

LADDAD MED TURBO

LÄTT FRONT. Tommy har valt att använda en flipfront tillverkad i glasfiber i stället för Volvos tunga plåtsjok. Bilen blir några kilo lättare och några tiondelar snabbare.

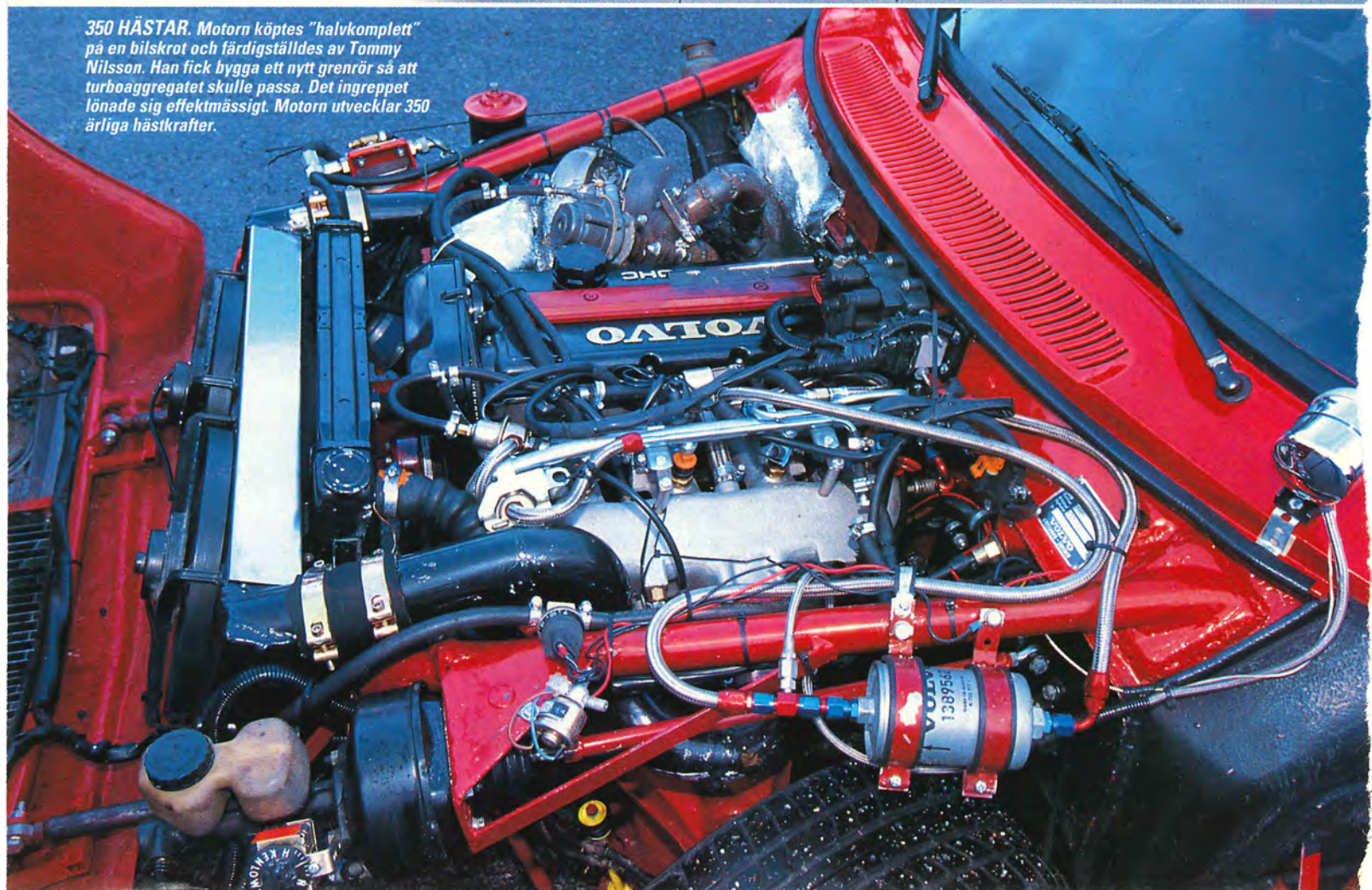
Under sju år har Fisk-sätra-killen Tommy Nilsson vidareutvecklat sin Volvo 142 från Weber-trimmad B20 till hästkraftstinn turbomaskin. Jakten på fler hästkrafter har bara börjat. Nu ska Volvon placera sig i racen på Tullinge Flygplats. Eller som Tommy själv uttrycker det: — Bor man på Laxgatan vill man inte torska!

Av Lasse Jansson (text)
Hagen Hopp (foto)

Bor
man
på Laxgatan
vill man inte torska

TOMMY KRÄV

350 HÄSTAR. Motorn köptes "halvkomplett" på en bilskrot och färdigställdes av Tommy Nilsson. Han fick bygga ett nytt grenrör så att turboaggregatet skulle passa. Det ingreppet lönade sig effektmässigt. Motorn utvecklar 350 årliga hästkrafter.





VER TURBOTRYCK!



BEKVÄM RACER.

Tommy Nilsson kan bekvämt luta sig tillbaka i Designer Sport-stolen och ha en bra översikt över instrumentpanelen, som kommer från en Volvo 240.



TRÅNGT I TRUNKEN.

Ingen plats för bagage här inte. Fuelcellen tar upp det mesta av utrymmet, guld-målade Volvo 240 bränslepumpar svarar för bensintillförseln. OK-batteriet ligger dolt under den röda kåpan.

■■■ Whaaaa! Krasch! Bang! Bom! Ett surplande och sedan tystnar Volvon.

Tommy Nilsson ser förtvivlat hur Camaron vid hans sida retfullt kör förbi, samtidigt som hans motor sprids ut över vägen bakom bilen. Ett snöpligt slut på årets sista race.

— Jodu, det kändes ju lite pinsamt. Dyrt blev det också. Så dyrt att jag sålde av resterna av den Weber-trimmade B20:an, och köpte en turbomatad B20 i stället. Det var så det började...

Den 25-årige snickaren från Fisksätra är ett obotligt Volvo-freak. Från en Duett via en Amazon till en rapp 142.

— Hade en Suzuki Swift ett tag, men den försvann ganska snabbt ur mitt liv, kommenterar Tommy.

142:an ägdes av en polare. När bilen blev påkörd av en söndagsåkande klant krokade kompisens och sålde av till Tommy, som snabbt såg till att få karossen riktad.

När bilen var klar kom den där

ödesdiga kvällen då kraftmätningen mot Camaron kom att kosta tull...

8.000 varv på ettan straffar sig. Det var vid uppväxlingen till tvåan motorn så upp sig från sin hårda arbetsgivare.

Motorn gick till Norge

■ — Jag fick tag på en utprovad B20 med turbo. En 250-hästarmaskin. Vilken skillnad mot de 140 hästar jag hade i den gamla vedbodstrimmade högen, minns Tommy Nilsson.

Samtidigt som B20:an väntade på montering byggde han en flipfront i glasfiber, samt lämnade bort bilen på lack.

— Det var en firma i Södertälje som fick jobbet. Färgen kommer förresten från V.A.G.

Camaron söktes upp för en revansch, men det blev inte speciellt mycket streetracing. Grabbarna i MISS hade ju fixat en riktig strip att köra på, och det är ju bättre än gatan.

— Visst. På Tullinge får man ju ett tidkort där Vänd!

TOMMY KRÄVER TURBOTRYCK

Forts. från föreg. sida

tivlarna kan se vad bilen klarar, flinar Tommy.

Efter en sommar med turbo började han få mersmak. Turbomotorn annonserades ut i Fyndbörsen, och två Oslo-killar kom och köpte den.

En etta hos bilprovningen

■ Den nya motorn, den som gäller i dagsläget, hittades på en bilskrot!

— He-he. Killen som äger bilskroten hade motorn liggande. Den var nästan komplett, så jag slog till.

Tommy fick bygga ett nytt grenrör för att få dit den specialkomponerade T04 E-turbon han hade liggande för ändamålet. Efter ytterligare lite finsnickrande var motorn på plats och kördes iväg för bromsning.

— 350 hästar vid 6.500 varv. Det går ju framåt, men det ska bli fler, lovar Tommy Nilsson.

Bilprovningen i Lännersta börjar känna igen Tommy vid det här laget. Senast fick han en anmärkning.

— Killen tyckte att jag skulle typa om bilen i och med att jag bytt motor, men vi gjorde en kompromiss. Han satte en etta på att nummerskyltsbelysningen inte funkade i stället, garvar Tommy.

1997 års Tullinge-race har inte



LYFTER PÅ LOCKET. — Här finns tillräckligt högt tryck under flippfronten av plast för att rasta en del jänkare, säger Tommy Nilsson kallt. Turbomotorn är i nuläget god för 350 hästar — och fler ska det bli!

HEMBYGGDA LJUS. Notera bakkajusen. Tommy utgick från ett par 164-bakljus och byggde om dem. Läckert!



riktigt blivit vad han hoppats. Bästa tiden blev 13,73 sekunder.

— Fick inte grejerna att funka. Men till i vår ska det vara klart. Om ni kör någon Euro Streetklass i Bilsport Nordic Pro Street Cup på Tullinge kommer jag ut och rensar.

Man vill ju inte torska när man bor på Laxgatan i Fisksätra! □

RECEPT

Bil: Volvo 142 från 1971.

Motor: B250, B230-block med en 2,5-liters strokerövarvaxel, B230-stakar samt Mahle skelettkolvar på 8,2:1 i kompression, hemlig kamaxel, lätt portat 16-ventilerstopblock från Volvo B230, Volvo 740-insug med extra spridare, programmerbar Haltec E6A-insprutning, kylare från Volvo 142, dubbla bränslepumpar från Volvo 240 Turbo, Crank Trigger tändsystem, silikonkablar samt Nippon Denso tändstift. Bilen drivs med 98-oktanig, blyfri bensin.

Effekt: 350 hästkrafter vid 6.500 rpm.

Växellåda: Tättstegad Getrag M51.

Chassi: Förstärkta 240-länkar bak, teflonbussningar, Volvo 142-framvagn samt styrservo, Koni justerbara stötdämpare samt hårdare fjädrar runt om.

Karos: Flippfront i glasfiber samt hembyggda bakljus.

Inredning: Instrumentpanel från Volvo 240 samt Designer Sport-stolar.

Billjud: Pioneer CD-spelare med radio, Gemini-slutsteg samt Pioneerhögtalare. Uteffekten är 2x200 W.

Fälgar/Däck: Tredelade Compomotive splitfälgar runtom, 8x16" fram och 9x16" bak, skodda med Bridgestone 205x55-16 fram samt Bridgestone 225x50-16 bak.

Lack: V.A.G. Tornadoröd, lagd av Vega Billack i Södertälje.

Tack till: Micke Johansson, tvåfaldig SM-vinnare i billjud, Jesper Andersson, Mikael Finneman på V.A.G. i Hammarby, MRM Racing, Persäkers Speed Shop samt Bildelar Nacka.

Ägare/Byggare: Tommy Nilsson, 25 år, Fisksätra.