

BMW:s M-emblem har dykt upp på bilar sedan stenåldern. Ungefär, i alla fall.

Ibland är det äkta vara, ibland är det en sorts dekaltrimning.

Christer Karlsson från Nygård utanför Trollhättan gick en annan väg än alla andra.

Han började med motorn och avslutade med emblemet.

När han öppnar huven på sin 244 blir vem som helst övertygad — den här Volvon är knappast dekaltrimmad!

AV EMANUEL GYLLING (TEXT), HÅKAN "MOLLE" MOLIN (FOTO)

Hädelse eller helrätt? Det är frågan. För det är ju inte första gången som ett BMW Motorsport-emblem råkar sitta på "fel" bilmodell.

Om vi finge en krona för varje gång ... Räck upp en hand, alla ni som har sett ...

Ja, ni vet. Det blir tröttsamt i längden.

I det här fallet sitter M:et på en bil av "fel" fabrikat till och med: en Volvo. Dessutom en 244, vilket är ungefär så långt man kan komma ifrån BMW:s Motorsport-trimmare. Men Christer Karlsson har all anledning i världen att använda det magiska emblemet på sin 244.

Anledningen ifråga har sex cylindrar i rad, en cylindervolym på

3.795 cc, fyra ventiler per cylinder och ett motorljud som skulle kunna frambringa lustkänslor hos en dövgården. Beskrivningen, särskilt den sista utsvävningen, nämns sällan i samband med Volvo 244:or.

Härlig sugmotor

Eftersom Christer jobbar på en bildemontering så kommer han i kontakt med intressanta saker lite då och då.

— Hösten 1998 fick vi in en BMW M5 som hade snurrat. Motor och en hel del annat var intakt, berättar han.

Bilar som BMW M3 och M5 var för Christer ouppnåeliga drömmar på den tiden. Men det är skillnad

när man kan komma över motor och låda till ett bra pris.

Christer smidde planer. Läste allt han fick tag på som behandlade M5-motorn, och började spåna.

— Jag fick uppfattningen att den är en härlig sugmotor. Efter ett tag började jag mätta från torpedväggen till frontplåten.

Byggede en brygga

Det fattades en ynka centimeter för att motorn skulle få rum. Här hade förmodligen många packat ihop och tjurat. Men eftersom Christer är lagd åt det lite finurligare hållet, bestämde han sig för att köpa M5-delarna.

Hoppet och kämpaglöden fanns

kvar hos Christer. Detta trots att framvagnen inte alls ville ha med en M5-motor att göra.

Framvagnsbalken och oljeträget sitter ganska långt fram på en BMW M5, medan Volvons tråg sitter längre bak. Därför hade Christer två alternativ: konvertera till torrsumpsmörjning eller bygg om hela framvagnen!

Han bestämde sig för det senare alternativet.

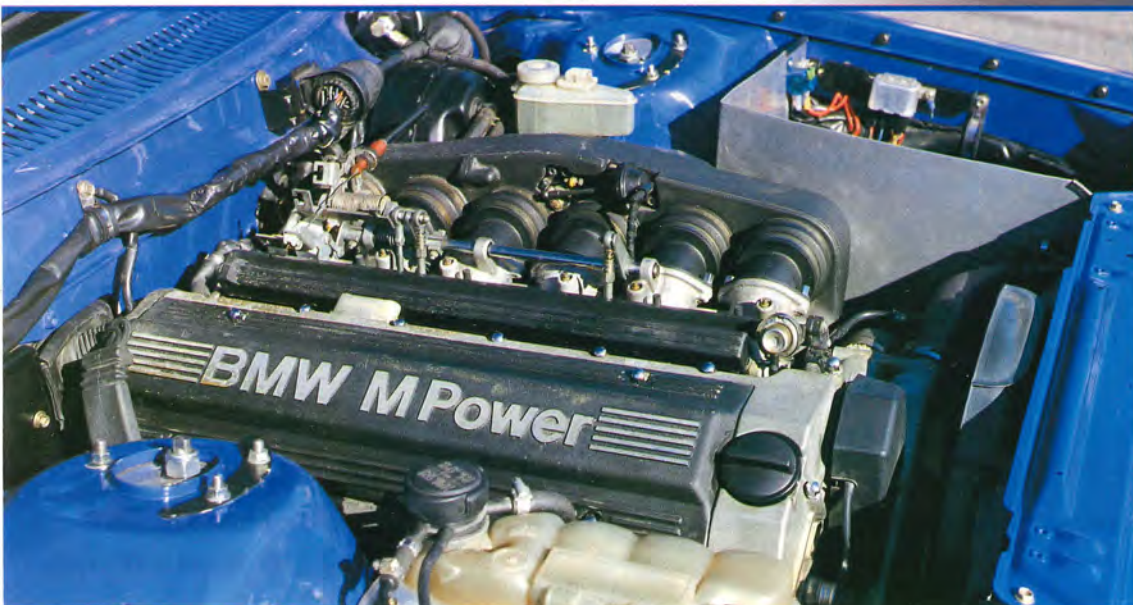
— Jag satte motorn direkt på chassit, precis där jag ville att den skulle sitta. Styrväxeln lade jag inne i balken, ungefär som på Volvo 740. Och motorfästena sitter längre fram genom rambenen, så jag fick bygga en brygga för att skydda oljeträget. Chassit blev



Mer än k



RENSAT. Christers lillebror är en riktig Volvo-hatare. Men ändå åker han mer än gärna med i M-Volvon för en provtur. — Han brukar bara sitta och skratta när vi drar iväg, berättar Christer. Allt ljudisolerande material är utrivet för att spara vikt, och för att motorn ska höras bättre — kan man tänka sig.



FREUDE. Det blev ståpås direkt när Christer startade M5-motorn för första gången. Motorn är standard, vilket räcker gott och väl. Välljudet spottas ut genom ett tretums hemmasnidat avgassystem.



SPECIELL. Den här Volvon är inte som alla andra. Batteriet och tanken finns i skuffen, eftersom tanken inte fick plats vid avgassystemet. Baktill är innerskärmarna breddade 1,5 cm och hopsvetsade med ytterskärmerna. Den skyldige heter Conny "Plätis" Carlsson. För övrigt är "Plätis" själv Volvo-skadad — allt enligt Christer.

bara dekaltrim

fruktansvärt starkt till slut, säger han.

— Det var ganska svårt att fixa framvagnen. Det gick åt mycket tid till många mätningar. Dessutom visste jag inte vem jag skulle fråga om hjälp.

Svängde med bakhjulen

Nu löste det sig som tur väl var med framvagnen. Bakaxeln blev en 1030 med diffbroms, R-sportdämpare och justerbara fjäderben. Fast den varade inte så länge. Nu har Christer en 1031 på gång, med vanlig lamelldiff inuti.

— Fast jag tror inte den håller ändå. Om den går en 400-500 mil så är det bra.

Eftersom Christer är Volvo-människa ända sedan uppväxten var det omöjligt att hålla tassarna borta från Grupp A-delar till hjulupphängningen. Fjädrar, krängningshämmare — bara stygga grejer.

Men under första provturen hittade han en hel del som inte stämde.

— Bilen hade ett eget liv. Visst var det härligt att få känna på motorn, men i 70 km/h kändes det som om den svängde med bakhjulen.

Volvon var en aning hård bak till, helt

klart. Fast det hör också till saken att vägarna i Christers trakter inte alltid gör skäl för namnet.

Tillbaka till mätandet!

— Jag ändrade lite på caster och camber, toe-in, höjden och krängningshämmarna. Det tog en stund att klura ut, men nu är jag nöjd.

Bonnmek

Eldprovet kommer i sommar. Det är då Christer får veta om Volvon är duglig för bankörning.

— Men jag vet inte vilken klubb jag är välkommen i. Turbo Performance Club har bankörningar, så jag får väl anmäla min 240 Turbo och komma med den här i stället.

Det märks att det är just banan som lockar. Grupp A-delarna har vi redan nämnt, och även inredningen, stolarna och bromsarna osar racing.

— Det finns inga ljuddämpande material i kupén. Det blir lite vägljud, men bilen är så styv och lätt tack vare det. Man sitter som gjuten och känner minsta lilla tendens till vad som ska hända. Jag trodde inte det kunde uppnås med vanligt "bonnmek", säger Christer.

Med "bonnmek" menar han förstås att han har gjort en hel del själv, utan ingenjörsutbildning eller sedelbuntar i madrassen. Dessutom har andra personer hjälpt till mot utbyte av gentjänster. Och ▶





”Motorljud som skulle kunna frambringa lustkänslor hos en **döv gråsten.**”



BANBRYTANDE. Hela bygget är gjort för att framföras hastigt — på bana. Kolla bara bågen, till exempel. Dessutom är all ljudisolering och liknande tjafs ett minne blott.



MAGIKER. En demolerad M5 kan göra mycket nytta, mer än vad man tror. Nu lever BMW:s magiska sexa vidare i Christer Karlssons Volvo 244.

► glöm inte filurpriserna, som de brukar kallas!

Vill ha mer

Drygt två och etthalvtår efter byggets första skede kan Christer pusta ut. Visserligen har han bara kört runt 200 mil, men det börjar arta sig.

Nu ska bilen bara ut på bana, sen är lyckan fulländad. Men efter det? — Tja, jag vill ändå ha mer ef-

fekt. Det är lite till att sabba en sån här motor om man turbokonverterar. Visst blir det en best, men det är ju svårt att få det riktigt bra, tror jag.

Christers önskning kommer inte oväntad. Så gott som alla ägare till potenta bilar vill ha mer knaster i kaminen. Även om det till en början känns precis lagom, eller till och med lite för mycket.

— Jag har kikat lite på kamaxlar och andra delar, avslöjar han. Men jag vet inte, BMW har ändå gått ganska långt med effekten.

BMW Motorsport är motormästare — helt klart. Och deras M-emblem går inte av för hackor heller.

Men det räcker inte med dekaltrim. Inte ommanska överträffa Christer Karlssons brutala M-Volvo! □

Snabba fakta

- **Bil:** Volvo 244 –75.
- **Ägare/byggare:** Christer Karlsson, Nygård.
- **Karos:** Innerskärmar bak breddade 1,5 cm och hopsvetsade med ytterskärmar. Rundad skärmkant. Arbetet utfört av Conny "Plätis" Carlsson. Aluminiumhuv, frontplåtar och stötfångarbalkar är halvborrade. Borttagen kylarbalk, bakdörrarna helt rensade invändigt. Plastrutor i bakdörrar. Baklucka från 86:ans modell, reflexramp.
- **Lack:** Förarbete av Conny "Plätis" Carlsson. Lackjobbet utfört av Wincent Ryden vid Rydens Lack.
- **Motor:** Rak 6-cylindrig, 3.795 cc, 4 ventiler per cylinder (motornamn S38). 3^e hembyggt avgassystem med en (1) ljuddämpare. I övrigt helt standard.
- **Max effekt:** 340 hk.
- **Max vridmoment:** 400 Nm.
- **Transmission:** Getrag original M5-låda, 5-växlad. Koppling och svänghjul original M5.
- **Hjulupphängning:** Fram: Plastbussningar, förstärkta bärarmar, "taxi-plattor" för mer camber och caster, övre fjäderbenslagringen helt i aluminium och ändrad för mer camber och caster. Bak: Krängningshämmare och fjädrar (Grupp A-delar).
- **Bromsar:** Fram: Wilwood Superlite 310x32 mm-skivor. Bak: Bromsok från Volvo 940.
- **Fälgar:** JP MK 18 17x8,5" runtom.
- **Däck:** Uniroyal 225/45-17 runtom.
- **Inredning:** Svarta Magnum-stolar, båg från S.A.M. Aluminiumplåt mellan bagage och kupé.
- **Byggnadskostnad:** Under 100.000 kronor.
- **Motivering:** Att gå mot strömmen. Jag har inte sett någon annan Volvo 240 med M5-motor.
- **Tack till:** Conny "Plätis" Carlsson som alltid ställer upp. Utan hans hjälp hade inte något blivit av. Wincent Ryden för lack och elkoppling. Eje Carlsson för svarv- och fräsjobb. Bonn-Jens för stolar och bälten. Alla på Rydens Bil. Redox Bilfarm för begagnatdelar. Lennart på LM Däck, mina bröder Conny och Mikael, Jonas på Rydens bilverkstad för att han sålde fälgarna till mig. Arbetskamrater som gett tips och idéer. Mamma och pappa för allt stöd samt alla kompisar i Trollhättan som har varit och tittat till mig i garaget.