

Låt dig inte luras av den matta ytan

# Rackarunge

Vissa bilar bara utstrålar sin kraft.

— Här, kolla hit! Jag är snabbast i stan! Andra är mer diskreta. Ett tränat öga ser ändå att nåt lurtt är i farten. Vilket sätt är bäst? Det är sånt man gör upp om på diverse forum på nätet och på andra ljusskygga platser.

Fredde Holmberg från Skellefteå visar ganska tydligt hur han vill ha det. Det finns bara en väg — den diskreta!

AV GUSTAF ULANDER (TEXT), GUNNAR LJUNGSTEDT (FOTO)



TRYCKERIET. Holset HX50 är ett manligt aggregat, wastegaten har okänt ursprung men har hår på bröstet den också.

**F**redde är egentligen inte något Volvo-fan.

— Jag började med en Bubbla när jag var 17, säger han, men det gick överstyr direkt.

Han tog bort dropplisterna, blästrade och målade innan han upptäckte att bilen var krockad och helt sned. Sånt kan knäcka den bästa. Bubblan står fortfarande och samlar damm.

Istället pös Fredde omkring i en grön 142:a ett tag, innan han köpte den vi ser här. Tanken? Att spika ihop en kul busbil!

— Man hittar ju delar till dem överallt, förklarar sig Fredde.

## Rostlagning

Som så ofta fick han börja med rostlagning — den sagan kan vi. En B20 med K-kam och dubbla SU trillade ner mellan rambalkarna när svets-tråden var slut.

Fredde är skäggig. Men inte tillräckligt gammal för att ha varit ung

på den tiden dubbla SU skrämde någon!

Med rätt prylar är det någorlunda underhållande. För Freddes del var det just rätt prylar som saknades. Kammen hade gått ner sig och bilen gick allmänt risigt. Tänk om, tänk rätt!

Han kom fram till att respirator var enda möjligheten att få liv i bojsänket. 1997 började han bygga på en turboanläggning. Målet var att köra ifrån BMW på stan och receptet klassiskt — K-jetronic-insprutning och en skog av startspändare!

## Race på gång

Redan en av de första kvällarna på byn lades grunden för ryktet om Freddes elaka 140. En annan kille i stan körde vad som då ansågs vara en fruktat vass Toyota GT4.

Fredde mötte Toyan i en rondell och trodde det var race på gång. Toyota-piloten hann nog inte fatta vad som hände innan Fredde för-

# n slår underifrån!

**RÄTT STUK.** Bilen sätter sig skönt på baken när Fredde ger på genom vattenpölarne. Bilen är lika cool som isen i bakgrunden.



svann. Runt hörnet började det ryka om Volvon. Bogsering hem, men snacket på stan var att Fredde torkat av Toyotan på halvgas och sedan åkt hem för att käka korv ...

Det var bara en frostplugg som gav sig så nästa helg skulle han ut igen för att leta upp någon lämplig BMW att reta. Då sprack kolvarna.

— Jag kunde ju inte hålla fingrarna i styr muttrar han. Så fort bilen gick någorlunda höjde jag laddtrycket lite till.

Laddtrycksmissbrukare? Jajamen! Fredde säger att han körde ungefär tre hela kvällar den sommaren. Den största förnedringen var en prövning mot en Saab 900. B20:n rasade igen och Saaben fick bogsera Fredde till garaget.

## Lackad i primer

Den första sommaren rullade bilen med mattsvart färg, bara för att få en enhetlig look. Finish kommer alltid i sista hand.

— Har alltid kört runt i primade bilar, fortsätter han. Folk undrar när jag ska lacka bilen men jag säger att den är ju lackad — i primer!

Bilen går inte fortare för att den har blank lack, menar han. En passning till andra så kallade budgetbyggen?

Efter att ha spritt B20-delar över halva Västerbotten var Fredde inne på att bygga en ordentlig motor, men en skottsäker B20 skulle bli riktigt dyr.

Då fick han nys om att det fanns en B23 stående, som skulle vara billig. En del godis som B204 16V-topp, M-stakar och Dell'Orto tryckföregasare ingick.

Fredde öppnade börsen (det heter så i Norrland) och handlade. Föregasarna såldes av för att finansiera insprutning.

Under tiden hade någon hade kapat bort innerskärmar, breddat hjulhus och skaffat massa plast till bilen. Att kapa bort plåt är gratis, men att ersätta den kostar flis.



**LADDRYCK I CENTRUM.** I mitten av aluminiumpanelen tronar en riktig laddtrycksmätare. Inget neontjafs, bara äkta tryck.

► När sprutet skulle köpas fanns det ändå inga pengar. Torsk, typ.

## Ännu en B20

Fredde är inte den som lägger bilen på hyllan och spelar schack. Han byggde sig ännu en "snik-B20" för att åtminstone få köra några svängar.

Bland annat gick ett rykte om att det skulle vara nåt skoj på gång i Bjurholm. Fredde drog iväg — 17 mil enkel resa. Laddrelät lade av på vägen dit. Sedan fick han gashäng. Det regnade.

Väl framme drog han av diffen direkt. När vi andra hade slängt bilen i diket och plockat hjortron, raggade Fredde upp en svets och brände ihop axeln så det gick att köra 17 mil hem igen. Med drivning på ett hjul!

Inte förrän 2002 fick han till slut ihop sin B23, en ganska delikat anrättning med Hestec-sprut som kronan på verket.

Volvos M40 och M45 växellådor hade han tuggat sig igenom så nu blev det amerikanskt grovsmide istället. Muncie M20 med vertical gate spakställ (det är typ halvsekventiell växling på museivis) ska få massor av spö.

— Skiten gick inte att växla på höga varv. Det var bara att riva ned igen. Lite tips om att rensa ut synkningar och annat fungerade hjälpligt. Då hoppade växlarerna ur vid motorbroms istället! Inte så gatvänligt.

## Fick se stripp

Trots allt strul fick bilen ändå se preppad stripp under hösten 2002. På gatdäck och hjulspinn på alla växlar noterades 12,38 s/189 km/h. För strippkörningen hade han satt dit mjukare bakfjädrar för att få lite chassiereaktioner. Med M&H DOT-slicks och långa framfjädrar började bilen greppa. Han anade ett vinnande koncept.

Men då var det senhöst, frost och renar överallt. Dessutom kröktes vevstakarna i en testrepa när fuelrailen lossnade.

Satsningen var stenhård till 2003. Nu visste han ju vad som krävdes. Mer effekt, en annan låda (som det skulle gå att köra med) så skulle bilen regera.

Det spårade förstås ur igen. Vi anar ett mönster. Ny turbo, ny laddluftkylare, nytt grenrör, ny topp, ny vev ... Som vanligt blev det höst innan sommaren började (för Fredde. Vi andra körde bil i juni och juli också!).

Kvällen innan hösttävlingen i Piteå var Fredde ute och mappade motorn när den började låta illa — just när den börjat gå bra! Felet var kamdrevet på vevaxeln. Det sprack.

**COOLA KILLAR.** Fredde och Emil försöker se oberörda ut när vi frågar om tian är säker. För en gångs skull har Fredde bilen körbar långt innan hösten. Så långt innan att när vi skriver detta har han säkert rivit den igen!

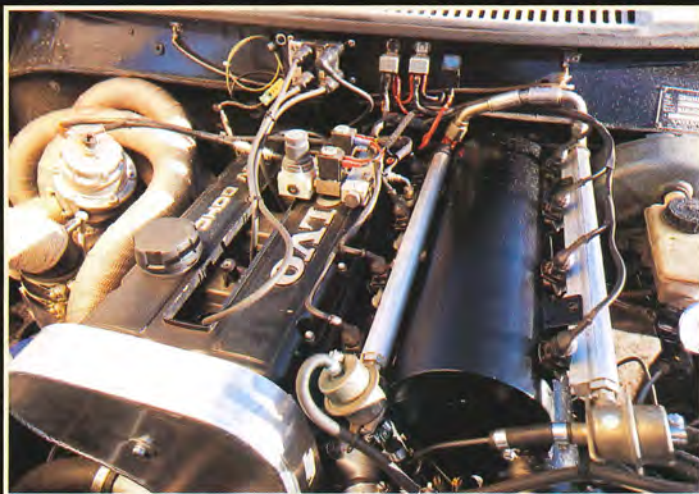


**VÄLMÄRKT.** Det gäller att snabbt hitta tutknappen. Vem kan missa den märkningen?



**PLATS UNDER PLAST.** Bakluckan i plast döljer som brukligt fuelcell, catchtank, pumphar och batteri. Snyggt och prydligt.

”Det spårade förstås ur igen. Vi anar ett mönster.”



**EXTRA ALLT.** Plenumet är specialbyggt med dubbla rader spridare. Totalt 1091 cc/min hålls ned genom trattarna.

Fredde ritar en bild och förklarar för oss.

— Originaldrevet har ett uttag för krysskilen just under en av tänderna. Med vassa kammar blir belastningen för stor, drevet spricker och det blir ventilsallad, gråt och tandagnisslan. Det vet han nu!

## Specialdrev

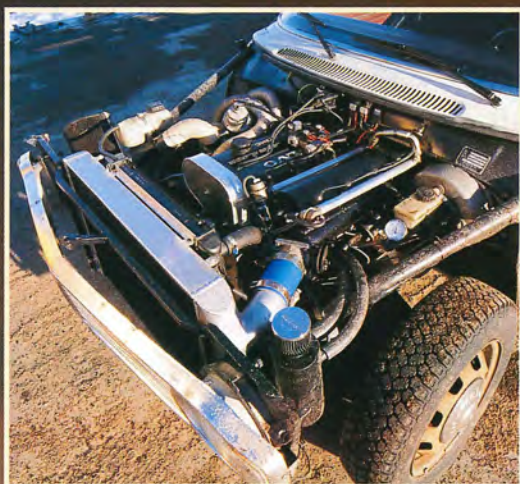
Lösningen blev ett specialdrev från Halvarsson Racing med kilen inbyggd i drevet. Sedan dess har bilen funkat bra.

Under våren 2004 är det bara smärre justeringar som görs. Bakaxeln byts mot en kraftigare 164-axel, på Volvo-språk kallad M31.

Utväxlingen är 3.73:1 men Fredde skulle gärna testa en lägre utväxling — nedåt 4.50:1. Samtidigt gör han om infästningarna, så att det går att justera axeln. Det han vill ändra är ►



**LATTJOLAJBANLÅDAN.** Det är härifrån bilens balla funktioner som launchcontrol och laddtrycksstyrning hanteras. Dekalen kanske behövs om man har klåfingriga passagerare!



**VIKTIG LADDLUFTKYLARE.** När skärmar och front är avlyfta hälsas man av jätteladdluftkylaren. Viktigare än man kan ana. Det är närmast en bärande del i bilen. Lysen och frontplast är fästa direkt i cellpaketet!



**AVSLÖJAD.** Den bleka vintersolen avslöjar bursträvorna, och inte brukar farfar ha en huvudströmbrytare utanpå bilen?

"En dekal som **skriker Danger** kan bara betyda att den gör nåt skoj!

► pinjongvinkeln, enkelt uttryckt axelns "attackvinkel" mot vägen. Rätt vinkel är skillnaden mellan däckerök och champagnesprut!

Gränröret förtjänar en egen story. Fredde säger att han provade några kvällar var turbon kunde sitta "minst dåligt", och drog sedan rören dit. Säkert. Busenkelt. Vi kräver en bättre förklaring.

— Jag ville ha längre rör. Det blev 70 centimeter och det skiljer runt två centimeter mellan dem.

Det fanns alltså en tanke bakom det. Att det tog 80 timmar att bygga röret tvivlar vi inte på. Han säger att det gjorde en jäkla skillnad. Vad annat kan han säga efter den arbetsinsatsen?

### Hemlig låda

Bredvid växelspaken sitter en låda som ser hemlig ut. Fyra vippbrytare

och en dekal som skriker "Danger" kan bara betyda att den gör nåt skoj!

— Det är garagepolaren Roberts bygge, säger han. Man kan växla mellan två laddtryck, slå av/på launchcontrol (lägre varvstopp för start) och slå av/på laddtrycksstyrningen. Dessutom kan man kombinera funktionerna. Nu blev det krångligt.

Största vinsten är att systemet ser till att wastegaten inte tjuvöppnar och släpper ut det dyrbara laddtrycket i förtid. Med laddtrycket under kontroll kommer vridet tidigare. Samtidigt åker du fortare. Det finns en logik bakom allt!

Att skriva om specifikationen på bilen är inte lätt eftersom den verkar ändras hela tiden. Fredde säger att det just nu sitter en vaxellåda från BMW M5 i bilen. Ihopsvetsad med

en sprängkåpa från Volvo ska det duga för ett tag framöver.

### Betongfyllt block

Toppen är från Volvos B234 (större kanaler och ventiler än B204, som är en 2-litersmotor). Den är matad med ENEM-kammar som lär ha suttit i en känd rejsbil — Metall-Volvon — för länge sedan. Credit. Blocket är förresten betongfyllt också. Stabilare så.

Bilen finns med på bilderna från Raceinorrns isträff i BilSport nummer 6/2004. Is är väl knappast rätt miljö för en bil av denna kaliber?

— Vi ville bara ta dit bilen på skoj, säger Fredde.

Vinterdäcken hämtade han hos en kompis, i en lada. När två av däckens visade sig fulla med isklumpar gick han upp i skogen istället, och hämtade två andra hjul. ►

# "Var det **En dag på Strippen** i Piteå det gällde?"



**ODISLÅDAN.** Under plasthuven (sitter med DZUS-lås) ruvar en rå B23 med 16V-topp, Verdi-stakar, strokad vev och massor av godis — hästgodis.

— Farsan brukar lägga allt möjligt däruppe, så jag gissade att det fanns vinterdäck där. Det var förresten tur att det var plusgrader — värmepaket saknas i bilen!

Vi frågar om målen för 2004. Det är nu vi vill ha ett löfte att pika Fredde om för resten av säsongen.

— Målet är att köra så mycket som möjligt, menar han. Efter lite mer mjölkande kommer så det vi väntat på.

— Jag borde kört under 12 sekunder med riktiga däck... ska försöka köra en tia i sommar.

Bra, då bokar vi det. Var det *En dag på Strippen* i Piteå det gällde?

Du kanske undrar varför vi kallar bilen "rackarunge"? Precis som ett riktigt busfrö ser den lugn och snäll ut tills den formligen exploderar i rackartyg! □



**FARFARS 140?** Sleeperstuket är totalt — mattgrå, plåtfälgar och taksräcke. Drar inte till sig uppmärksamhet i onödan — förutom från oss som vet!

## Recept

- **Bil:** Volvo 142 1972.
- **Ågare:** Fredrik Holmgren, Skellefteå.
- **Motor:** Volvo B23 block, urslipat invändigt, o-ringat samt betongfyllt. Avsvarvade B23ET kolvar med överdimensionsringar infilade till rätt spel, 143mm Verdi-stakar med Ford BDA lager, Bofors-axel excenterslipad till 84,5mm slag, B20 gjutjärnsoljepump och B20 oljeträg med skvalplåt (för att kunna ha motorn rakställd). B234 16V-topp med lite putsade kanaler, standard ventiler, standard ventiltryckare. Enem L9 trimkammare och ställbara kamdrev. Hemgjort insug i plåt med trattar, spjällhus från nån Ford. Fyra 391 cc spridare plus fyra 700 cc spridare. Hemgjort grenrör med ca 70 cm långa rör lindade med Thermotec, 1 st 40mm portad wastegate (okänt märke). Holset HX-50 turbo med 63 mm inlopp, Hestec motorstyrning. Nedkapad Volvo lastbiluftkylare med hemgjorda gavlur, 3-tums anslutningar, Bosch plastdumpventil. Laddtryck cirka 1,5 bar.
- **Effekt:** Säkert, men inget uppmätt.
- **Transmission:** Getrag 280 låda från BMW M5 -92 ihopsvetsad med Volvo sprängkäpa, sprängring runt kopplingshuset. BMW M5 sporttryckplatta och 4-puckad sinterlamell från Dalhems.
- **Chassi:** Original bakaxel och original bakvagn med polyuretambussningar och kapade originalfjäder och oljedämpare (byts i skrivande stund mot M31-axel från 164 och "sniktyrlänk". Original framvagn med kapade originalfjäder och Koni 70/30 dämpare.
- **Kaross:** Lättad kaross med borttagna innerskärmar som ersatts med rör. Front med löstagbar huv och baklucka i plast. Extra tunnel för avgassystem och kardanring runt mellanaxel. Bakre hjulhus ombyggda för att rymma de feta M&H-däcken och fortfarande kunna ha bilen låg. Fuelcell, catchtank, förpump, bränslepump och batteri i skuffen.
- **Lack:** Stilla in primer 2004.
- **Fälgar:** Plåtfälgar, breddade bak.
- **Däck:** Bäckdäck M&H Racemaster J60. Fram något smalt och lätttrullat!
- **Interiör:** Rensad inredning med byggstolar och störtbåge. Ombyggd instrumentbräda med varvräkaren i mitten. Kardantunnel över växellådan i aluminium
- **Ljud:** Vroom-tiishh ungefär.
- **Tack till:** Robert Agren, Ulf Enqvist (Moose Racing), Tobias Lundmark, Emil Larsson och Storebror Jörgen (bygg klart Forden nån gång!)
- **Hemsida:** <http://www.impellerheadz.com/>