

Nerslagen av seg



Hallå?

Det var det
enda ordet
Trond Ivar fick
fram när han blev
Vallåkra-vinnare

erknock

Gamla hederliga stridsvagnen Volvo 240 kommer alltid att vara en fyrkantig burk oavsett hur många spoilers som hängs på. Norske Trond Ivar Ekren från Trondheims-trakten tänkte enkelhet och ursprungsdesign när han snyggade till svenska stålet. Visst kan fyrkantigt bli fräckt — och prisvinnande!

AV ARILD DYRKORN (TEXT & FOTO)

VÄLLACKAD. Lackeraren fick en smärre chock när Trond Ivar kom släpande med alla smådetaljer. Inkagult kartfack är faktiskt skitsnyggt! — Det blänker härligt om pärlmon när solen lyser in i kupén, berättar Trond Ivar.



REJÄLT LVFT. En Vallåkra-pokal väger tungt. Trond Ivars ansikte blir nästan lika inkagult som bilen av att lyfta segerskrotet för tungviktsklassen 240.

Det slog ner som en bomb i Trond Ivars huvud när han hörde speakern. Volvons regnummer ljöd över Enoch Thulins flygplats utanför Vallåkra. Chocken slog hårt och direkt. Klas-segrare på självaste Vallåkraträffen — salig 240:ns customhögborg. Och hans bil då, som inte ens har en R-vinge!

Visst ligger det mycket arbete och entusiasm bakom Trond Ivars Volvo 240 Turbo. Men tanken på ett pris existerade inte. Raderna av 240-bilar är ju nästan överklagt långa för en debutant på Vallåkraträffen.

Nej, Trond har tänkt enkelt, i takt med den egna ekonomin, när han plockat ihop sin 240. Att få till en vinnarbil för 70.000 kronor, efter hutlösa norska priser dessutom, är rätt ovanligt i dag.

— Hade en hyfsat fin 240 Turbo som jag krockade.

Bilen var ganska hel efter smällen, men sned. Så Trond Ivar skaffade en annan kaross. De Luxe-244:an från 1983 kostade 5.000 norska spänn.

— Skicket var därefter.

Diskret styling

Efter den obligatoriska rostlagningen, ett tungt kapitel i glatt hoppar över, kunde Trond Ivar bygga en bra bil från botten. Tidigare erfarenheter och en hög nykrockade 240 Turbo-delar gav ett perfekt läge. Att pojken är rastlös ger ju extrabonus i arbetskrävande stunder.

Det finns faktiskt lite stylingprylar på karossen. Men diskretionen styr.

— Jag vill ha det rent
I fronten har en 850 R-spoiler ►



TVÄTTÄKTA. Trond Ivars 240 håller finishen rakt igenom. Underredet är faktiskt lika prydligt som motorrummet! Turbospisen är måttligt trimmad. Ett par hundra hästar räcker ju en bra bit.



VILKET SCOOP? Trond Ivar såg en bil som utannonserades i BilSport med dessa mycket åtråvärda fålgar. Han slog till, men köpte bara hjulen — ett riktigt scoop! Du tänkte kanske på huvscopet? Jo det är bara en liten Dalhems-pryl i "äkta plast".



Nerslagen av segerknock

VÄGSUGEN. Trond Ivar tvekar inte för att åka långt med Volvon. Det måste han ju för att nå ända till Vallåkra. Norrmannen åker ända från Hell faktiskt! Jodå, en pytteliten ort några mil öst om Trondheim kallas Hell.



LYSANDE. Vem behöver se solen sänka sig bakom horisonten när man har en inkagul Volvo? Visst är JP-hjulen feta!

► smälts ihop med en 240-stötfångare i glasfiber.

— Hittade den på annons i BilSport. Killen hade gjutit upp tiotals spoilers.

Kjolarna runt om kommer från Hällsjö Styling.

— De snyggaste som finns, tycker Trond Ivar.

— Men sidokjolarna var lite för långa!

Mer styling är det inte. Jo, ett litet hål i huven bryter av. Annars är det standardkaross rakt igenom. Standard speglar, standard dörrhandtag. Inte ens nyckelhålet på bakluckan är bortrensat.

Stinkande avgasrör

Men fjädrarna är inte alls standard.

— Fick tag på en omgång kapade sportfjädrar. Jag kapade dom lite till.

I ett sånt läge är det svårt att veta hur mycket kärran sänkts. Men Trond Ivar känner på sig att det är över en decimeter.

Nog behövs det lite lägre tyngdpunkt när han varvar upp stressfläkten även om motorn är måttligt trimmad.

— Om jag haft mer pengar hade det blivit mera trim.

Nu sitter där en portad 405-topp

med en vassare K-kam och lite annat småpul. Bland annat har luftfilterburken hålborrats för öppnare andning, inspirerat av BilSports gamla goding — projekt T-Gul. Och turbon har självklart skruvats upp till ett lite skojigare tryck.

Avgassystemet gjordes i tretumsrör från en nerlagd livsmedelsfabrik.

— Det stank förfärligt av ruttna matrester i rören när vi kapade upp dem.

Men ett superbilligt avgassystem blev det. I rostfria rör efter en mycket lång natts svetsande ihop med en kompis.

Trond Ivar gissar på runt 200 hästkrafter att jämföra med standardmotorns 155.

När det gäller det egna körsättet säger han bara bestämt.

— Jag har testat den!

Finish överallt

De som går ner på knä och tillber denna inkagula Hisinge-stridsvagn upptäcker att Volvon är lika snygg under som ovanpå. Sätt gärna luppen även under huven. Ingen fara, finishen håller!

I brist på pengar till allehanda häftiga delar kan man ju lacka

standardprylarna istället. Ett recept som använts i inredningen. Här finns ingen kolfiberlook, inget fejkat trä, inget tjafsigt påklippt kvartsmillimetertunt aluminium. Nej, det är äkta 80-talsplast från Volvo hela vägen.

Lite extra greppvänlighet finns i form av knubbig ratt, kortad växelspåk och hemsmidda alupedaler.

Sånt behövs ju när tuggummi-däcken tar tag. Den blåa R-sport överdragsklädseln hänger med på tredje Volvon nu. Just den är skälet till de blålackerade detaljerna. Annars är det lack, lack, lack. Inte för mycket. Bara lagom prydligt — och smakfullt.

Smakfullt blir troligen också den rastlöse norrmannens nästa projekt. Turbo-240:n har just avyttrats för finansiering av nya stilrena idéer. Bara fålgarna har behållits. De är hårdvaluta!

En annan kille som lackerar sin Volvo ofta och gärna, Petri Kurikka, har kontaktats för expertkonsultation i ämnet 745.

Om Trond Ivar planerar att ta över Kurikka-Volvons titel som Sveriges Snyggaste Bil vet vi inte. Men lita på att han kommer med en ny stridsvagn i kampen om Volvo-pokaler nästa år. □

Snabba fakta

Bil

Volvo 240 Turbo 1983.

Byggare

Trond Ivar Ekren, Hell, Norge.

Kaross

244 DL 1983, rostsvetsad, galvaniserad underrede, inre skärkmarker bak uppkapade och modifierade med rundjärn, 850 R frontspoiler ihopstött med 240-stötfångare i glasfiber, Hällsjö Styling bak- och sidokjol, Dalhems huvscop, vita blinkers fram, 850 vita sidoblinkers, helröda bakljus, reflexramp.

Motor

B21ET, 2,1-liters rak fyra med insprutning och turbo, ökat turbotryck till 0,8 bar, eftermonterad intercooler, portad 405 topp med K-kam, hålborrad luftfilterburk, oljekylaren flyttad till bakom grillen, hembyggt 3" avgassystem med enkel ljuddämpare från CD Cardic, R-sport motorfästen, insug bytt till B23E efter fotograferingen.

Transmission

Standard Turbo, M46-låda med elektrisk överdrive.

Hjulupphängning

Kortade sänkfjädrar, Volvo Sport gas-stötdämpare, hemgjort stag mellan stötdämpartornen fram, sänkt drygt 10 cm.

Bromsar

Standard Turbo, ventilerade skivor fram, skivor bak.

Fålgar

JP MK18 8,5x17".

Däck

Good Year Eagle F1 225/35-17.

Inredning

R-sport överdragsklädsel, Nova sportratt, kortad växelspåk, hemgjorda alu-pedaler, detaljer lackade i bilens färg, svartlackat innertak.

Lack

Audi Inka Gelb treskiktat pärlmo lackad med Standox av Ketil Klungerbo på Elgesæther Billakker, blålackerade motor- och chassidetaler, Folia Tec-spray på bakljusen.

Byggtid

1 år.

Byggekostnad

Cirka 70.000 Nkr.

Tack till

Flickvännen Camilla, storebrorsan Geir Morten Sormo, Åge Thyholt, lackeraren Ketil Klungerbo, Tore Østhus (Auto Trim Trondheim), Glass Tech Stjoldal.