

Volvo med s

Tore hittade sin 242:a hos byns original. Nu är draget långt

Tore Kvam från norska Rindal satte drömmålet redan vid 17 års ålder:

— Jag vill ha en Volvo 240 med 500 hästar.

Nu, sex år senare, är han mycket nära. Men bygget blev mycket mer än effekt. Tores 242:a är ett mästarprov i diskret perfektionism. Tack vare en ödmjuk och målmedveten ägare som lärt mycket på vägen.

AV ARILD DYRKORN (TEXT & FOTO)

Hela 500 hk är ett högt mål för en 17-åring, men...

— Jag köpte ju min första bil när jag var 13.

Tore Kvam kröktes tidigt. Det gjorde också hans glada körsätt.

— Jag är en aktiv sladdare.

Men var kunde du...

— Hade tillgång till ett stort slutet industriområde. Där fanns även en folkracebana.

Tonåringen var alltså erfaren chaufför när en gammal unghäls till bonde bestämde sig för att sälja den kära 242:an.

Tore summerar gubbens misslyckade kärleksliv.

— Ved var det enda som fraktats i baksätet.

Den då 15-åriga Volvon kändes fortfarande ung och fräsch. Hade knappt rullat 1.000 mil.

Så tonåringen slog förstås till. En stor hög låtta glasfiberdelar handlades in och bygget drogs igång.

Finskt sprut

Så en kväll i sängen sökte vältränade ögon igenom Fyndbörsen i Bilsport och fann: Vänd!

JUVELEN. Aldrig har vi skådat en snyggare kombination av "factory-look" och show-finish. Är av klurande i Tores huvud och ett onämnt antal timmar ligger bakom det här motorrummet. Grabben har all rätt att vara stolt. Vilken rödragning! De två Mitsubishi-turboaggregatens tryck regleras av vreden till vänster.



sug

et ifrån original!



BLONDINER TÄNDER på gummi! Tore har värsta åket i Rindal, så nu tvekar inte fruntimren längre.

ENKEL. De enorma resurserna avslöjas enbart av misstänkt stora bromskivor och ett mystiskt fyrkantigt hål under stötfångaren. Och visst var det väl bakhjulen som slängde upp all sanden i den där lilla högen.





”Jag har skruvat upp turbostrycket till 1,2 bar efter banträffen.”

Volvo med sug

► ”Dough Nash växellåda preppad för 1.000 hästar”. En bra faktor i ett håftigt trimprojekt.

Tore åkte över kölen till Volvoland. Växellådsäljaren visade sig ha fler idéer att bidra med till projektet värsting-Volvo:

— Använd Hestec programmerbar motorstyrning. Det är finska kvalitetsprylar. Trimfirman Viby Racing i Eskilstuna skaffar dig vad du behöver.

— Jag kände ju inte till sprut som Haltech och Electromotive på den tiden, ursäktar sig Tore blygt.

Det slutade givetvis med att Viby Racing fick ansvaret för att locka 500 lättkörda hästar ur Volvo-sexan.

Men stopp ett tag! Varför Volvo-sexa?

— Så mycket effekt funkade inget vidare i en liten fyra. Och jag ville definitivt ha något mer sofistikerat än en jänke-vinkel.

Så Tore beställde 960:ans fina raka sexa från en svensk skrot.

— Det gick nästan ett år från att jag betalade motorn tills den dök upp.

Välbalanserad värsting

Lilla Viby Racing bygger nästan enbart tävlingsmotorer. Aulis Poltanen berättar gärna om utvecklingen i insprutningsvärlden.

— Både Hestec, Haltech och Electromotive-sprut är gammaldagsnummer. Viss fungerar de, men dagens insprutningssystem är

mycket enklare att programmera.

Dagens system?

— Ja, vi gör egna insprutnings-system, berättar Aulis stolt.

Efter några varv runt norska Vålerbanan kan Bilsport skriva under på att Tores motor fungerar mycket bra.

Visst finns det bilar som går värre. Men knappast något värstingbygge som samtidigt är så välbalanserat.

Motorn har fortfarande det där fläktljudet som är så typiskt för 240. Volvon drar iväg på ett sätt som är helt överkligt för en 20 år gammal fyrkantig burk från Hisingen. Och väggreppet är lika härligt.

Det verkar finnas vrid nog till att dra loss bakhjulen i vilka hastigheter som helst. Rumpen kommer mycket mjukt och kontrollerat.

Vi svettas duktigt i passagerarstolen. Men det är ren glädjesvett, ingen fruktan. Unge Tore har ju hunnit praktisera bredåka i över tio år. Och han låter inte adrenalinet ta överhand. Tokåkandet på banträffen sköts mycket väl av andra..

— Det här är första gången jag kört på en asfaltbana, berättar blygt Tore när vi rullar in i depån.

Vi fattar noll. Låter oss bara imponeras av trängseln under huven.

Brett vrid

En titt på effektmättningsdiagrammet förklarar bilens lättkörighet. Från knappt 3.000 rpm till varvtals-spärren vid 6.500 rpm vider spisen ur sig över 400 Nm. Och över 350 hk finns tillgängliga från 3.500 rpm.

Sexan är faktiskt så gott som stan-



DISKRET BREDDNING. Här växer bredden faktiskt hela sju centimeter! Men tack vare välkrökta sidokjolar och perfekt finish upptäcks breddningen bara av ett fåtal.

dard invändig. Bara kompressionen har sänkts för att klara överladdningen.

Men målet var ju 500 hästar?

— Jag har skruvat upp turbostrycket till 1,2 bar efter banträffen. Och nu bygger jag vatteninsprutning också.

Med ”coolt” vatten i insuget tål spisen ännu högre tryck. Bygget utvecklas också på andra områden av den envise norrmannen.

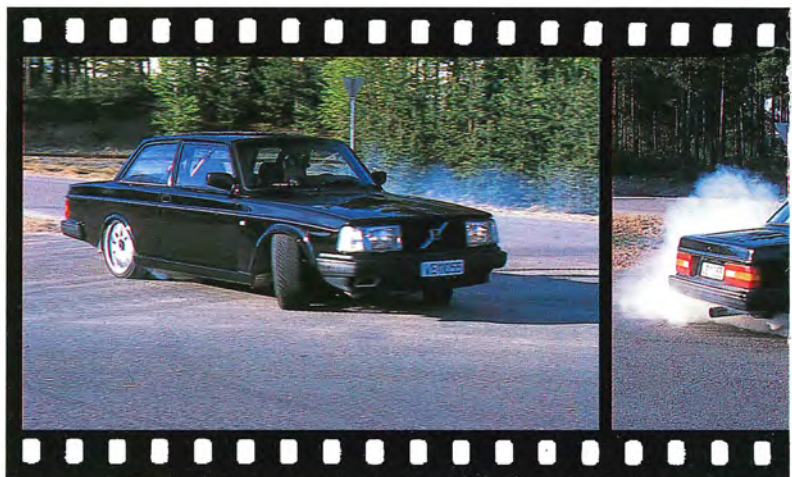
Rörmokat chassi

— Bakvagnen behöver mer jobb. Den sätter sig inte riktigt vid acceleration.

Tyvärr finns inga prestandasiffror. Men 460 hästar och 659 Nm skjuter fram 1.400 kilo Volvo rätt enkelt.

Vad hände med all lättviktsplast?

— Ähh, hopplöst att få finish på



UTE OCH SUGER. Tore slet verkligen med att hålla igen så att fotografen skulle hinna trycka på knappen. Sen skenade Volvon iväg direkt.



Snabba fakta

- **Bil:** Volvo 242 DL -79.
- **Byggare:** Tore Kvam, Rindal, Norge.
- **Karos:** Helsvetsade skarvar, bytt till 85:ans front, 93:ans stötfångare, 87:ans speglar, 83:ans lister, 93:ans 740 bakljus, vita blinkers, bytt tak (för att få taklucka), sju cm breddade framskärmar (utdragna och lagda en cm plåtremsa), modifierade skärmkanter, sidokjolor i plåt, borttagen tanklucka, luftintag under framstötfångaren, bytt en dörrplåt (rostig).
- **Motor:** B6304F rak 6-cylindrig från 960-92, 2.922 cc, 24 ventiler, Weber 630 ml/min insprutningsmunstycken, Hestec V 2.4 D6 PC-styrd motorstyrning hopbyggd med standard 960 brytarlöst tändsystem, K&N luftfilter, två Mitsubishi TB04 turbonpreppade för vardera 250 hk, HKS pop-off-ventiler, kompression 8,5:1, specialbyggt svänghjul, hembyggda headers och avgassystem i 2,5", 3" och 3,5" rör med Apple framre och bakre ljuddämpare, oljekylare och intercooler (byggd enligt Sierra RS 500-specifikation) monterade framför (den större) kylaren, Castrol RS motorolja, tyngden av fem liter bränsle (fallande från en liten tank under huvudtanken) ger 1 bars bränsletryck i huvudbränslepumpen (perfekt för piruetter), hembyggd vatteninsprutning (monterat efter fotografering), tankar för spolarvätska och vatteninsprutning byggda i aluminium, polerat topplock.
- **Motorbyggare:** Viby Racing AB i Eskilstuna, Engson Motor i Stockholm och Tore Kvam.
- **Effekt och vridmoment:** 460 hk/ 5.100 rpm och 659 Nm/4.500 rpm vid 1 bars laddtryck, bromsad hos Viby Racing (turbotrycket har senare ökat till 1,2 bar).

- **Transmission:** Tilton 2-skivig sinterkoppling, 5-växlad Doug Nash racinglåda med hembyggd adapter, körtad Chrysler kardana med Ford knutkors och Chevrolet yoke, Volvo 1031 bakaxel, ZF diffbroms, slutväxel 3,15:1.
- **Hjulupphängning:** Fram: Förstärkt framvagnsbrygga, fjäderben ombyggda för höjdjustering, hembyggd fjäderbensstag. Bak: Watt-länkage, stag mellan stötdämpartornen. Hårdare gummi- och nylonbussningar, SAM:s grövsta krängningsdämpare och Anderson Engineering fjädrar runtom (med Bosch-sänkning bak) (onämnbare stötdämpare ska bytas).
- **Bromsar:** Fram: Wilwood 13" ventilerade skivor, Superlite 4-kolvsok. Bak: SAM G88 slitsade skivor, tvåkolvsok.
- **Fälgar:** 100+ DTM 8x18" ET 25, 2 cm spacers.
- **Däck:** Goodyear Eagle F1 225/40-18.
- **Lackering:** Svart med klarlack (även underredet), sprutad av Tor Ivar Møkelgård på Rognskog Bil, rör i motorrummet silverlackade av ägaren.
- **Inredning:** Recaro sportstolar, Momo ratt, hemkrökt växelspak med självvarvad aluminiumknopp, VDO Cockpit instrument, hembyggd störtbur (skruvad i karossen), Optima Yellow Top batteri och 57-liters Fullsafe skumfylld bränsletank i bagaget.
- **Byggtid:** I perioder under sex år.
- **Övrigt:** Till salu på grund av nytt projekt, pris 200.000 Nkr. Ring +47/92603885.
- **Tack till:** Alf Kvam (bygget vore omöjligt utan meklokalerna och verktygen på farsans firma samt all annan hjälp), Auto R-65, Rindal Bil- og Landbrukscenter, Rognskog Bil, El-Co, Jan Tore och Hege, Even, Joar, Jonny, Øystein, Bjørn, Vegard, Per "Klure" Ole F. och alla andra som hjälpt till.

grejerna. Det fick bli plåt istället. Formerna har masserats mer än vad man kan tro. Att plocka på en nyare front är ju nästan obligatoriskt. Sen upptäcks de diskreta sidokjolarna. Men slutar de inte lite konstigt i framkant?

— Framskärmarna är breddade sju centimeter.

Breddningen är rätt svårupptäckt — ett kvalitetstecken.

— Sen är alla karosskarvar helsvetsade, sen är taket bytt, sen är störtburen specialbyggd, sen...

Och hjulupphängningen?

— Jag är ju av rörmokarsläkt, så jag kapade till och gängade upp tvätumsrör som monterades på fjäderbenen fram. På så sätt fick jag höjdjusterbar fjädring.

Frånsett ett stabiliserande Watt-länkage på bakaxeln är hjulupphängningen i övrigt baserad

på standardprylar — förstärkta givtvis.

— Köregenskaperna känns inte alls som Volvo längre. Jag är förvånad över att det funkar så pass bra.

Tore är alltså absolut inget insnöat Volvo-freak.

— Som tonåring hade man ju inte bättre förstånd.

Nu smids helt andra häftiga bilplaner i den lilla vindpinade byn vid nordvästra kusten.

— Jag tror inte helt på mig själv när jag säger det. Men Volvon är faktiskt till salu!

Om 200.000 spänn verkar mycket för en gammal 240, kan vi berätta att det är långt, långt under byggkostnaden.

Köparen får en Volvo med typiskt originalljudande dammsugardån, men under diskretionen finns världens vägsug. □



INGA ALUPEDALER? — Nej, jag har faktiskt aldrig tänkt på att montera aluminiumpedalar, berättar Tore. Men en välkrökt växelspak är ett måste i Hisinge-traktorn. Bland alla VDO-klockor finns tydliga varningssignaler. Gröna lampan varnar för växlingsdags, den röda säger mer oljetryck tack! Och störtburen är enkelt demonterbar, bara att skruva ur.



LÄTT HÄNT. Med över 600 Nm under högerfoten är det enkelt att märka marken "Goodyear". Men Volvon är även härligt skön vid väggreppets gräns. Vi var aldrig rädda under åkturen Tore!