

VARDAGSLYX



Under tre månader renoverade Robert Scherman sin 144 Grand Luxe – bara för att få den klar till Motormässan. Trots resultatet var inte alla nöjda. Robban fick sig en ordentlig åthutning av en arg man i 70-årsåldern som trots tjat fick hålla till godo med en 142 GL när han köpte bil 1972.

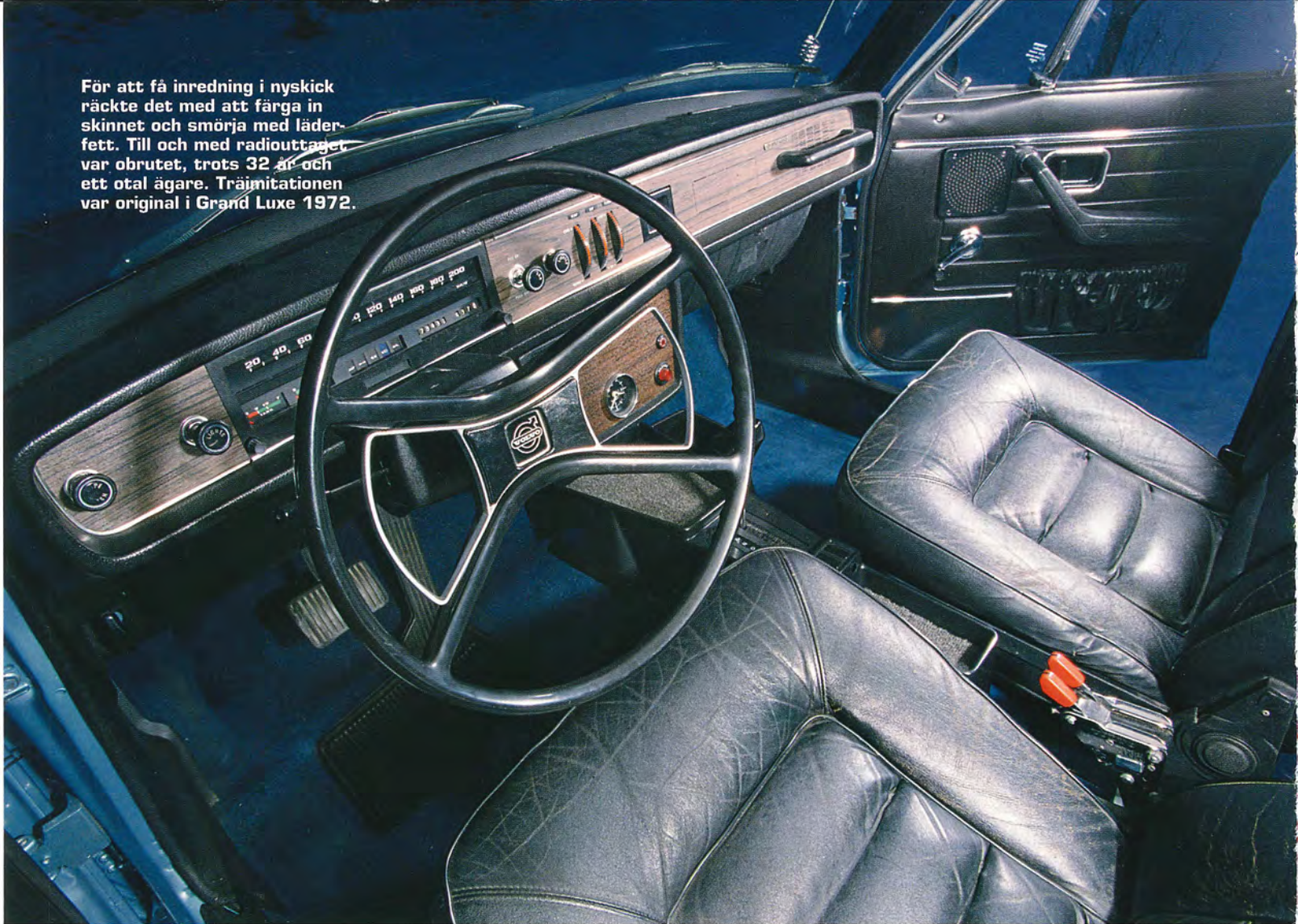
PÅ VOLVOS VIS

Aldrig tidigare har väl Volvos 140-serie varit mer poppis än nu. Det är hög tid att ta reda på alla nya och bortglömda originaldelar. En som varit förutseende är Robert Scherman. Han är inte bara ordförande i 140-klubben, han äger även en mycket fin 144 Grand Luxe – en modell som egentligen aldrig såldes i Sverige.

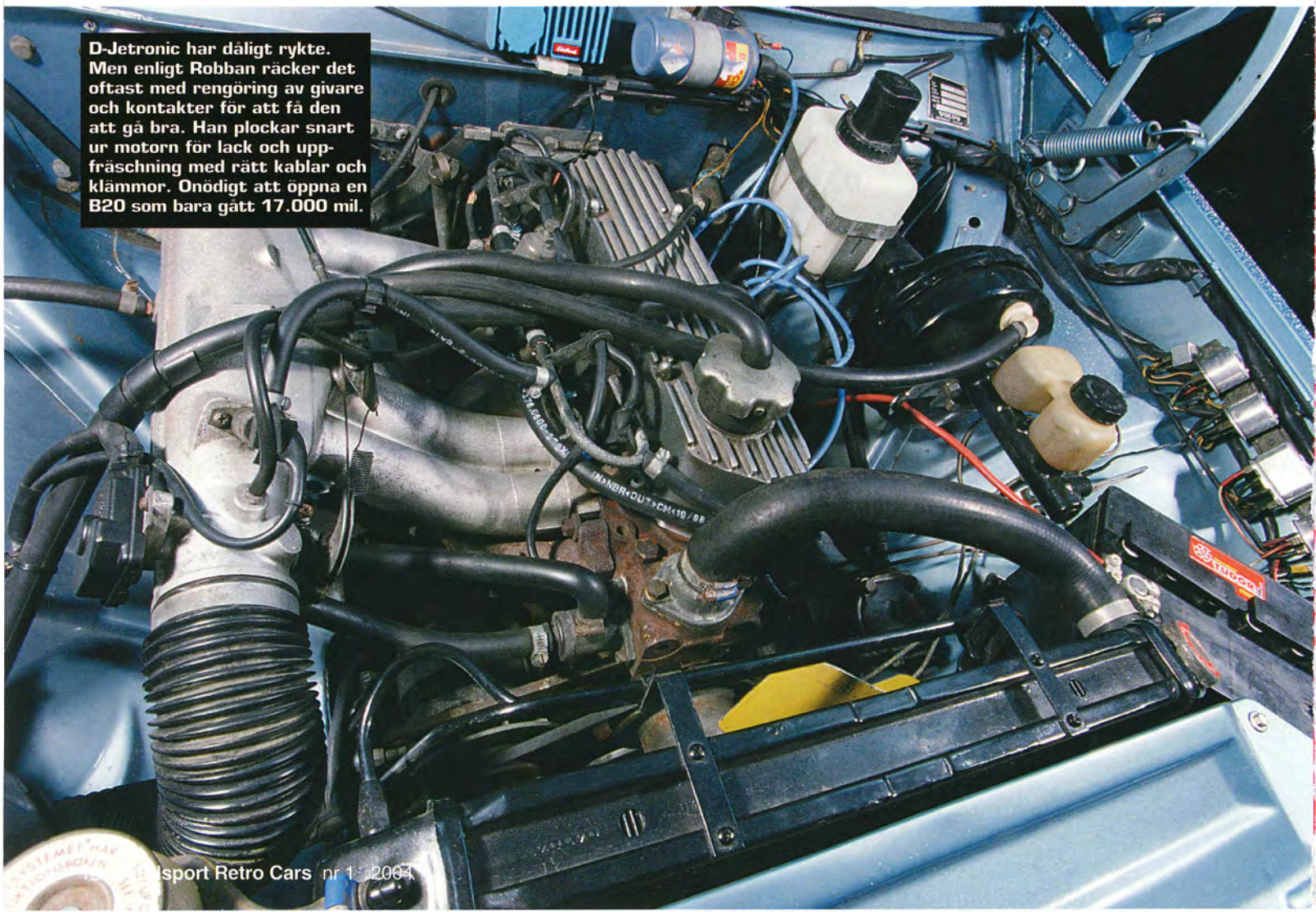
AV FRANS JOHANSSON (TEXT)
HAGEN HOPP (FOTO)



För att få inredning i nyskick räckte det med att färga in skinnet och smörja med läderfett. Till och med radiouttaget var obrutet, trots 32 år och ett otal ägare. Träimitationen var original i Grand Luxe 1972.



D-Jetronic har dåligt rykte. Men enligt Robban räcker det oftast med rengöring av givare och kontakter för att få den att gå bra. Han plockar snart ur motorn för lack och uppfräschning med rätt kablar och klämmor. Onödigt att öppna en B20 som bara gått 17.000 mil.



Man ser dem ibland. Överlevarna. Fortfarande passeraren och annan 70-tals Volvoständigt på väg.

Robert Scherman siktade sin 144 GL, en gråslaskig marsdag på Östermalm i Stockholm. Som ägare till fem 140 GL och ordförande i Svenska Volvo 140-klubben reagerade han blixtnabbt. 144 GL var ovanlig i svensk trafik till och med som ny. Robban fångade registreringsnumret och skyndade hem för ägarkoll hos Vägverket. Beredd att köpslå.

Men ödet var snabbare. På dörrmattan hemma i Blackeberg väntade redan ett brev från ägaren.

– Farsans fina 142 DL som jag åkte i hade gjort intryck. Han tyckte väl jag var en lämplig fodervärd. Visst hade den lite fläcktyfus (rostfläckar här och där) men inget märkvärdigt, berättar Robban som nöjt slantade upp 2.000 kronor. Med 640 kronor tillbaka på skatten och JP-fälgarna sålda för 1.200 blev det en riktigt bra affär.

144 GL ÄR UNIK på svenska vägar. Fyrdörrars Grand Luxe var för exportmarknaden, punkt slut. Volvos direktion hade bestämt sig, svenska folket fick hålla till godo med 144 DL eller 142 GL. Eller ta steget upp till eleganta lyxglidaren 164.

På något vis lyckades ändå Robbans Volvo 144 stanna kvar i Sverige. I dag sju ägare och 17.000 mil senare är den totalrenoverad, som om den vakuumpförpackats på Torslanda för 32 år sedan. Om det inte varit för hjulen förstås. Fullfeta 18-tums Ace Monaco skodda med Ventus 215/35 ZR18.

– Vile kolla om 18-tummare gick dit, men de är bara lånade, försäkrar Robban, rädd för lynchmobb från kollegorna i originalsträvande 140-klubben.

I vanliga fall är det tidstypiska ATS-fälgar och däck med vit sida som gäller.

– Har en 142 med turbo också, men det talar vi tyst om. Annars blir jag nog utesluten ...

ROBBAN HAR HAMSTRAT originaldelar i årtal, sprungit på marknader, jagat och fyndat. Delar som kom väl till användning på 144:an

– Inte en enda liten piratbit. Allt är fabrikspressad Volvo-plåt:

Dörrar, skärmar, trösklar, huv och bagagelucka, ja rubbet, förklarar Robban.

Från början lackades bilen bit för bit hemma i garaget. Pappa Hans höll i sprutan, sporrade efter lyckat resultat i cypressgrönt på hans egen fina 142 DL -72. Men höga krav kräver riktig lackbox och efter några mystiska ringar i klarlacken fick det vara nog. Det slutade med att en kompis kompis ryckte in och tog sig an underarbete och lacken i original 111-2 ljusblå metallic – med superresultat!

EFTER LACK var det bara för Robban att plocka ner paket efter paket från NOS-hyllan. Fina små blå originalkartonger lad-

Inte en enda liten piratbit. Allt är fabrikspressad Volvo-plåt: Dörrar, skärmar, trösklar, huv och bagagelucka, ja rubbet.

dade med Grand Luxe-emblem, sidolister, Marschall dimljus och miljoner annat smått och gott. Stolast är han nog ändå över skyltbelysningen.

– Mycket svår att få tag på. Jag har letat som en besatt i årtal, men en kompis hittade en i USA, ny i kartong.

MED HJÄLP av sina amerikanska kompisar fyndar Robban en hel del. Men till och med bulvanerna på andra sidan Atlanten har haft svårt med den svarteloxerade mittbiten till grillen. Hårdvaluta, precis som backspeglar i nyskick, skruvade inifrån dörren. Till skillnad från de vanliga med skruvskallarna synliga utifrån.

– Till DL och basmodellen finns fortfarande inredning i tyg att köpa, berättar Robban. Men detaljer till skinninredningarna är slut för länge sedan.

Till 144:an var det dock inga problem. Både stolar och baksäte var i gott skick och det räckte med ordentlig rengöring, infärgning och 20 varv läderfett. Sedan kunde han inte låta bli att smacka dit ett par original tillbehörsnackstöd bak.

– Lätt att det blir en julgran ▶



Retrofakta

Bil: Volvo 144 GL 1972.
Ägare: Robert Scherman, Blackeberg.
Motor: B20E, fyrcylindrig radmotor, 1.986 cc, Bosch D-Jetronic-insprutning.
Effekt: 124 hk vid 6.000 rpm.
Växellåda/kraftöverföring: Borg Warner, trestegs automat med kickdown. Utväxling 4,1:1.
Bromsar: 2-krets triangel-system, skivbromsar runt om.
Styrning: Skruv och rulle.
Prestanda: 0-100 km/h på 11,0 s.
Vikt: 1.300 kg
Chassi: Individuell framvagn med gummlagrade tvärlänkar. Stel bakaxel, två långsgående bärarmar med dubbla momentstag.
Hjul: Ace Monaco 7,5x18". Ventus 215/35 ZR18.
Inredning: Svart skinn, textilmattor, träimitation på instrumentbrädan, mittkonsol. Tvådelad rattstäng, bältespårminnare.
Lack: 111-2 ljusblå metallic.

– Undvik HPD (ihop plockade delar) – köp en billig originalbil istället, tipsar Robert Scherman. Som ordförande i Svenska Volvo 140-klubben missas inte ett tillfälle att sprida 140-seriens fördelar.





På heder och samvete lovar Svenska Volvo 140-klubbens ordförande Robert Scherman att Ace Monaco fälgarna inte är hans egna. Det kan dock meddelas att 18-tums fälgar till Volvo 850 passar lätt sänkt Volvo 144. Bolt on.

Marschall dimljus var original på Grand Luxe. Statushöjande attribut på garage-uppfarter 1972. Robban hittade sina nya i kartong på veteranbils-marknad.



Som vardagsveteran föredrar han dock någon av sina tio Volvo ur 140-serien. Moderna klassiker, enkla, driftssäkra och billiga.

► om man lusar ner med för mycket tillbehör, tycker Robban som lät Amerika-bågen under sängen ligga kvar.

Han är nog med detaljerna. Inte för mycket pynt och allt ska vara rätt, som med nummerplåtarna.

– Måste vara riktiga i plåt, gamla modellen. Tycker det ser hemskt ut med toppreoverade, bilar där man skruvat dit nya skyltar. Nej, gamla modellen ska det vara. Hellre då lite skamfilade som här.

MED 17.000 MIL var Robbans 144 bra mekaniskt och än så länge har det räckt med att byta några packningar på BW 35-automaten och fräscha upp bromsarna med nya ok och skivor.

B20 E-motorn med Bosch D-Jetronic-insprut har klarat sig. Men vad det lider ska den lyftas ur och målas upp och få rätt tändkablar och slangklämmor. Framvagnen måste också lackas, liksom baljorna bak som ska vara svarta. Innan Robban

betraktar sin ovanliga Grand Luxe som helt färdig, ska han montera luftkonditionering.

– Köpte en komplett anläggning från USA. Fanns ju som till-

val i Sverige också. Men hur många beställde det? Klart lättare att hitta i Staterna.

SOM BRUKLIGT ÄR har sista finliret dragit ut på tiden. Ständigt nya projekt kommer emellan. Som Robbans senaste köp – en krockad 142 DL-73 i nyskick.

– En tantbil som knappt rullat 7.000 mil men som snurrat efter att ha blivit påkörd av en lastbil, berättar Robert.

Samtidigt står en Amazon Sport plåtren i verkstan och väntar. Men det är det ingen panik. För åka Amazon är inget som tilltalar.

– Äh, jämfört med 140 är det som att åka höskrinda över ett ojämnt dike. Trångt och bullrigt. Efter 50 mil har man ju reumatism och är färdig för nervtabletter, säger Robban.

Nej, när Robert Scherman åker verklig gammelbil tar han sin Chevrolet Fleetline Aero Sedan -47. Eller om det vankas race: pro street-bilen, en Duster -71 med bigblock.

Som vardagsveteran föredrar han dock någon av sina tio Volvo ur 140-serien. Moderna klassiker, enkla, driftssäkra och billiga. Eller som Volvo själva sammanfattar i någon av sina gamla reklamslogans: Viktigare att bilen är bra än att den är ny! ■

Förmodligen gör de varken från eller till vid krock. Men Robban kunde inte låta bli att montera ovanliga avbärarhorn under stötfångaren bak. Skyltbelysningen är hårdvaluta.



– De som valde automat gjorde årets tavla, förklarar Robert Scherman. Smarta körde fyrväxlat med overdrive. Borg Warner-automaten klarade varken hög hastighet eller snabba omkörningar. Automatic var dessutom dyrare.

Några yttre riktmärken

Från första årsmodellen 1967 och fram till 1970 har alla bilar i 140-serien blank aluminiumgrill. Under dessa år gäller plåtfälgar med ovala hål, samma utseende som sena Amazon och PV, men med annat bultmönster och navkapsel.

Under 140-modellens första år är yttre dörrhandtagens tryckknapp i metall. Till -68 års modell ersätts den av en knapp i svart bakelit som dock utgår 1971 till förmån för infällda handtag, eftersom dörrarna lätt öppnades vid olycka.

1971 får GL och DL tredelad grill med svarta fält runt strålkastarna. Samma modeller får nya plåtfälgar med fyrkantiga hål.

Fram till 1973 har 140-serien stående baklampor. Därefter får modellen nya liggande bakljus. Liksom stora blinkers på framskärmarna.

Alla vagnar till och med 1973 har samma tunna kofångare i aluminium, sista året med spår i gummilisten. År 1974 kommer parkbänken – säkerhetskofångaren. Samtidigt försvinner ventilationsrutan.



1971 fick Grand Luxe och De Luxe tredelad grill med svarta fält. Basmodellen behöll den gamla.

Träffa likasinnade

Svenska Volvo 140-klubben 1.100 medlemmar verkar för bevarandet av Volvo 140-seriens alla utföranden och årsmodeller, samt för att skapa gemenskap mellan dess ägare. Är du sugen på att gå med? Kontakta klubben på e-post: info@140-klubben.org, eller på klubbtelefonen: 08-37 61 40, onsdagar mellan 19 och 21.