

Vansinnig v

Sveriges värsta Volvo 244

Conny Jakobsson i Säfte åker omkring i en extrem Volvo 244. Bygget kallas "Insane" och är precis lika vansinnigt som det låter.

En gatkörd banracingbil som vunnit pris i en billjudtävling — utan stereo!

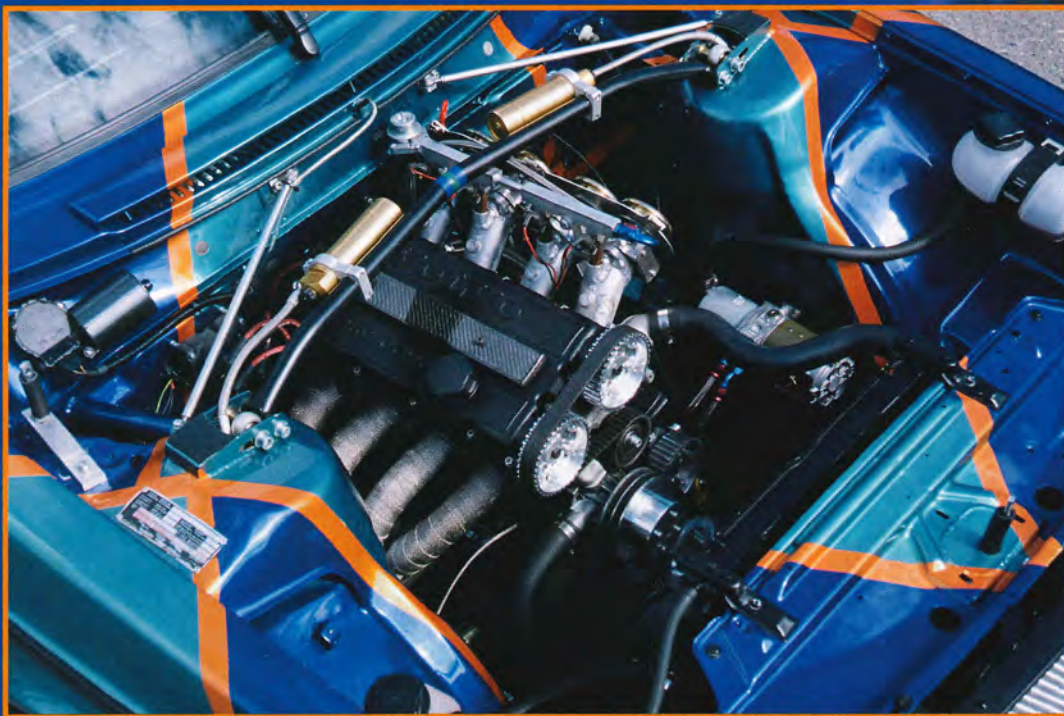
AV HÅKAN "MOLLE" MOLIN (TEXT & FOTO).



edermöda

VOLVOSPECIAL





OMTALAD. Connys vansinnessatsning har varit känd i Volvo-kretsar sedan flera år tillbaks. Förra våren gick det vilda rykten om att Conny jagat ämnen för att kunna svarva egna kamaxlar! "Postorder" betecknar Conny som ett fullt ord. Ju mer han kan tillverka själv desto bättre trivs han med tillvaron.



FULLTRUSTAD. Panelen innehåller allt som behövs till just den här bilen. Varje komponent har sin självklara funktion.

LURIG. Invändigt låter Volvon som en STCC-bil. Det är kanske inte så konstigt med tanke på hur den är utrustad.



Conny Jakobsson i Säftele blir nog aldrig nöjd.

Anda sedan 1999 har Bil-sport väntat på att göra reportage om hans Volvo 244, men Conny envisas ständigt med att bygga om bilen. Värre och värre för varje gång.

"Insane" är med andra ord ett mycket passande namn på detta vansinnesprojekt.

Flera års experimentlusta gör att bilen i dagens läge påminner om ett renodlat STCC-bygge. I grund och botten handlar det om samma utrustning. Enda skillnaden är att Conny kör med den på gatan!

Conny har en mycket bestämd uppfattning om vad som är bra och räds inte ansträngande jobb. Han är

utbildad verktygsmakare och kan även hantera svarv och fräs.

— Nu för tiden går ju det mesta att köpa. När folk frågar om något är det kul att kunna säga att man byggt bitarna själv, tycker han.

Självklart kör han också på bana. Conny har varit en flitig deltagare på Bilsports *En dag på Racerbanan* på Kinnekulle Ring i många år.

Inte nöjd

En gång kom han dit med nya däck. Goodyear stod det på sidorna men på hemvägen hade texten försvunnit.

— Bilen krängde våldsamt. Jag insåg att jag måste förbättra väghållningen. Det var så allt började. Conny ägnade åtskilliga timmar

bara åt hjulupphängningen — utan att egentligen bli nöjd.

— Det ena ger ju det andra, säger han.

— Bra väghållning kräver tillräcklig motorstyrka för att komma till sin rätt. Sedan måste ju växellådan och bakaxeln palla för effekten.

Ett ras brukar vara den vanligaste indikationen på att något inte fungerar som det ska.

Hur många motorer, bakaxlar och växellådor som förbrukats genom åren vill han egentligen inte avslöja.

Conny har byggt brutalt och vill köra därefter, därför har det också hänt en hel del.

En gång small det till ordentligt under bilen. När Conny tittade ner såg han vägbanan trots att han fortfarande satt fastspänd i stolen.

— Det var ett stort hål i golvet! Kardanen hade gått av.

Conny vill gå sina egna vägar och struntar mestadels i vad andra tycker.

Inledningsvis såg bilen ut som en vanlig Volvo 240. Modifieringarna fanns mestadels under skalet men där var det knappast någon som orkade titta.

Breddade skärmarna

De yttre modifieringarna tog sin början genom att Conny fick nys om fyra magnesiumfålgar, som skulle vara åtta tum breda.

— Men när jag åkte ner för att



KULLER-BYTTA. Fundera på ventilens väg genom förbränningsrummet innan den landade med skaftet före rakt ner i kolvtoppen! Conny kallar raset för "svampodlingen".

"Dämparna Jag kun





VÄGGREPP.
Med dubbelstafflad Air Force-vinge och rejält förankrad Volvo 740-bakaxel håller bilen valt spår. Conny fick det bekräftat då han tog sin racinglicens på Gelleråsen i Karlskoga.

var felkonstruerade.
de lika gärna ha köpt cykelpumpar i sportaffären.”



VARUMÄRKT. Connys Volvo 244 har genomgått en ordentlig förändring. Insane är hans sätt att uttrycka summan av arbetet på bilen

hämta dom i Ulricehamn visade de sig vara nio tum. Jag slog till i alla fall och bestämde mig för att lösa problemet genom att bredda skärmarna.

Efterhand som bilen utvecklades fick Conny framtidstro. Nu skulle det bli åka av, resonerade han och investerade i ett par specialbeställda stötdämpare.

— Men framvagnen uppförde sig konstigt. Våghållningen blev till och med sämre än tidigare.

Märkligt, tyckte Conny och byggde om framvagnen ytterligare två gånger utan märkbart resultat.

— Till slut upptäckte jag att dämparna var felkonstruerade. Jag kunde lika gärna ha köpt cykelpumpar i sportaffären. De hade fungerat lika bra, muttrar han.

Conny ställer höga krav så därför har Volvon numera riktiga racingdämpare med tillhörande fjäderben.

Dyrt? Självfallet, men kräver man det bästa finns inga genvägar.

Ursprungsmotorn ersattes ganska snabbt med en B23-maskin och Weber-förgasare. När den kändes för klen började han se sig om efter något värre. Valet föll på botten-

delen från en 2,6-liters rallycross-maskin.

Conny var inne på att trimma rallycrossmotorn. Problemet vara bara att den redan var duktigt vässad.

— Istället sålde jag den och kontaktade Jan Halvarsson Racing i Torsby. Jan fick mer eller mindre fria händer, bara det var en sugmotor, säger han.

Tog tid

Motorbygget tog sin tid. Säsongen 2001 försvann utan att Conny fick köra en meter. Framåt vintern anmälde han bilen till *BilSport Performance & Custom Motor Show* i Jönköping.

— När påsen närmade sig fick jag rädda situationen genom att plocka ihop en dummy, bara för att ha något i motorrummet, avslöjar han.

Resultatet blev ändå över förväntan. När utställarnas röster summerats låg Connys Volvo 244 i topp i klassen "Styling Car"!

Det hann bli höst innan motorn levererades. Raskt iväg till garaget för installationen. Transmission? — Klar. Bränsle? — Klart. Elsystem? — Klart! ▶



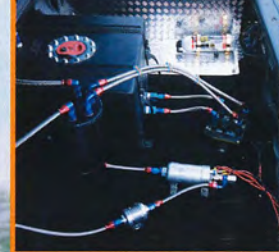
BANBRYTANDE. Föreställ dig lite reklamlogotyper och ett startnummer på framdörrarna så vore bilen komplett. Utseendet andas racing i alla vinklar. Endast det bästa är gott nog!



OPTIMAL. Framvagnen har konstruerats för maximal väghållning och är fullt justerbar i alla lägen.



HOPPSAN! En kardanaxel går normalt inte av. Hålet i golvet var stort nog för att Conny kunde se vägen under sig — trots att han fortfarande satt fastspänd i stolen.



BAKTANKE. Bagageutrymmet upptas till största delen av bränslesystemet.

"Det var ett **stort hål i golvet!** Kardanen h



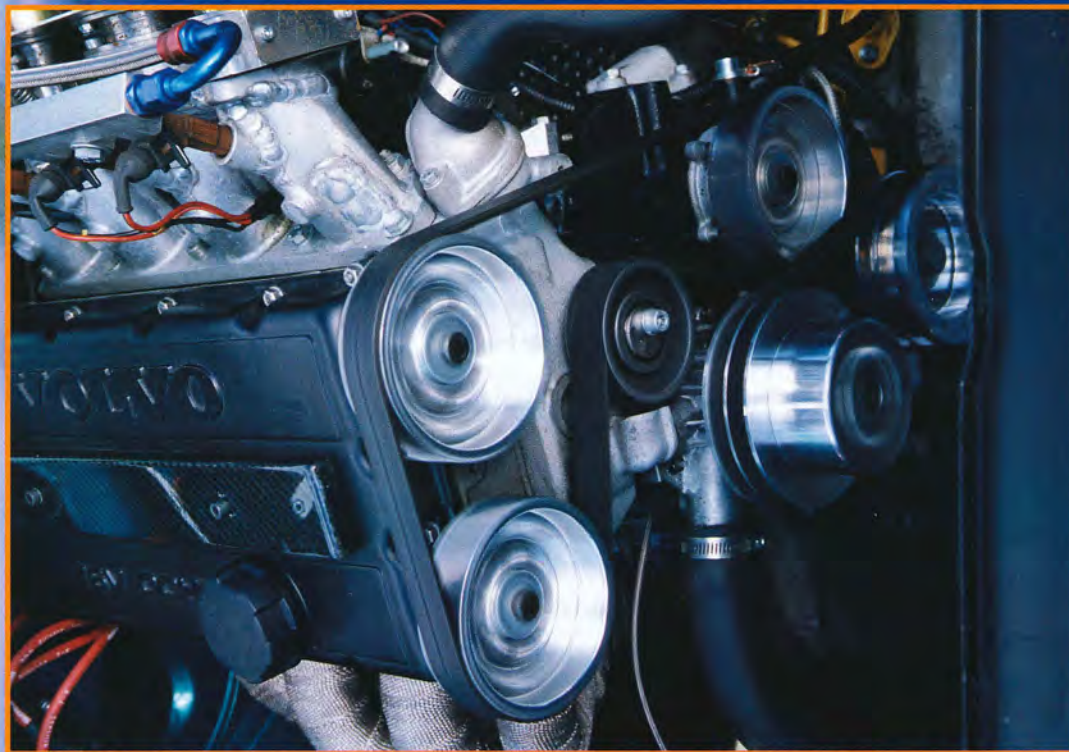


HUVUDFRÅGA. Inför Vallåkraträffen satade Conny rejält. Måne klassvinsten från Bilsport Performance & Custom Motor Show 2001 inspirerade även till personlig styling?

ade gått av."



KRAFTMÄTNING.
Utväxlingen är inte anpassad för strippen. Conny gasade ändå flitigt på Bilsports "En dag på strippen". I Emmaboda värmde han däckerna så till och med brandpersonalen applåderade!



MOTORSÅNG. Det har inte sparats på bitarna för att få en motor som matchar bilens övriga utrustning. Conny anlätade Jan Halvarsson Racing i Torsby som har svaret för grundkonstruktionen. En sugmotor inger mer respekt än en turbomaskin, i synnerhet när det gäller ljudet!

- ▶ Det blev dags att trycka på startknappen.
Startmotorn vaknade till, drog runt motorn tre varv, sedan var batteriet stendött!
— Aha, tänkte Conny. Det har naturligtvis stått och laddat ur sig. Näja, det var ju ett tag sen sist.
Fram med stora starthjälpslädan. Nu jäklar ...
Conny skickade på 400 ampere rakt ner i det intet ont anande batteriet som just inlett vinterdvalan.
GZSPLTCHZ!
Ljuset från kontrollpanelen nästan bländade honom när alla mätare och instrument fick full effekt. Men motorn förblev tyst.

Ingen rök utan eld

När ingenting hjälpte återstod bara att skicka iväg databoxen för analys. På fabriken i Finland konstaterade teknikerna snabbt orsaken.
— Perkele! Han har ju haft på för hög strömstyrka!
Boxen returnerades lagom till 1 april. Äntligen! Efter en kort provtur lastade Conny Volvon för att åka till Gelleråsen i Karlskoga och ta sin racinglicens.

- ▶ Där avverkades 40 varv i högt tempo, vilket motsvarade cirka tio mil på vanlig väg.
— Jag betraktar det som inkörningen.
Helgen innan Bilsports *En dag på Strippen* i Emmaboda hade Karlstad racing.nu sin träningskörning på Karlstads flygplatsområde. Samtidigt var det billjudstävling i Lillerud där även "Värmlands Finaste Bil" skulle utses.
Conny tog en rövare och anmälde sig även till billjudstävlingen. Tävlingsledaren kände lustigt nog igen honom trots att Conny inte visat sig ute på två år.
— Vad ska du delta med? undrade killen som sett honom komma med Volvon. Den hade han ju ingen ljudanläggning i.
— Jag tänkte tävla med min 244. Nikan väl mäta insugsljudet i motorn? Det är väl högst decibeltal som gäller?
Sagt och gjort. Mikrofonen placerades under huven sen startade Conny sin domedagsmaskin.
Efter några rejäla rapp på gaspedalen tittade tävlingsledaren förvånad på sitt mätinstrument och kunde

- ▶ bara gratulera Conny till fjärdeplatsen. Resultatet blev 134 dB — utan stereo!
Innan dagen var slut hann Conny få ytterligare en pokal — "Värmlands Finaste Bil"!
Värre än värst
Trots fel utväxling för strippen körde Conny både i Karlstad, Emmaboda och Norge under förra säsongen.
Kopplingen, som hängt med sedan rallycrossmotorn installerades 1998, rasade i Emmaboda.
Inför Gardermoen strulade varvtalet. Conny trodde först att en givare sagt upp sig men efter att ha rengjort bränslefiltret gick motorn klockrent.
I mitten av augusti var det dags för Vallåkraträffen. Äntligen! Dit hade han försökt ta sig många gånger utan att lyckas.
Conny visste att Volvon skulle granskas av en kunnig jury. Han bestämde sig för att satsa ordentligt.
Allt arbete specificerades på två skyltar i A1-format. Conny färgade dessutom håret i samma kulör som bilen, bara för att domarna skulle reagera.
Ändå han blev lottlös.



KOMPAKT. Styrsvervot är en liten näpen tingest, hämtad från Volvo 460 Turbo diesel med ac. Mycket populär i motorsportkretsar tack vare sitt lilla format.

► Som ytterligare lök på laxen fick han allvarliga bekymmer med motorn sent i höstas.

Ända sen påsken 2002 har Conny planerat att komma med Volvon till Emmaboda och låta

"Gullabo" få köra den i Superstage. Just nu ser det mörkt ut, fast känner vi Conny rätt lär han inte ge upp.

Insane kommer nog igen — i ett ännu vansinnigare utförande! □



FÄRGLICK. Efterhand insåg Conny att ett kulörbyte var nödvändigt om folk skulle lägga märke till bilen. Nu syns den — även i rörelse!

Galna fakta

- **Bil:** Volvo 244.
- **Ägare/byggare:** Conny Jakobsson, Säffle.
- **Kaross:** Hemtillverkad frontspoiler med aluminiumnät och Bosch Micro DE dimljus, hållborrad och försänkt aluminiumgrill, glasfiberhuv med Quick Release huvlås, ögonlock, vita blinkerglas, singeltorkare, snowcap, framskärmarna breddade 45 mm, avlägsnade dörrfås, cupspeglar i lättplast (95 g inkl. glas) handknackade trösklar, bakskärmarna breddade 65 mm, dubbelstafliad Air Force-vinge med sidostycken i kolfiber, bakljus med vita blinkerglas, reflexramp.
- **Motor:** B230-blokk från -92 borrat till 2.764 cc, hårdad, polerad och balanserad vevaxel som specialtillverkats med större motviker för att motverka självsvängningar, 93,5 mm slaglängd, specialbeställda viktjusterade Crower stälstakar, Wiseco smidda kolvar med 29 mm kompressionshöjd, 12,2:1 i kompressionsförhållande, vattenkyld oljekylare, fullflödes oljepump, grupp A oljeträg med skvalpluckor, 16V topplock maximalt preparerat och planat med omsvetsade och upprestas insugskanaler, oembarbetade avgaskanaler samt förbränningsrum, 38 mm insugsventiler, 34 mm avgasventiler, dubbla ventilfjädrar med retainers i titan, Kähler KV 47 kamaxel med ca 300 graders duration och 12,25 mm lyfthöjd, justerbara

- kamdrev i aluminium, omsvetsat och upprest insugsrör, specialtillverkade 50 mm spjällhus, fullflödes insugstrattar, Pipercross luftfilter, fuelrails i aluminium, Volvo 940 bränsletrycksregulator, stålomspunna teflonslangar med eloxerade kopplingar, 6-håls Bosch racingspridare på 620 cc, Opel 16V kamrem, remskivor i aluminium, remsträckare från VW Golf, Renault oljefilter, tändstiftskåpa i kolfiber, tändkablar från Ford Fiesta 1.3 Turbo, Hestec databox med wastefire och dataloggning, Ford tändspole, 4-2-1 extraktorror med 3-tums avgassystem, Apple Racing ljuddämpare med dubbla 4-tums kromade slutrör, förstärkta motorkuddar, Volvo 740 startmotor. Byggt, bromsad och mappad för 98 oktan av Jan Halvarsson i Torsby.
- **Effekt:** 218 hk står det i besiktningssappret!
- **Bränslesystem:** 31-liters skumfylld bränsleccl från RCI, catchtank i aluminium, Facet Redtop förpumpar, Bosch 044 huvudpump, Edelbrock bränslefilter, stålomspunna teflonslangar från Goodridge med eloxerade kopplingar
- **Transmission:** 4-växlad manuell M45-låda med finsk drevsats = osynkat med dogring och lång etta (2,19 i utväxling ger 92 km/h på ettans växel), 2-skivig AP Racing-koppling med stum sinterlamell och modifierat uttrampningslager, Volvo 740 kardanstång och stödlager.
- **Framvagn:** Ohlins 3-vägs TT 44-dämpare i fjäderben av McPherson-typ, rörbärarna i krommolybden, uniballs i alla leder, ställbar

- camber, caster, kingpin, toe in/out samt spårvidd, upprigt i natureloxerad flygplansaluminium, löstagbara hjulspindlar i krommolybden med SKF hjullager, centrumbulthub i krommolybden, hjulmuttrar plus bricka i krommolybden och titan, styrservo från Volvo 460 Turbo Diesel med ac, stålomspunna teflonslangar och eloxerade kopplingar, styrstag med uniballs, ställbar krängningshämmare.
- **Bakvagn:** Bakaxel från Volvo 740 med 147 mm ökad spårvidd, upphängd i fyrlink, alla stag lika långa, framre fästpunkter för de övre är inflyttade i kupén, Ohlins 3-vägs TT44-dämpare, vattentäckåpa i aluminium med sänkt rollcenter, uniballs i alla leder.
- **Bromsar fram:** 365 mm slitsade skivor med 6-kolvs ok från AP Racing, Ferodo 2500 bromsbelägg, stålomspunna slangar från Goodridge, AP bromsvätskebehållare, Girling bromsrymdrar, Tilton bromsvåg, line lock.
- **Bromsar bak:** Hållborrade skivor, ATE ok, Mintex bromsbelägg, stålomspunna teflonslangar,
- **Följar:** Smidda 17 tums Speedline Superturismo magnesiumföljar med centrumbult från tyska DTM-serien, ventilhattar svarade som kolvar.
- **Däck:** Pirelli P Zero C dry 275/40-17 fram och bak.
- **Lack:** Grön, blå och orange sprutad av PeMa Lack i Säffle.
- **Inredning:** 13-punkts Guss Multipoint skyddsbur i lättviktsrör, Recaro förarstol, sexpunkts Titan-båre 3 tum brett, gula fönsternät, Sparco mockaratt med

- tryckknappsreglage och Snap Off-nav, instrumentpanel i kolfiber, Autometer Ultra Light mätare, SPA digital hastighetsmätare, Sequential Shiftlight med fyra lampor, centralliga elreglage grupperade med automatsåkringar på mittkonsolen, luftintag formade som spjällhus, Treo-tub, hållborrad doftgran, dörrsidor i borstad aluminium, Sparco kolfiberpedaler, fotstöd i aluminium, elhissar i framdörrarna, avlägsnat baksäte, Sparco hjälmåda, Peltor headset med FMT 15 förstärkarbox, SPA brandsläckare, Hawker SBS 60 batteri.
- **Biljud:** Skön motorsång och ylande transmission!
- **Pris:** Ingen idé att du frågar. Du har inte råd!
- **Byggtid:** Vem har påstått att bilen är färdig?
- **Motivering:** Det var ändå bara repriser på TV.
- **Ja tack till:** Halvarsson Racing, KH Motorsport, PeMa Lack, Gustavssonmotorsport.nu, Dalhems, Långseruds Bil & Däck, Jackpot Bildelar, Apple Racing, Persåkers Speedshop, Volvo Brandt, Säffle, Helmia Bil, Karlstad, Hällsjö Styling, Momentum, Union AB, OK/Q8, Composit Design, Amål/Säffle Bilpress, LT Bleck & Plåt, Plastteknik Bo Rilde, Jan & Lisa Motorsport, Nya Trafikskolan, Säffle, HB:s Bildmontering, Markus J.
- **Nej tack till:** Ulf S., Dan F., Tord J., Lars-Ove samt ett stödämparföretag och ett motorsportföretag vars produkter inte uppfyllde den kvalitet som utlovades!