

Konkurrenternas vita mardröm

Spjuverns 240 är rena skräcken
— både på gata och stripp!





Vit Volvo 240 och en välartad leende gosse. Inget att vara rädd för? Gissa igen. Spjuverns maximala sleeper gör kvartsmilen på låga 11:or som den står. Svärmorsdrömmen förvandlas blixtnabbt till en snabbväxlande galning med blytung gasfot. Volvons turbomotor låter sig villigt piskas till 9.000 varv om det behövs. Skenet bedrar!

AV GUNNAR LJUNGSTEDT (TEXT & FOTO)

En vit Volvo 240 står och trycker i mörkret en sen onsdagkväll. En ung, välartad och försynt gosse hoppar in. På väg hem från middagen med svärmor? Glöm det.

Det är "Spjuvern" som ska ut på jakt i huvudstadens ytterområden. På menyn står lustgasade V8-bilar med stora hjul, masserade Supror och allt annat man kan bjuda upp till dans.

Men vad kan den oansenlige gossen i den oansenliga bilen ha att hämta i nattens mörker? Skenet bedrar.

Spjuvern har på kort tid blivit ett namn att räkna med, och att respektera, både på bakgatorna och på strippen.

Den diskreta vita 240:n har torkat av det mesta som kommit i



OFÖRÄRGLIG? Harmlös, oskyldig, ofarlig, beskedlig? Spjuverns pokerfejs har skilt många hundralappar från dess förvånade ägare på nattracen. Med en racevikt obetydligt högre än en mellanstadieunge (utan skolväska) och en gasfot tyngre än platina är han den idealiske streetracern.



FÖR SÄKERHETS SKULL. En rallybur från Guss ger stadga åt chassit och nödvändig säkerhet om olyckan skulle vara framme. Bra passform och lätt tonade rutor gör att den inte syns allt för mycket utifrån.

Konkurrenternas vita mardröm

► vägen under den gångna sommaren. Årets rookie? Tja, kanske!

Nära släkt

När Bilsport sydde ihop Projekt Turbocontainern kom vi för första gången i kontakt med Spjuvern. Egentligen heter han Marcus Lindkvist — ett namn bara hans familj och skattmasen använder.

Den lille försvante parveln hade då precis köpt TTR:s busbil och höll på att pillra ihop motorn nere i TTR-garaget där bilen fanns parkerad.

Faktum är att släktbanden till Turbocontainern är ganska stora på motorsidan. De är byggda parallellt och bilarna stod på rad i garaget.

Specifikationerna på maskinen är därför ganska lika tidningsbilens. Dock satte Spjuvern ribban något högre redan från början och satade på riktiga stålstakar från Stefan Verdi och ett sprut från Weber-Marelli.

Egentligen var sprutet, som hämtats från en Cosworth, avsett för TTR:s nya busbil. Saker i garaget har emellertid en tendens att inte hamna där det är tänkt. Anledningen att Spjuvern valde just det sprutet är enkel.

— Claus på Turbocenter tyckte att det var ett av de bästa som fanns monterade på standardbilar.

Trots det var problematiken runt systemet enorm. Det som skulle vara så enkelt blev en mardröm. Två tävlingar missades för att ingenting fungerade som det skulle. Till slut var man nära att ge upp.

— Ett eftermarknadssprut letades upp mitt i natten, suckar Spjuvern, men monterades aldrig.

Farlig vevaxelgivare

Trasset kretsade kring vevaxelgivaren. En original Cosworth-

givare beställdes i panik från England, givetvis för dyra pengar. Med den fungerade det inte alls. Förstås.

Ett av TTR-garagets starkare kort är att ett elektronikgeni huserar där. Göran Haijenhjelms har mer än en gång fått rycka in med elschema och lödpenna när TTR skrikat på hjälp. Trollkonstnären fick till slut liv i Spjuverns motor. Ett litet tag. Sedan tog givaren i "kaststjärnan" på vevaxeln och blev till skrot.

— Då tog vi givaren från TTR:s Dentzel-motor, suckar Spjuvern. Det fungerade, men på Mantorp vibrerade givaren i fästet så den inte gav någon signal på varv.

När TTR-Stefan stack ner huvudet framför motorn och skulle kolla givaren med ficklampa blev det riktigt spännande. Givaren tog återigen i kaststjärnan och pulveriserades. Givetvis på högt varv. Delarna ven som projektiler runt Stefans öron. Blodvite uppstod dock inte och plåstren kunde läggas undan.

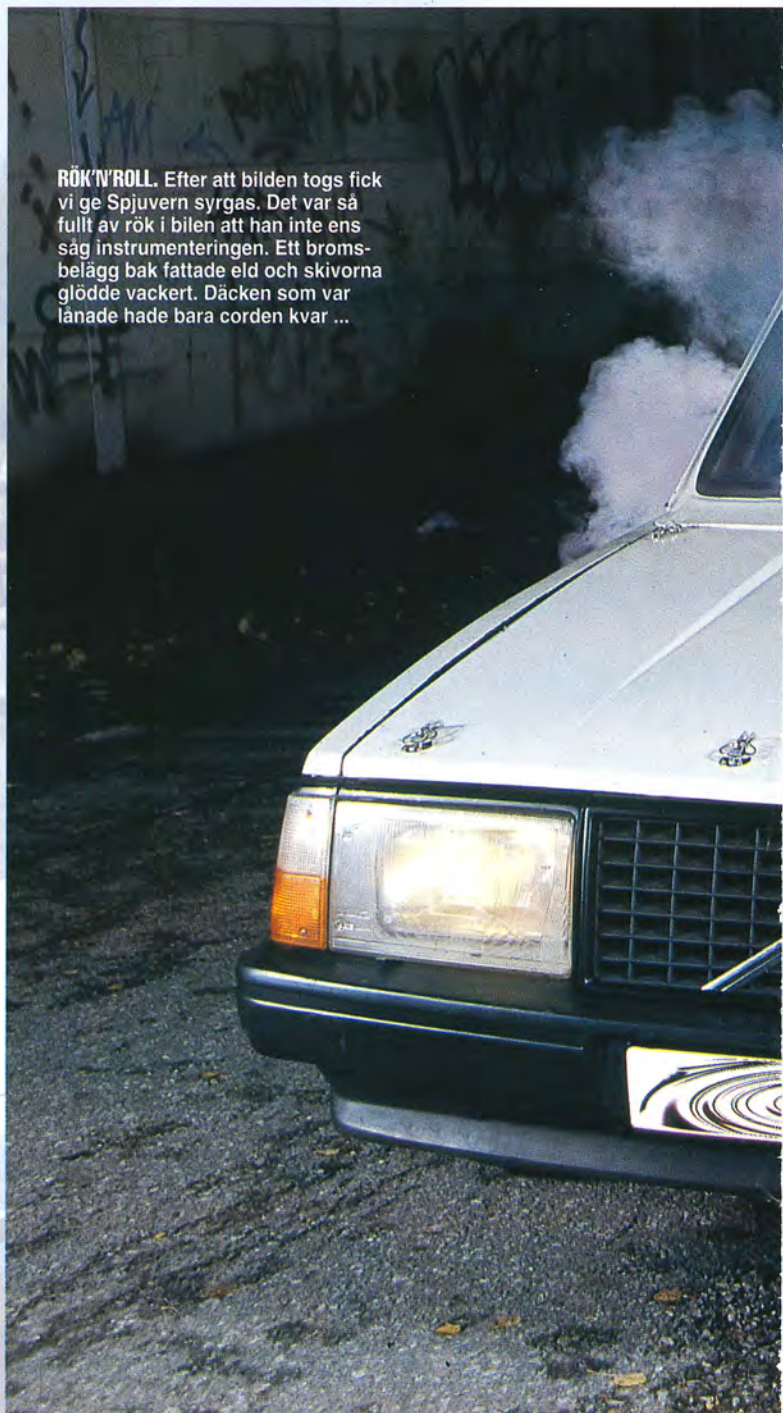
Värre än väntat

Att bygga motor i TTR-garaget kan ha sina sidor. Hjälp, råd och dåd är väl bra men ibland är det svårt för en liten spjuver att stå emot grupptricket. Speciellt som TTR-Jompa ensam orerar som en hel grupp.

Att turbon skulle bli så stor som den blev var inte alls med i den ursprungliga planen. Men efter att det mesta i motorn oavsiktligt dimensionerats i överkant var det omöjligt att stå emot när Jompa hivade upp ett Garrett GT40-aggregat bredvid Spjuverns lilla jönsfläkt.

Under ytan är motorn däremot inte så exotisk. Förutom

RÖK'N'ROLL. Efter att bilden togs fick vi ge Spjuvern syrgas. Det var så fullt av rök i bilen att han inte ens såg instrumenteringen. Ett bromsbelägg bak fattade eld och skivorna glödde vackert. Däcken som var lånade hade bara corden kvar ...



stakarna är bottendelen helt original. Balanserad, viktjusterad och försedd med modifierade kolvar, givetvis. Men ändå. Toppen är den obligatoriska 405:an som putsats av Jompas roterande fil (hans näst bästa vän efter TIG-svetsen).

— Det var ju aldrig tänkt för så mycket effekt, ursäktar sig Spjuvern.

Till nästa säsong står dock en ny topp, fortfarande åttaventilers, på planeringslistan. Mer portjobb och större ventiler ska flöda på ordentligt när nuvarande K-kammen byts ut mot en vildare specialslipad "stygg pinne".

Explosioner och fjollighet

Mycket spännande händer vid brutal överladdning. Speciellt när

man fortfarande är på trial-and-error-stadiet.

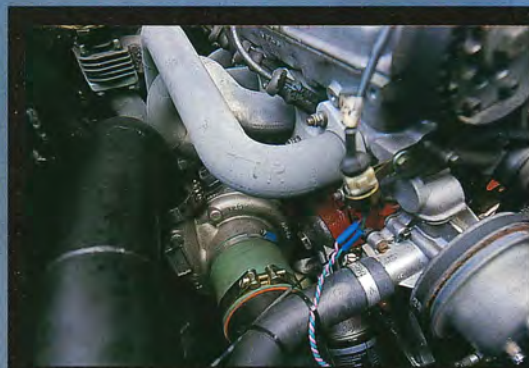
När gossarna äntligen fått igång maskinen skulle tvåstegsmodulen testas. Dess primära funktion var tänkt att begränsa varvtalet på startplattan. Spjuvern skulle kunna hålla full pedal utan att varvtal eller laddtryck skenade. Vacker tanke, eller hur? Givetvis skulle det testas i garaget, en sen kväll. Självklart.

— Jompa tyckte jag var fjollig som släppte för tidigt. Då provade jag igen. Laddtrycket skenade till typ fyra kilo innan toppackningen for ut åt alla håll och tre frostpluggar stack iväg!

— Coolt, garvade Jompa som vanligt.

Efteråt mätte man upp wastegaten som öppnade någonstans efter tre kilo. Efter modifiering

"Det var ju aldrig tänkt för så mycket effekt ..."



MANLIG. "För omanligt" sa TTR-Jompa när Spjuvern visade sin turbo. Sedan kånkade TTR fram ett manligt aggregat och Spjuvern var såld. Nu heter visselpipan Garrett GT40 och härstammar från en lastbil. "Jag vet ingenting om det, det bara fanns där. Och så såg det stort och ballit ut!"



BARA AFFÄRER. Diskret men funktionellt. Inga stora varvräknare ovanför instrumentbrädan som kan locka blickar till sig. Inget onödigt glitter. Bara det som behövs.



SNABBÖPPNING. Genom ordinarie tanklockslucka når man ventilen på lustgasflaskan. Smart, då man slipper öppna skuffen när det ska rejsas.

fungerar den nu som den ska. Det är lätt att vara efterklok!

Upptakten

Att ingen tidigare hört talas om Spjuvern är ganska enkelt att förklara. Han har inte "funnits" förr. Spjuvern är ett för säsongen nytt begrepp som visat framfötterna ordentligt. Rookie. Framtidshopp.

Motorintresset grundades redan i barnvagnen.

— Farsan har alltid kört historisk racing med Ferrari, berättar Spjuvern. Han körde i Sverige för 10-15 år sedan, nu kör han i Europa, i Shell Historic Challenge.

Vänta, stopp! En far som leker med Ferraris? Dessutom bosatt på gräddhyllan Lidingö? Anar vi inte en silversked i mungipan? Nä, knappast. Spjuvern tillhör inte valparna runt Stureplan. Här pratar vi om en man av folket. Skruvar Volvo-bilar som levebröd och åker 745:a till vardags.

Första bilen köptes vid 16 års ålder och får ses som ett olycksfall och en tillfällig sinnesförvirring. Det var nämligen en Volkswagen. Hujja! Efter det snedsteget har han varit Volvo trogen och 240 har varvats med 740 och 760. Rivstartsintresset kom via en billigt inköpt 760 turbo. Motorn kändes hängig och skulle renoveras.

— Tyckte det var lite mycket gjutskägg i toppen. Jag gick fortfarande i skolan då, och frågade runt lite och fick på så sätt kontakt med TTR.

Renoveringen glömdes när övertalningsorkanen Jompa pratat klart. Större, värre. Värre, större. En ond spiral som många fastnat i. Till slut blev bilen klar och rullade som bruksbil förra året. Två försök på strippen gav blodad tand.

— Under tiden åkte Stefan och Jompa ifrån hojar på gatan med busbilen, berättar Spjuvern som givetvis fick habegär. När de skulle

sälja bilen utan motor köpte jag den och skaffade en egen motor.

Vettskrämd byggare

Den diskret vita 242:an började ursprungligen livet som en DL från 1975. En icke namngiven (av hån syn till anhöriga) kille från Upplands Väsby byggde om den för att sladda i rondeller. Guss-bur, spole, röda Koni, grymt lättad och med jättemotor.

— Glöm det. Du kommer att skita på dig, menade Jompa.

Killen provsladdade i några rondeller — och sket på sig. Därefter köpte TTR in bilen och hinkade i sin 16-ventilare med herrejösses-turbo. På vinterdäck gjorde den kvartsmilen på 12,01 sekunder med 199 blås i slutfart, en av de få gånger bilen fungerade.

— Det var många motorras, intygar Spjuvern. Ibland kom man inte hem till garaget från pizzeriorna efter att man ätit ...

De gånger bilen funkade satte den respekt i det mesta på gatan. Lite omstökad bakvagn med kortade övre momentstag för att ordna till pinjongvinkeln gjorde att den betivag hyfsat. Inte så det räckte för att hantera effekten, men ändå.

När Spjuvern handlat bilen skrotades de fina Koni-dämparna till förmån för original oljedämpare som ger det rätta gunget i starten. Krånghämmaren stoppades i soppunnan då svängambitionen är lika med noll.

Vartefter bussningarna glappade upp i bakvagnen blev fästet sämre och sämre. Till slut tog kardanen i golvet. Detta löstes med ett stopp i golvet så pinjongen inte kan slå upp för högt.

— Nu är det så ruskigt grepp att det knappt går att värma däck!

Mer problem

Redan på premiärtävlingen chockerade då orutinerade Spjuvern ►

"Nu är det så ruskigt grepp att det knappt går att värma däck!"

PUDELS KÄRNA. Minns ni Projekt Turbocontainern? Spjuverns motor byggdes parallellt och kan nog anses vara storebror till 760:ns snurra. Ett ganska enkelt och billigt koncept som ger stabilt med pulver. Spjuvern satsade dock på Verdi-stakar för att klara mer effekt. Till nästa år ska toppen gröpas ur. Ihop med en specialslipad kam och större ventiler blir det ännu mer liv i luckan.



Konkurrenternas vita mardröm

omgivningen med att ta sig fram till final med en serie snygga körningar. Finalen torskade han, men i ren förtvivlan kördes en testrepa som slutade på 11,25 sekunder. Med en helt okörd kombination!

— Jag startade på fullt och växade på fullt i ren ilska, minns Spjuvern. Då funkade bilen!

Vid det här laget var vi flera som anade att stordåd var på gång. Den lille Spjuvern hade blivit stor. Redan! Nu väntade alla bara på första tian. Men fler problem stod för dörren.

— I Nyköping körde jag 7,0 sekunder på 201 meter, berättar Spjuvern. Tvåstegsmodulen glappade så jag startade på 9.000 rpm. När jag lade i trean gick svänghjuls-bultarna av...

Något som vållat stort huvudbry är växellådorna. Volvos M90 må vara stryktålig, men den räcker inte till.

— Jag kommer inte ihåg hur många vi bytt, mörkar han.

Bara på Action Meet kördes två lådor i sank. Innan dess gick det också åt en. När Bilsport ringde och ville fota bilen stod den åter utan låda. Sakerligen har det förbrukats någon däremellan som Spjuvern inte vill berätta om.

Raggartendenser

Trots det totala motståndet tillamerikanska grejer gick han efter Action Meet motvilligt med på att testa TTR:s automatlåda från racebilen. Med stor skepsis, bör tilläggas.

— Jag var enormt tveksam. Det var helt fel, för mycket jänkebil. Jag är helt emot sådant!

— Redan efter provkörningen sa jag att det aldrig skulle funka, betyder han trött. Shiftlighten lös på trean hela tiden, så mycket slirade den.

Stefan hävdade emellertid motsatsen och man åkte ut till Tullinge. Givetvis fungerade det inte alls. Turbinen innehöll mest sallad och drev typ inte alls. Nu blir det aldrig mer automat för Spjuvern. Däremot ligger en riktig raggarlåda i garaget i form av en manuell M20-låda med Vertical Gate-spak och allt.

— Efter att ha sett en ny idol på strippen, Janne Hagberg, växla snabbt så...

Mycket mer strul än så har det inte varit under säsongen. Inte om man bortser från den spruckna ventilbricken och den nedgångna kammern. Eller historien om revbenen... Spjuvern är ju inte så oerhört stabil byggd, något som håller ner racevikten till ett minimum.

En gång satt han lutad över sparklådan och stötta till burens mekanismer med något under instrumentbrädan. Detta gillade inte hans fysik — några revben knäcktes och nötte i sin tur håll på



SNABB I MÖRKRET. Raggarbilar med motordelar ovanför huven gör sig oftast icke besvär. Det brukar finnas massor av undanflykter efteråt, men faktum kvarstår — Spjuvern är tuff att rå på när mörkret fallit. Gissa vem polisen helst vill prata med, svärmorsdrömmen i den diskreta Volvon eller killen med hål i huven och bullrigt avgassystem?

BANKOMAT-RACING. Vissa menar att Spjuvern haft sommarens svartrace som bankomat. Han rejsar ihop stolar på onsdagsnatten så han har råd att köra på strippen på lördagen! Förtal?



ena lungan! Den mer välbyggde Jompa har fortfarande roligt åt det.

Jakten på tian

Säsongen knöts ihop i och med Stockholm Open. I panik, som vanligt, hade man lånat ihop ett lustgassystem för att vara säkra på att knäcka tian. En gång för alla. Banne mig.

Efter lite fibblande med tubtrycket stannade klockan på retsamma 11,17 och 204,3 km/h. Bra, visst — men knappast vad man tänkte nöja sig med.

Det visade sig att temperaturen och trycket i flaskan var helt fel och att systemet bara givit 40 hästar extra.

När sedan de dyra fina amerikanska tändkablar svimmade av strålningsvärmen var det slutkört. Trots att man försökte isolera dem med avklippta skinnhandskar som givetvis ramlade ner på grenröret och började brinna. Förstås. Vad annars?

— Amerikanskt skräp. Jag körde hela säsongen med Volvo originalkablar utan problem, muttrar Spjuvern. När man sedan köper riktiga racekablar så brinner de upp på första repan!

Men jakten fortsätter. Jakten på tian. Spjuvern har fått blodad tand och ger inte upp så lätt. Han kan liknas lite vid en bulldog, dock ej fysiskt. Kapaciteten finns definitivt i bilen redan nu, det visar slutfarterna. Till nästa år fortsätter kampen, då med uppdaterad och utökad vapenarsenal. Bland annat har ett team bildats med Martin Bernet.

Om det någon gång dyker upp ett försynt leende gossebarn i en sömning vit 240 i ytterfilen — spänn säkerhetsbältet, spotta ut snus och andra lösa föremål ur munnen och håll i dig!



KUGGHJUL. Under sitt tidigare liv sladdade TTR runt med vinterdäck på bilen. Spjuvern har satsat på riktiga klisterpåsar. Mickey Thompson ET Street är inte bara mönstrade och gatgodkända — de biter tag i backen som kuggstäng. Efter modifiering av bakvagnen greppar bilen nästan lika bra på gatan som på en klistrad stripp.

Toksnabba fakta

- **Bil:** Volvo 242 DL 1975.
- **Ägare:** Marcus Lindkvist, Lidingö.
- **Motor:** Volvo B23ET, Verdi-stakar, balanserad, viktjusterad. Svarvade och modifierade originalkylar, "hiper" kolvbultar, kompressionsförhållande 7,9:1. 405-topp med standardventiler, portad och modifierad av TTR-Jompa. Dalhems ventilfjädrar, K-kam, Volvo 240 GLT-insug, Ford Cosworth 500 cc-spridare. Audi S1 bränslepump, Weber-Marelli insprutning från Ford Cosworth. MSD 6al tändbox, 2-stegsmodul, MSD Blaster 2 tändspole. Grenrör av TTR-Jompa. Garrett GT40 turboaggregat, Audi S2 wastegate, Pappa Spaghetti avlastningsventil. Top Gun lustgassystem med en nosel före turbon och en nosel före spjället. Scania-intercooler modifierad av TTR-Jompa, Volvo 940 kylare och elfläkt. Kort 3,5-tums avgas med Apple Racingdämpare.
- **Transmission:** 5-växlad Volvo M90-låda. Modifierat svänghjul. M5 tryckplatta, sinterlamell. 940-kardan modifierad av TTR-Jompa.

- **Bakaxel:** Volvo 1031 med spole och 3,71:1 slutväxel.
- **Bromsar:** Standard.
- **Däck:** Mickey Thompson ET Street 10,5x26x15" (DOT-märkta) bak, 185/65-15 fram.
- **Fälgar:** 7x15" aluminium.
- **Chassi:** Kortade övre momentstag bak, pinjongstopp. Oljedämpare runt om, Biltema fram, Volvo original bak. Kapade standardfjädrar. Guss rallybur.
- **Kaross:** Lättad. Plasthuv och Lexan-rutor. Aluminiumtank, batteri och lustgasflaska i bagageutrymme.
- **Inredning:** Sportstolar, fyrrpunktsbälten. Autometer instrumentering. Sportratt.
- **Vikt:** 1.140 kilo med Spjuver. Bästa ET: 11,17s/204,3 km/h.
- **Sponsorer:** TTR Racing.
- **Tack till:** Stefan Andersson och Johnny Wallin på TTR Racing, Göran Håjenhjelms, Turbocenter, Mats Appellgren, raggarn i garaget, Martin Bernet och Mats Andersson.