

Bob Jenny är fullständig



Alla är vi galna på något sätt. En del är galna i snabba bilar, en del i motorcyklar. De flesta grabbar blir som tokiga när dom får se en snygg tjej. Andra är galna i mat. Som sagt alla är vi lite galna. Utom Mr Bob Jenny från USA förstås. Han är nämligen fullständigt galen. Speciellt i bilar av märket Volvo!

Av Göran Svensson (text), Tim McKinney (foto)

■ ■ ■ En Volvocombi med en kortklippt medelåders man bakom raten och barnstol i baksätet är lätt byte för vilken rödljus-Schumacher som helst. Så lätt att de flesta, med åtminstone ett uns av skam i kroppen, inte ens skulle komma på idén att försöka mäta sina krafter med en så underlägsen motståndare.

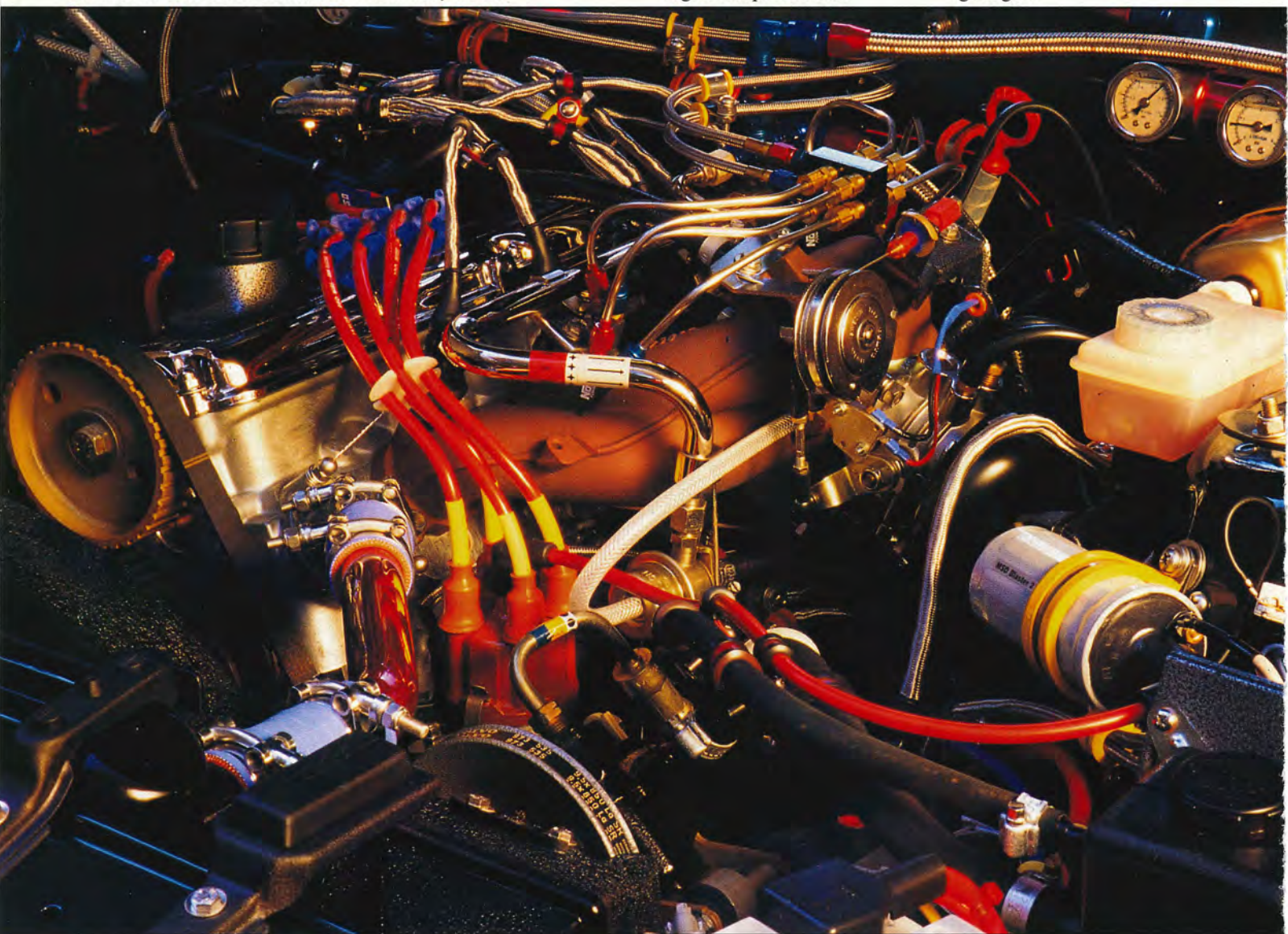
Det skulle vara som att fuska i patiens eller att sno godis från barn. Eller som att skjuta tamhöns med hagelböss på nära håll.

Man gör bara inte så. Skulle man ändå göra det, vet man att det kommer inte att kännas riktigt bra efteråt.

Men tänk om du bodde i Woodbury, Connecticut, USA och hade en riktigt vass bil som du var riktigt stolt över. Om du hamnade bredvid ljust en sådan Volvo-combi vid något av stadens trafikljus. Om du inte ens vet vad skam i kroppen betyder och om du bestämde dig för att visa den löjliga gubbtjyven i sin pedantskötta Volvo hur en riktig bil ser ut. Bakifrån...

Trafikljuset slår om till grönt, du aktiverar ditt elakaste hänslende samtidigt som du snapper upp vänster långfinger i on-läge. Du ger gas och ska just släppa kopplingen när du, tyvärr för sent, upptäcker att något är galet med bilen bredvid. Ett oroväckande grovt avgasrör mynnar ut vid bakre passagerardörren och motorljudet är vasst som från en formelbil.

Som i slowmotion ser du Volvon passera dig. Du skymtar den kortklipptes ansikte som nu pryds av ett galet grin.



digst galen i Volvo

Du ser blå rök från däck-
en som spin-
ner loss och du
hör en lätt duns
orsakad av
din haka som
du just tap-
pat...

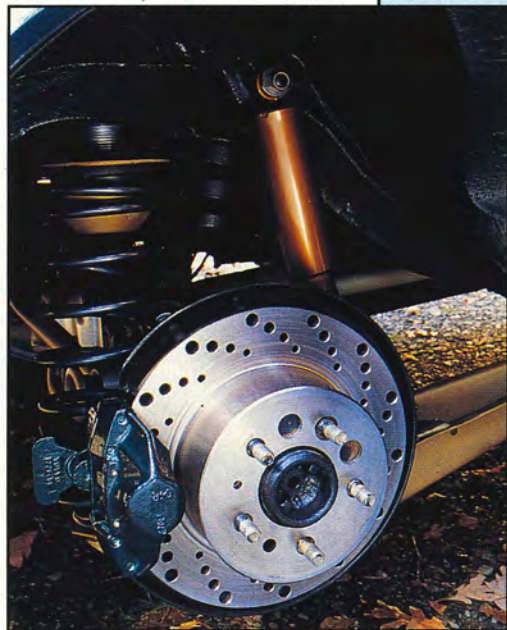
Volvodåre

■ Om du nå-
gonsin skulle
uppleva detta
scenario har du
ett: Drömt en
ovanligt otrev-
lig mardröm
beroende på al-
lt för mycket
vitlök på piz-
zan, eller två:
Med all sanno-
likhet fått när-
kontakt av an-
dra graden med Mr Bob Jenny från
Woodbury Connecticut USA!

Bob Jenny är nämligen en allvar-
ligt "Volvoskadad" amerikan som
byggt om sin till synes alldagliga,
men välsköta, Volvo 240 Vänd!



GALEN AMERIKAN. Bob Jenny från Connecticut USA har varit galen i Volvo ända sedan han i tonåren totalkraschade föräldrarnas splitt nya 240.



KYLHÅL. Skivorna är original men borrarade för bättre kylning. För att få en snygg finish även här är skivorna också kemnickelbehandlade. Oken är original som lackats.

◀ **BRUTAL PUTS.** Vi har gott om ytbehandlingsfirmor i trakten säger Bob och det verkar som han ensam har livnärt minst ett par stycken av dom en längre tid. Ventilkåpan är kromad och klarlackad, grenröret är slät slipat, porlagat med svets och sedan polerat och ytbehandlat med värme-tålig aluminiumfärg. Bränsleledningarna är "electroless nickel-plated" eller "kemnickelbehandlade" som det heter på svenska. Fördelen med detta är att du får ett exakt lika tjock skikt över hela föremålet, alltså även inuti ett rör vilket inte är fallet med vanlig elektrolytisk förnickling.



ELAK AMERIKAN. Han är oftast snäll, Bob. Men ett lätt tryck på strömbrytaren som aktiverar lustgasen kan göra honom riktigt elak... Det modifierade lustgas-systemet ger ett effekttillskott på 150 hk.

VOLVO

Forts. från föreg. sida

från 1979 till något utöver det vanliga.

— You can say that I'm a Volvonut, förklarar Bob glatt när jag ställer frågan: Vad i hela världen har du gjort och varför?

Alltsammans började 1974. Föräldrarna hade bestämt att de skulle resa bort utan att ta med sig varken sin biltokige tonårige son, eller familjens nyinköpta Volvo.

Så snart föräldrarna var utom synhåll beslöt Bob och hans bästa kompis att låna Volvon för en liten provtur. Ingen av dom hade körkort men kompisens insisterade på att han var mest lämpad att köra.

— Men det var han inte, konstaterar Bob med ett skrätt. I en kurva fick han sladd och bilen rullade runt minst tre gånger.

När bilen till sist slutat rulla satt kompisens fortfarande kvar i förarstolen med ett krampaktigt grepp om ratten medan Bob låg i baksätet.

Till sin förvåning upptäckte de båda omtumlade ynglingarna att bilen landat på rätt köl och att de dessutom klarat sig helskinnade, trots att de saknade bilbälten!

De bistra konstaplar som snart dök upp undrade om bilen gick att starta för att på ett enkelt sätt få den bort från vägen. Vilket den faktiskt gjorde!

Detta imponerade så djupt på unge Bob att han sedan dess varit fullständigt galen i Volvo.

"Varför inte-karusellen"

■ Hans eget Volvo-bygge startade för fem år sedan. Sedan en tid tillbaka ägde familjen en Volvocombi som Bob använt för diverse lustgasexperiment. Vid senaste försöket hade något gått snett. För mycket gas vid alltför tidigt varvtal hade sprängt originalmotorn i småbitar och ny motor måste sättas i.

I samma ögonblick startade "varför inte-karusellen". Det började lugnt och fint med en grundlig översyn av nya motorn. Lika bra att göra jobbet ordentligt från början. Men varför inte en gnutta extra pulver när man ändå var igång? Kanske titta lite på väghållningen? Lite finish i motorrummet skadar inte, och varför i hela friden skulle jag inte kosta på mig en skinninredning och ny lack?

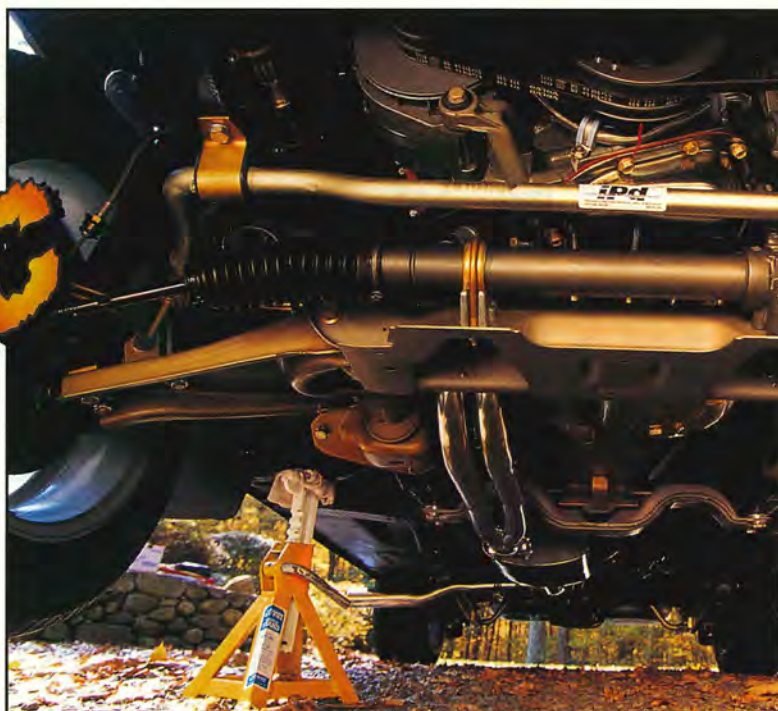
Projektet svällde och Bobs fritid och pengar konsumerades i samma takt som nya "varför inte" dök upp.

Fem år senare stod resultatet klart och Bob visade stolt upp sitt alster för hustrun.

Hon undrade kallt och lite missnöjst vad han egentligen syslat med de senaste fem åren, på gårdsplanen stod ju en till synes helt standard Volvo 240! Välputsad javisst, men hon kunde på rak arm räkna upp flera stycken i omgivningen som fått samma glans på lacken på betydligt kortare tid!

Visst blev den gamla 240:n snygg med sin mörka grönmetalliclack, med de mattsvartlackade kromdetaljerna och med sina 16-tumsfälgar. Diskret och sober men inte något som man egentligen höjer på ögonbrynen inför. I alla fall inte vid första ögonkastet.

Men det är ju det som är själva



OBVEKLIGT DETALJARBETE. Minst lika prydligt på undersidan. Alla länkar och bärramar är cadmiumpåmålad och klarlackade. Samtliga bussningar är ersatta med uretan.

Motorblock, vevaxel är helt original men blueprintade.

Vevstakarna är också standard men kulpenade, polerade och balanserade. Kolvarna är smidda och av fabrikat TRW. Egentligen avsedda för en Chevrolet 305:a men

difierat NOS-system i Volvon som när det aktiveras beräknas tillföra ytterligare 150 pigga hästar. Vilket innebär en total toppoeffekt på drygt 320 hästar!

Bob har lagt en otroligt stor möda vid motorns finish. Pulverlack, ano-



GRYM FINISH. Den som lyfter på huven blir rikligt belönad. Finishen är helt outstanding och man förstår att Bob jobbar i flyplansindustrin. Upplägget är klart inspirerat av detta. Notera de stålomspunna kabelhävorna!

grejen med Bobs bil: Diskret på utsidan och ett vilddjur på insidan.

Blueprintad

■ Det är när man lyfter på huven man inser att 240:n inte bara är en vanlig välputsad standard-Volvo. Det första man slås av är den superb höga finishen samt hur pedantiskt välordnad all kabel- och rördragning är. Mitt i detta välorganiserade blänkande kaos av rör och kablar sitter den trimmade B23-motorn som är själva hjärtat i Bobs projekt. Det var också den han tog itu med först.

Ett block från en B23 Turbo fick bli utgångsmaterial för motorbygget. Ett starkt och bra block som borde tåla den effekt som Bob tänkte utsätta det för.

passar utmärkt efter att blocket borats en aning.

Toppen, som kommer från en B23 sugmotor, har portats med resultat att flödet ökat med 30 procent samtidigt som ventilsätena har Mirafrasträ.

— Jag skickade toppens flödeskurvor till Dick Jones Racing Cams, berättar Bob. Med utgångspunkt från dessa data designade de en kam som matchade toppens nya andningskapacitet.

Kammen har medvetet utformats för massor av vrid och god körbarhet på låga varv. Bobs idé var att högtoppeffekt istället skulle fås med hjälp av lustgas. Trots de tidigare trista erfarenheterna med lustgas monterade Bob ett egenhändigt mo-

TILL SALU. Det tog Bob fem år att bygga klart sin bil men nu är den till salu. Det är vägen som är mödan värd, tycker Bob som redan projekterar ett nytt bygge. Är du köpsugen? Ring då 0091-203 263 26 74, eller faxa 0091-203 263 43 33, eller e-posta bobjenny@juno.com.





disering och krom har använts flitigt. Alla kablar och rör är också mycket prydligt dragna och upplamrade.

— Hela kabelstammen är försedd med flätat, rostfritt överdrag, precis som man gör inom flygindustrin, berättar Bob som vet vad han pratar om. Han jobbar nämligen som ingenjör hos Sikorsky Aircrafts till vardags.

Grenröret har fått en mycket speciell behandling.

— Exhaust manifold? Big pain in the ass! säger Bob när jag frågar hur han gått tillväga för att få grenröret att se ut som det vore specialtillverkat i aluminium.

Ursprunget är ett Volvo original gjutet grenrör där "simhuden" mellan rören slipats bort liksom all upphöjd text andra utstående gjutdetaljer. Alla gjutporer svetsades igen och därefter finslipades och polerades det som nu återstod av grenröret.

Slutligen behandlades rören av en firma som heter HPC (High Performance Coating). De sprutade en värmetålig aluminiumfärg som sedan ungsbakades. Resultatet blir en yta som får en snygg aluminiumliknande finish som dessutom inte blir blå av hög värme.

För att få den slutliga finishen har till och med insugningsröret anodiserats, vilket egentligen inte skall gå särskilt bra eftersom det är gjutet. För att lyckas med detta har Bob först kulpenat insugningsrören för att sluta porerna i godset. Alla bränslerör är kemnickelpläterade och därefter klarlackade

Strykjärn utan sladd

Standardkopplingen är ersatt med en sintrad dito från KC-Tools, växellådan är fyrväxlad med elektrisk överväxel. Bakaxeln kommer från en Volvo-diesel och har utväxlingen 3,54.

För att överföra den vassade motorns effekt till marken har Bob givetvis också jobbat med väghållningen. De 38 millimeter sänkta fjädrarna och de 25 millimeter grova krängningshämmarna är av fabriktat IPC och ger tillsammans med stötdämpare från Tokico fin vägkänsla men något begränsad komfort.

16-tums fälgarna är klädda med Goodyear Eagle-däck i 55-profil. För övrigt är det mesta undertill också anodiserat, pläterat eller lackerat.

Bromsarna är av standardtyp där skivorna har kemnickelbehandlats och borrats för bättre kylning.

En ny lack och skinnklädsel fullbordade Bobs bygge. Den mörkgröna diskreta metallicfärgen är ett medvetet val för att ge Volvon ett sobert och elegant yttre. Även här är detaljarbetet i mästarklass och det är ju detaljerna som skiljer mästaren från en amatör. □



RECEPT

Bit: Volvo 245 DL, årsmodell 1979.
Motor: Volvo B23, rak fyra med blueprintad B230 FT-block från 1989. Portad och flödesbäntestad topp från en 1987-års B23 sugmotor. Ventilåsen Mirafrästa. Volym 2,3 l, borrh/slag 96 x 80 mm, kompression 10:1. Specialdesignad kamaxel från Dick Jones Racing Cams. Lyft: insug 11,3 mm, avgas 10,9 mm. Duration: insug 292 grader, avgas 300 grader. Ventiler från B 230 F. Diameter: insug 44 mm, avgas 35 mm. Original ventilfjädrar som glasblåstrats för öka brothållfastheten. Smidda kolvar från TRW avsedda för Cheva 305. Original vevstakar från en turbomotor som kulpenats, riktats och balanserats.
Bränsleinsprutning: LH Jetronic 2,2 från Bosch. NOS-system modifierat av Bob Jenny.
Tändning: Original Volvo med MSD-spole och Taylor kablar.
Max effekt: Cirka 170 hk utan lugstgas.
Transmission: M 47 4-växlad manuell låda med elektrisk överväxel. Sinterkoppling från KC-Tools, 3,54:1-bakaxel från Volvo diesel.
Chassi: 25 mm krängningshämmare fram och bak samt 38 mm lägre sportfjädrar från IPC. Stötdämpare från Tokico.
Bromsar: Volvo originalok, borrade skivor.
Fälgar: 16 tums RG-Design.
Däck: Goodyear Eagle 205/55-16.
Lack: GM Dark Green Metallic, fabrikat Du Pont Centari. Lackad av Robert Buick, Danbury CT.
Inredning: Volvo original skinninredning från 1984. Rätt från Italvolanti.
Ägare: Bob Jenny, Woodbury, Connecticut, USA.

SKINN-FÄTÖLJER.
 Inredningen i skinn kommer från en krockad Volvo av årsmodell 1984.

