

Kjell Rune satsar på brutal skjuts och puts

Finish är bæ



Oskyldiga gliringar från kompisarna kan sluta med precis vad som helst. Kjell Rune Hansen vet. Istället för att sälja sin Volvo 242 beslöt han sig för en helomvändning.

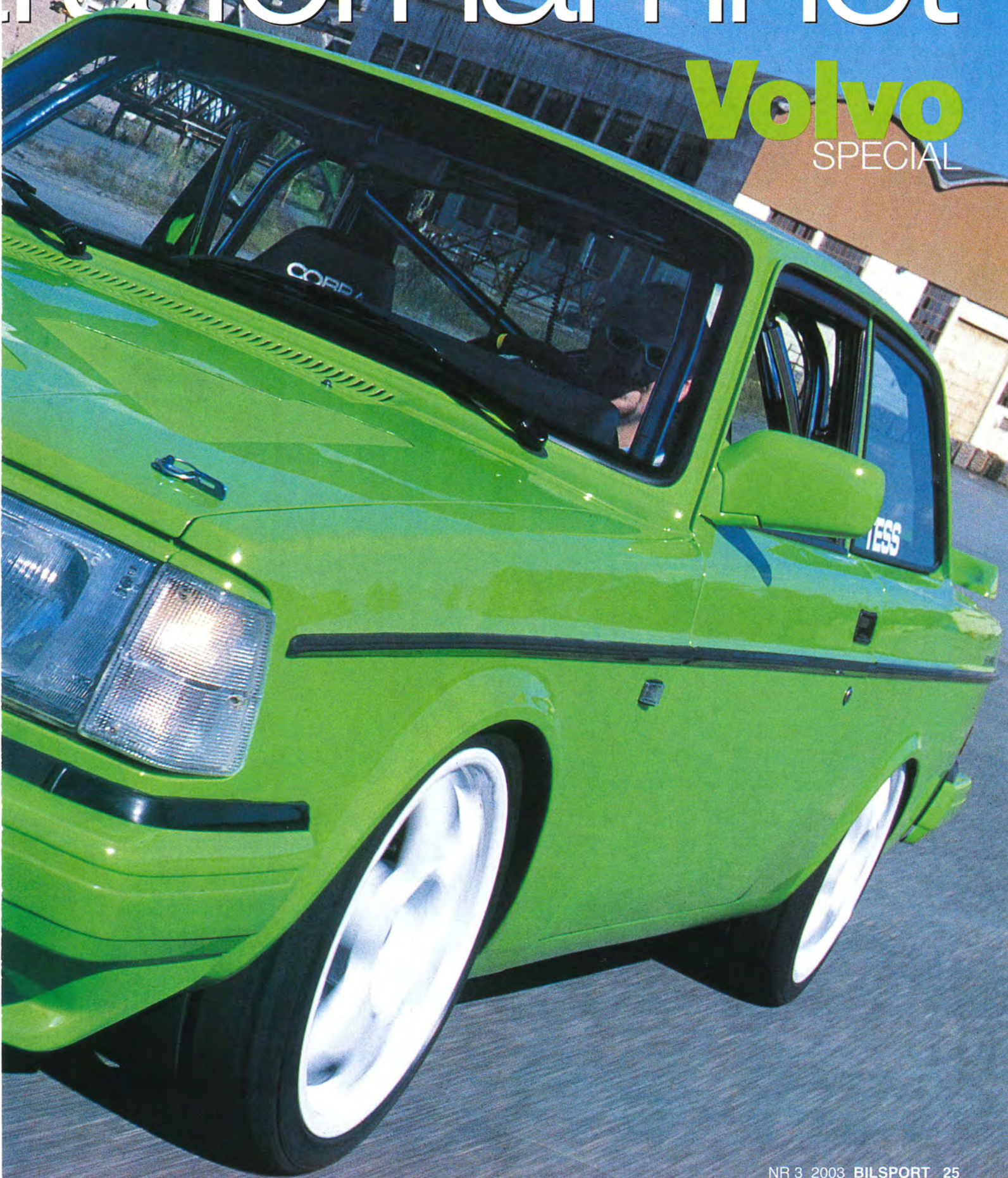
Han skulle satsa på både utseende och motor. Ett fullständigt bygge utan nödlösningar. Den ekonomiska hjälpen fick han från ett oväntat håll ...

Resultatet blev vilt, vasst och vinstrikt!

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

ra förnamnet

Volvo
SPECIAL



Volvo SPECIAL

"Kostnade

INGEN POPSTJÄRNA.

"Tess" är inte namnet på Kjell Runes garageband. Snarare hydraulföretaget från hemorten som sponsrat med metallomspunna slangar till motorrummet. Det är alltså inte en Grammispokal som han har bredvid sig!



RESVÄSKAN. Fuelcellen rymmer 60 liter, och behöver alltså fyllas på ett antal gånger mellan Fredrikstad och Vallåkra. Beroende på körstil, naturligtvis. Förbrukningen då? — Ointressant!

Ärligt talat, hur många har en bil som chefen betalat?

Inte många. Visserligen är det ändå därifrån pengarna kommer på ett eller annat sätt, men...

Kjell Rune Hansen från Fredrikstad i Norge har finansierat sitt senaste projekt på det lite ovanligare sättet.

— Kostnaden löste jag genom ett lån av chefen, berättar den 29-årige glasmästaren. Beloppet jobbar jag av istället för att betala tillbaka det!

Så kan det gå om ens arbetsgivare har ett genuint bilintresse. Och har sysslat med ett antal bilprojekt genom åren.

Kjell Rune är inte sämre själv. Det började i sedvanlig ordning med en Amazon. Eller var det någon 140-modell. Vem håller räkningen? Inte vi.

I var och en lastades det alltid ner en rejäl stressfläkt av något slag. Givetvis med erfarenhet av åkeribranschen. Jakten efter mer och mer skjuts trappades upp — som vanligt i laddtryckssammanhang var vansinnet omöjligt att hejda.

Men en dag gick Kjell Rune in i väggen totalt. Ett bittert snedsteg.

— Jag köpte en BMW, erkänner han. Men den kapades faktiskt ner i

småbitar och kastades med en gång. Man är ju märkestrogen!

Just den här 242:an köpte Kjell Rune för fem år sedan. Det började på ett oskyldigt sätt, med grupp A-stilen som utgångspunkt. Blå lack och en aningens uppgraderad turbomotor från en Volvo 740, det fick räcka. Efter det skulle hysterin lägga sig — trodde han.

Förändring på Rudskogen

Istället blev det bara värre. En runda på Rudskogen förändrade allt.

— Ja, motorn fungerade inte som jag hade förväntat. Jag blev less på det och bestämde mig för att plocka ner bilen och sälja den i smådelar.

Det skulle han givetvis behöva ångra.

En av kompisarnas envisa trakkaserier fick Kjell Rune att tänka om. Nu skulle 242:an bli något mer än ett av alla grupp A-byggen i mängden. En deal gjordes upp med chefen, och sen var det bara att sätta igång.

— Det första jag gjorde var att plocka ner bilen tills bara skalet återstod, minns han. Därefter tog jag itu med de bakre hjulhusen. De är bredade inåt för att kunna montera stora hjul utan att de tar i skärmarna.

I det här fallet åker hela härligheten på 8x18 tumsfälgar från



REVSAT. Det är svårt att göra något kul av en Volvo-inredning från tidigt 1980-tal — trodde man. Kjell Rune bevisar motsatsen med en naken och råbilen stil som inte är alltför olik forna tiders gatmonster.

n löste jag genom
ett **lån av chefen.**”



KRYDDSTARK DISKUSSION. Kjell Rune säger "550 hk". En annan norrman, även han med Bilsport-publicerad 242, säger "omöjligt". Men en Turbonetics TS04 BB, och en sisådär 1,8–2 bar, vad säger det?



DOWN UNDER. Systemet är tillverkat i 3,5-tums syrafast av Kjell Runes kumpan "Magic Man". Putsen och detaljerna är överväldigande!



BLÄNDANDE. Få motorer har både yttre och inre kvaliteter. Dragracing-bröderna Skinne har jobbat fram en hiskelig massa effekt ur ett 940-block, och Kjell Rune håller koll på putsen. Ett lyckat samarbete.



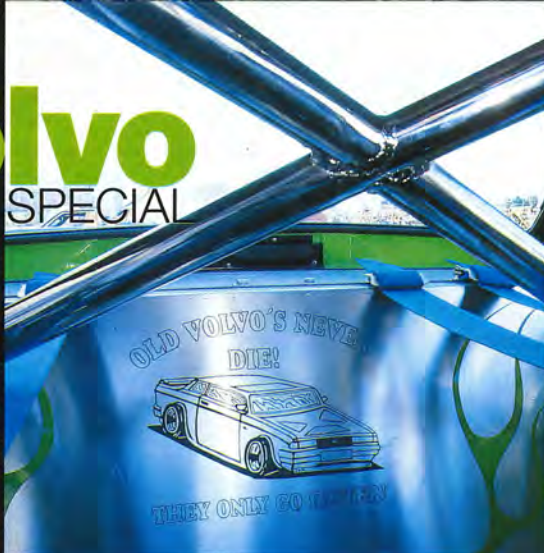
TVÅ BÄTTRE ÄN EN. Dubbla wastegate-ventiler från TurboXs håller tätare än den förra av annat fabrikat, som inte trivdes med laddtrycket i bromsbänken.

Volvo

SPECIAL

HALV SANNING.

Kromad skyddsbur — festandet i puts och finish tar aldrig slut! Fast texten på motivet är väl inte riktigt sann? I just det här fallet stämmer det så det räcker och blir över, men ...



► Compomotive. Den dimensionen fanns garanterat inte med i Volvos tillbehörslista 1981.

Fantastisk finish

Nästa steg blev elsystemet. Kjell Rune tycker, precis som de flesta av oss andra, att kablar är ett nödvändigt ont som till varje pris måste döljas. All form av synligt elsystem i motorrummet är numera spårlost försvunnet.

Det som snarare väcker uppmärksamhet är en fantastisk puts och finish. Inte bara i motorrummet, utan genom hela bygget.

En viss person från Rindal i Norge har haft en del synpunkter på Kjell Runes motorplaner. Denne person har för övrigt själv varit med i Bilsport, med sin Volvo 6-cylindriga 242 ...

— Han menade det inte skulle fungera med 500 hästar i en 4-cylindrig motor, minns Kjell Rune.

De i dragracingkretsar kända bröderna Skinne från Skjeberg hade en annan åsikt och tog sig an ett 940-block.

— Eftersom Skjeberg inte ligger mer än en halvtimmes körning från Fredrikstad så har det blivit ett par vändor hit och dit!

Kjell Rune känner bröderna sedan tidigare, så samarbetet har varit glasklart: Han står för pengarna, bröderna för en slagkraftig motor.

Men så kan man inte hålla på i längden.

Det är här en annan Rune kommer in i bilden — Dag Rune. Blir det för mycket Rune helt plötsligt? Han brukar kallas "Magic Man", om det underlättar!

Guldeloxering

Denne Magic Man har bland annat bistått med konstruktionen av den spe-



"Han brukar kallas **Ma**

cialtillverkade plenumkammaren, samt hela avgassystemet. Han är helt klart en stor anledning till att bygget håller en så hög klass.

— Hjälpssamma kompisar är en förutsättning om man ska genomföra ett sådant här projekt, säger Kjell Rune.

När bröderna Skinne hade skoj med motorn i verkstaden passade byggherren på att lackera samtliga hjulupphängningsdelar. Jo, varenda en. Faktiskt.

Men det räckte inte. Resultatet föll honom inte i smaken. Att blåstra, slipa upp ny yta och lämna in på guldeloxering kändes mer rätt.

Problemet är bara att inte ens efter det blev resultatet tillräckligt.

— Det enda rätta var att slipa ner

ytorna igen, polera upp dem till högglans och lämna in dem för kromning. Man testar ju alltid lite fram och tillbaka innan man finner det rätta resultatet!

Testar lite? Allt är förstås relativt.

Inga nödlösningar

Hela tiden har Kjell Rune tänkt i förväg. Allt är nog genomtänkt och provmonterat för att slippa nödlösningar i sista sekund. Likaså är olika Volvo-komponenter välanvända.

När det kom till växellådan fick det dock bli en kompromiss. Av förklarliga skäl sopades originalet undan ganska snabbt. En Alpina-låda hittades istället för en spottstyver. Visst, det är inte Volvo, men Alpinas doningar har visat sig hålla för hårda takter.



KOLLA HÄR DÅ. Den solida Kawasaki-lacken väcker uppmärksamhet. Om inte tillräckligt, så finns det andra sätt också!

gic Man. ”

Att han hittade just en sådan växel-låda vid rätt tillfälle och till rätt pris är typiskt för bygget, förklarar Kjell Rune.

Mycket tack vare att det finns så många andra som också sysslar med trimmade Volvo 240. Det finns alltid någon man kan fråga om både delar och olika ingrepp.

Exempel: en av hans kompisar åker själv med bayerskväxellåda i sin Volvo.

Han ställde upp och tillverkade både adapterplattan mellan kopplingskåpan och växellådashuset, samt den främre delen av kardanaxeln.

En annan properlösning är monteringen av oljekylaren — på insidan av höger framskärm. Luften sugas in genom en fyra tums slang från hjulhuset och trycks ut genom utsläppet i huven.

Förr eller senare, på något sätt, brukar turen alltid ta slut. Kjell Runes tur höll ända fram till veckan innan Vallåkraträffen.

Wattlänken som stabiliserar bakaxeln i sidled havererade, minns han. Ena bakhjulet trycktes ut i skärmen och bilen fick lämnas in på lackering.

Alla hälsar

Delarna monterades dit samma kväll som han skulle åka ner till Skåne. Och hur det gick på Volvo-folkets smått heliga träff vet väl alla? Förstapris i klassen Volvo 240-serien ombyggd!

Segern på Vallåkraträffen är den absoluta höjdpunkten hittills, menar han. Jag trodde aldrig att jag skulle få så mycket respons från andra bilbyggare, helt otroligt!

Han har dock börjat vänja sig vid respons från lokalbefolkningen. På bilens premiärvisning, en amcar-träff i Fredrikstad, blev resultatet ett överraskande andrapris i klassen "Street Machine".

Efter det började folk hälsa till höger och vänster! minns han.

Framöver blir det förmodligen ännu mer folk att lära känna för Kjell Rune. Han har planer på ett nytt projekt. Behöver vi nämna vilket fabrikat och modell det handlar om?

Tanken är att behålla motorn, skaffa en annan kaross med brutalare utseende plus mycket pusti!

Kjell Rune vill behålla originalinlärna utvändigt men göra något så att man reagerar ordentligt när han öppnar huven och dörrarna.

Något ännu värre än det här bygget, alltså. För reaktionerna har han redan fått!

Banbrytande fakta

- **Bil:** Volvo 242 DL, 1981.
- **Ägare/byggare:** Kjell Rune Hansen, Fredrikstad, Norge.
- **Kaross:** Främre stötfångaren försedd med luftintag på registreringsskyltens ordinariare plats. Framskärmar av nyare modell med fyrkantiga, vita sidoblinkers. Triangelformade luftutsläpp i huven, originaltaket utbytt mot yttertak med sollucka, bakre hjulhus breddade inåt, avlägsnat tanklock och lås på bakluckan.
- **Chassi:** Kromad främre och bakre hjulupphängning samt hemtillverkad wattlänk.
- **Motor:** Block från Volvo 940 med dimsmörjning på kolvarnas undersida, 2,5-liters marinvevaxel, Verdi H vevstakar, JE kolvar, grupp A T5 racekam med justerbart kamdrev, Volvo 531-topp med hemligstämplat innehåll, Turbonetics TS 04 BB turbo på hemtillverkat grenrör. Max laddtryck 1,8–2,0 bar. EFI Technology (Euro 1) insprutningssystem, 60-liters skumfylld fuel cell med dubbla bränslepumpar från Porsche 993, 45 mm Jenway spjällhus monterat på ett förgasarsinsug, specialbyggd plenumkammare med 45x45 mm trattar invändigt. Skräddarsydd intercooler från KRB Trading i Drammen, god för 600 +++ hk. Coiler brytarlöst tändsystem styrt av insprutningen, dubbla TurboXs wastegate-ventiler, original Volvo 240-kylare med dubbla elfläktar från Peugeot 309 GTI, 3,5-tums syrafäst avgassystem med hemtillverkad 3,5-tums högljanspolerad ljuddämpare, original svänghjul ombyggt för 2-skivig 8-tums Tilton Sinter-koppling.
- **Effekt:** 550 hk/8.500 rpm.
- **Max vridmoment:** 680 Nm/8.500 rpm.
- **Transmission:** 5-växlad manuell låda från BMW Alpina B6. Volvo 1031-axel med lamelldiff, 3,13:1 i slutväxel.
- **Bromsar:** 325 mm-skivor från Toyota Supra med Wildwood-ok på hemtillverkade fästen fram. Original Volvo 240 bak.
- **Fälgar:** Compomotive ET 23, 8x18 tum fram och bak.
- **Däck:** Kumho 225/40-18 fram och bak.
- **Lack:** Kawasaki-grön solid 2K. Arbetet utfört av Lakkkompaniet AS i Fredrikstad.
- **Inredning:** Demonterbar Luisi-ratt, Sparco-pedaler, VDO-instrument, Cobra-stolar med tre tum breda sexpunktsbälten, aluminiumpaneler med grönlackerade flammor, kromad skyddsbur. Arbetet utfört av Kjell Rune, Espen Mørken och Mats Høkel.
- **Elsystem:** Modifierat med dold kabeldragning i motorrummet.
- **Pris:** Har någon en tjock plånbok är bilen alltid till salu om summan blir den rätta. Mobiltel: 90 77 33 31.
- **Byggtid:** 2 år.
- **Motivering:** En viss person från Rindal i Norge menade att det inte fungerade med 500 hk i en 4-cylindrig motor. Han kör själv Volvo 242 med 6-cylindrig motor och har varit med i Bilsport!
- **Tack till:** Utan Dag Arne "Magic Man" hade jag aldrig uppnått detta resultat. Det finns inte en sak han inte kan tillverka av stål, syrafäst eller aluminium. Stort tack till honom och hans fru. Tack också till Øyvind Skinne som alltid ställer upp när jag behöver hjälp med bilen. "Gutta Boys" i Forhud Racing för all back-up när det krisat med tid. Utan dem hade jag aldrig kommit till Vallåkraträffen och tagit 1:a priset i 240-klassen! Killarna på Tess i Fredrikstad. Tack också till folket på Lakkkompaniet AS för superservice samt lån av lokal och verktyg.
- **Övrigt:** Sponsorer sökes för nästa projekt.