande.

— Bromssystemet är också Volvo original!

## Social samvaro

■ Man skulle nästan kunna tro att Kent jobbar på Volvo i Köping. Han verkar ju så insatt i mycket av det mekaniska...

— Nej. Jag är byggnadsplåtslagare på BPA här i Köping. Kunskaperna har kommit genom att alltid hålla på med just Volvo!

Det enda arbete han lämnade bort var lackjobbet. Den saken fick Lackverkstan ta hand om.

Och dit lär nog Kent vända sig fler gånger...

— Ja, för nu när jag byter bakaxel ökar ju spårvidden med 140 mm. Därför måste jag bygga Can Am-skärmar, både fram och bak. Men tiden är knapp, så vi får se till sommaren.

**Antingen är grabben envis eller också är det något annat som ständigt driver honom framåt. Kent kan nämligen offra både kvällar och nätter i sitt kära garage.**

Sådant måste väl påverka det sociala livet också, eller?

— Jo, det stämmer. Tjejen ledsnade och stack till slut...

— Men jag har fotfarande sex i garaget!

Han räknar alltså sina trogna kompisar som hyr var sin plats i Kents och hans äldre broders gemensamma garage.

— Vi är sju man som delar på 80 kvadratmeters golvytta och har även en lika stor vindsvåning, berättar han.

**Garaget ligger i Vallby knappt två kilometer från Kents bostad så det går definitivt ingen nöd på honom.**

— Nej vi trivs bra ihop trots att alla håller på med olika bilar. Här huserar européer och jänkare under samma tak!

— Köping är egentligen en ganska tråkig stad men här rullar många fina bilar.

Själv siktar Kent på att bli klar med Volvon till midsommar. Då brukar nämligen klimatet locka ut både folk och bilar.

— Just det. Då kan man åka till affärer på dagarna och jaga om nätterna! □