



ETT SMÖRGÅSBORD MED VÅGHÅLLNING



PROJEKT

T-GUL

Projekt T-Gul får chassi för högre effekt

Med mer effekt behövs det ett bättre chassi — annars har man ingen glädje av hästkrafterna! Vårt första avsnitt i Projekt T-Gul handlar därför om våghållning och förbättringar av karossen. Rallyföraren Björn Blomkvist visar vägen till en bättre 240!

Av Pär Brandt (text & foto)

■ ■ ■ Man behöver inte göra alla misstag själv. Med det menas att man med fördel kan lyssna på den erfarenhet som redan finns.

Allra bäst blir det förstås om

man gjort samma typ av jobb flera gånger och vet var fallgroparna brukar lura. Ungefär så resonerade vi på Bilsport och via Trendab i Nykvarn förmedlades kontakten till

Björn Blomkvist i Tumba, strax söder om Stockholm.

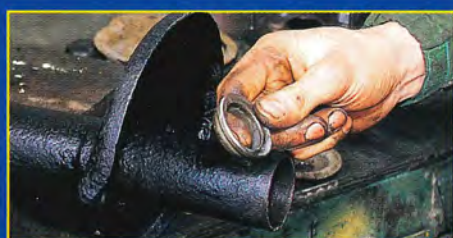
Björn Blomkvist är aktiv rallyåkare och en duktig sådan. Han är en plåga för konkurrenterna i de lokala

SMÖRGÅSBORD. Vaghållningen är serverad! Björn Blomkvist på Mariedals Bilservice i Tumba ska hjälpa till med att bygga en plattform som kan hantera all den effekt vi hoppas få ur motorn. Eftersom den silvergrå i bakgrunden har gått 22.500 mil — och kanske just därför ser lite ledsen ut — finns det inga genvägar. Allt ska bytas ut!

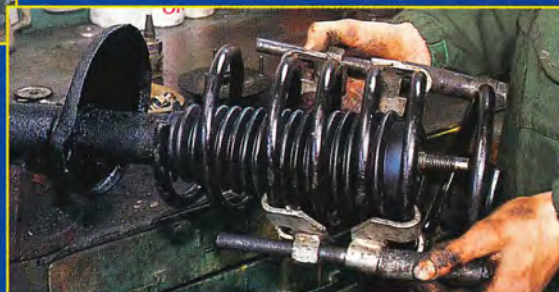


DIFFBROMS. För att inte all effekt ska gå upp i rök behövs det en diffbroms. Den ser till att inte all effekt kan gå till det hjul som har minst grepp. Istället tvingar diffbromsen effekten att delas upp jämnare mellan bakhjulen. För att montera diffbroms krävs det specialverktyg, varför vi lämnar det till en Volvo-verkstad. Däremot kan man börja med att kolla kuggflankerna och se om där finns några spår av omlid behandling. I det här fallet ser allting okej ut.

ENKELT VAL. Att leta upp lämpliga delar för att förbättra vaghållningen på en 240 är inte svårt. Det är i princip bara att slå upp Volvo Katalogen och välja! Volvos gasstötdämpare monteras på samma sätt som standarddämparna. Dämparen skjuts ned i röret och den gängade hylsan späms åt.



VIKTIGT. Om den gängande hylsan bottenar och inte spänner stötdämparen får man ta ur dämparen igen och kolla att den här typen av ring verkligen ligger på plats inne i röret. Volvo har haft flera olika varianter på bottenring, varför det också finns risk för att missförstånd skett tidigare i bilens underhåll.



LÅGA FJÄDRAR. Sportfjädrarna är både hårdare och kortare, varför de egentligen är lättare att sätta på än originalfjädrar. Var alltid mycket försiktig med fjäderspännarna, då det kan hända att krokarna vrids ur sitt läge när man spänner eller lossar fjädern. Om fjädern plötsligt lossnar representerar den en fruktansvärd kraft — var försiktig!



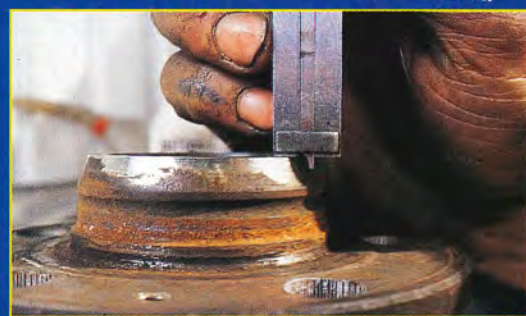
ANNAN OFFSET. Volvo 240 har smalare spårvidd bak än fram, varför man ibland monterar spacerplattor och förlängda hjulbultar för att öka spårvidden bak. Vi ska utnyttja dessa spacers även fram, eftersom vi tänkt använda Titan-fälgarna. Arbetet börjar med att pressa eller slå ut originalbultarna. Ett välriktat och riktigt hårt slag med släggan får bulten att lossna. Säkrast är dock att använda en hydraulpress.



LÅNGA BULTAR. De längre hjulbultarna dräpper Björn ner med rallyförarens favorit-verktyg: handsläggan. Säkrast är dock att utnyttja samma hydraulpress som förut. Håll ett öga på hjullagerna så att ingen smuts kommer ner i dem. Byt gärna lager om du misstänker att de rullat långt.



LAGOM HÅRT. Hjullagermuttern ska spännas precis lagom hårt. Inte för löst, då blir det glapp. Inte för hårt, då rullar lagret trögt. Björn spänner muttern för hand tills navet snurrar märkbart trögt, och backar sedan muttern cirka ett åttondels varv. Muttern låses med saxsprint, ta en ny så riskerar du inga avbrutna spetsar.



SLIPA BORT. Eftersom spacerplattorna egentligen är avsedda för bakaxeln passar de inte riktigt. Centrumhållet måste tas upp till 54 millimeter (mm) för att centrumkoppen över hjullagret ska få plats. Ändock saknas det 3 mm för att spaceren ska falla ned på rätt plats. Att svarva om spaceren ytterligare gör den alltför tunnväggig, varför vi väljer att slipa ner kanten där hjullagerkoppen sitter. Det försvagar inte spindeln. 3 mm ska bort, och det kan man göra med en vinkelslip eftersom ytan inte måste vara absolut plan. Se dock upp med slippånen så att de inte hamnar i lagret.

tävlingarna och vinner allt som oftast i Nationella klassen — dessutom är han ibland uppe och slåss om totalsegern med "jeeparna" (4WD-bilarna i Grupp A och N)!

Eftersom Björn lärt sig köra fort som de flesta andra rallyförare (genom att skrota ett antal bilar) vet han ur slipsten ska dras när det gäller 240-byggen. För naturligtvis är det Volvo 240 som Björn kör!

— Volvo 240 är det naturliga valet i Nationella klassen, säger Björn. Lättmekad kaross, urstark motor och låga reservdelpriser plus gott om chanser att hitta begagnat. Inte konstigt att modellen är populär!

Rakt på sak

■ När Björn bygger vaghållning på Bilsports Projekt T-Gul går det undan. Så pass att fotografen knappt hänger med i svängarna. Men det hör till saken att just Volvo 240 är en bilmodell som är synnerligen "rakt-på-sak" när det gäller mekandet.

Icke desto mindre finns det en del saker som man ska tänka på, speciellt om det är första gången. Vänd!

Bra chassi för flera hästkrafter

Forts. från föreg. sida

Björn rekommenderar där- för att de som tänkt följa Bilspport i spåren skaffar en (eller flera) mekarhandböcker. Där finns de olika momenten beskrivna och man kan undanröja eventuella tveksamheter genom att titta på bilder och sprängskisser.

Den enda detaljen i det här av- snittet som faller utanför det nor- mala är anpassningen av spacer- plattorna för framhjul.

Eftersom Titan-fälgarna har betydligt djupare offset än Volvo 240 behövs de här spacerplattorna för att få ut fälgerna från fjäderbenet. Samma spacersats (Volvo original) som bak används, men med den skillnaden att centrum på spacer- plattan svarvas upp till 54 millime- ter. Likaså måste kragen runt hjul- lagerkoppen slipas ner 3 millime- ter.

Använd inte några extra spacerplattor eftersom det ger så få varv kvar på hjulmuttrarna.

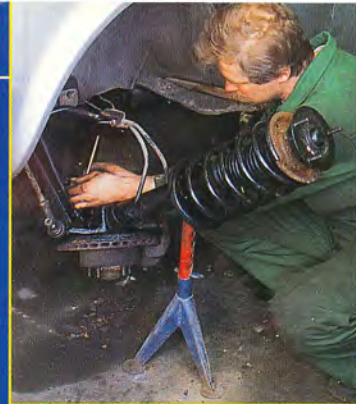
I nästa avsnitt ska vi berätta om motortrimningen. Häng med då! ☐



PASSNING. När de tre millimetrarna slipats bort ska det nu gå att med några milda slag få spacerplattan på plats över de nya hjulbultarna. Tvärtom vad man kanske tror så är det inte hjulbultarna som centrerar fälgerna, utan det är kragen på spindeln (65 mm) och i det här fallet alltså spacerplattans krage.



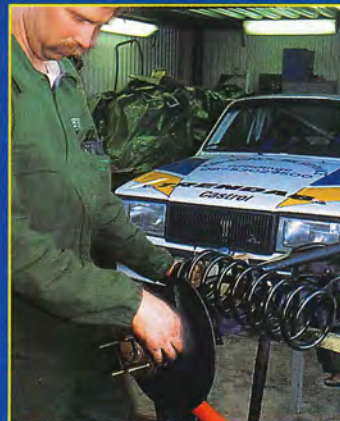
RAKT PÅ. Originalfälgerna på Volvo Turbo mäter nätta 7x17 tum och heter "Titan". Den har samma bultcirkel som 200/700/900-modellerna (5x108 mm) och även samma centrumhål (65 mm). Men — och det är ett stort MEN — den har offset 43 istället för de övriga 25. Fälgerna hamnar alltså ungefär 20 mm längre "inåt" i hjulhuset, vilket leder till närbkontakt med fjäderbenet. Detta avhjälpas dock spacerplattan, som återför Titan-fälgerna till rätt plats i hjulhuset. På bilden känner Björn med vänsterhanden upp vid fjäderbenets fjädertallrik och kan konstatera att det finns bred marginal mellan däck och tallrik.



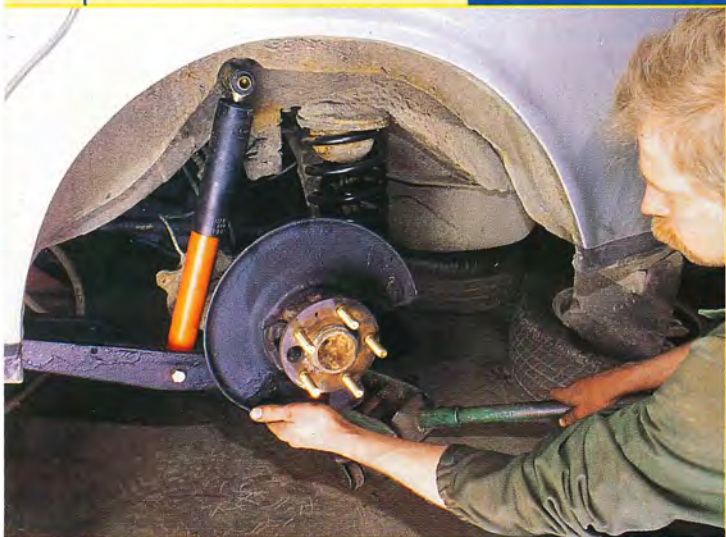
ENKELT. Volvo 240 är lättmekad som få andra bilmodeller. När man byter stötdämpare och fjädrar behöver man egentligen inte ta loss hela benet utan kan fälla ut det så här, efter att först ha lossat bromsslangarnas fästplatta. Ta en titt på bromsrören, de är ofta rostiga på äldre bilar och kan behöva bytas.



HÅRDA PUCKAR. Även på bakaxeln är det mesta okomplicerat. De nya stötdämparna och fjädrarna monteras och gör hela bakvagnen till en färdig enhet. Nya, hårdare gummibussningar pressas på plats med en hydraulpress.



KOMPLETT. För att få på de nya, längre hjulbultarna bak måste drivaxlarna dras ut. Även denna manöver är dock enkel på en 240. Här lägger Björn den sista handen på bakaxeln och kan sedan rulla in hela paketet under bilen.



PYSSEL. Att svetsa avgassystem är ett mödosamt pusslande. Det underlättas dock av de färdiga 3-tums rören från JT och det faktum att Björn har samma system på sin egen rallybil. Systemet börjar med original 2,5-tums rör i ett par decimeter, sedan kommer racing-avgasljudet och systemet ska förhoppningsvis bli ganska tyst. Men inte för tyst...

SVINGA UPP. Om man inte har bilen alltför högt upp på pallbockarna (ha ALLTID pallbockar!) så blir det enklare att styra upp bakaxeln. Börja med att sätta de främre bärmarna på plats och svinga sedan upp hela bakaxeln med en garagedomkraft.



PROJEKT

T-GUL



MOTORPUTS. Det blir inte mycket utrymme kvar i en 240 när man sänker ner en Turbo-motor. Men det är ändå snyggt med enhetlig kulör och motorrummet ska därför målas i samma "T-Gula" kulör som resten av bilen. Innan färgen kommer på plats är det mödosamt arbete med att skrapa rent och slipa.



INGEN BOX. Allra bäst resultat får man om motorutrymmet blästras, men det kräver att precis allt demonteras för att blästersanden inte ska tränga in i några viktiga delar. Iakttag man en viss försiktighet och renlighet behövs det ingen speciell sprutbox för att måla motorrummet. Men andnings- skydd behövs alltid.