

NYA

Illustrerad

MOTOR SPORT

NR **3** 1979

PRIS 7:75 (inkl.moms) • DANMARK D:kr 10:— (inkl.moms) • NORGE N:kr 10:50 (inkl.moms) • FINLAND Fm 7:25.

INTRESSANT PROJEKT:

VOLVO-TURBO

vass och vettig



KLASSISK ITALIENARE

ALFA ROMEO



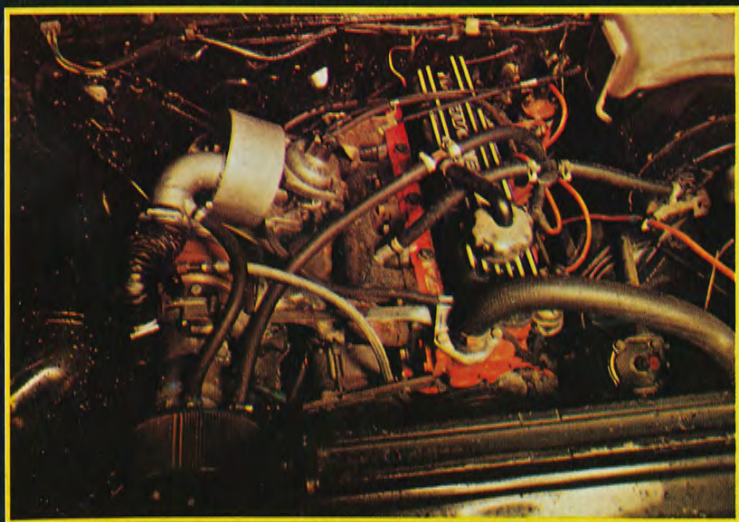
NY ITALIENARE
LANCIA BETA
MONTE CARLO

PROJEKT *Illustrerad* **MOTOR**



SPORT VOLVO

TEXT OCH FOTO: KJELL GUSTAVSSON



Ett sansat Volvoprojekt! Motor Sport Volvon har byggts upp för att visa att det går att bygga en fräsch, annorlunda Volvo 142 utan att döda sin ekonomi. Följ med artikelserien i de kommande numren så ska vi visa dig att en vass, frän turbomatad Volvo är något att satsa på när du tycker att din 142:a blivit mer än lovligt tråkig.





Saturday Night
 Volvo – kanske man
 kan vitsa till med –
 kommentarerna var
 många när vi en
 lördagskväll gjorde
 "mannekängkörning"
 på Avenyen i
 Göteborg.
 Källe – De ä la den
 nya Turbo Volvon
 från Hising Island
 eller?
 Ada – O' vilken
 gullig BMW. Häpp!!!



När vi började
 skruva på 142:an var
 den faktiskt verkligen
 trött och nerkörd.
 Bara Minilite
 fälgarna och lite
 styvare fjädring
 gjorde under.

Avsnitt 1

Några månader senare kunde Clarence Engborg och grabbarna på American Tradings lackverkstad i Bodafors rulla ut det färdiga projektet. Alla tycker att Volvon är heltuff. Vi valde att plocka bort extraljusen fram för att fronten skulle se "renare ut".

En trött Volvo 142:a, våra vanligaste "plocka på" prylar och lite vilja. Är det ett bra recept på en tuff, snabb och smakfull bil. En Volvo som Volvo själva skulle kunna ha byggt. En vagn som håller både när man vill stila på stan, ta kurvorna lite snabbare än vanligt och kort sagt går att leva med. En bil som kan frakta leriga ungar när det hövs, kanske köras av fästmon eller frun till Snabbköpet när det behövs. Vårt svar är i alla fall ett rejält JA. Den Volvon kan byggas och den finns i form av Illustrerad MOTOR SPORTS nya projekt. Alla "plocka på" prylarna för 142:an tuff och lacken förstärker den känslan. Den turbomatade B20-motorn är snäll när det behövs och en raket när hästarna lockas fram. Följ med i Illustrerad MOTOR SPORT under några månader så ska vi visa hur vi kom fram till det resultat som ni ser här. Allt från monteringen av den nya Turbosatsen, till uppstyvningen av fjädringen, monteringen av alla kosmetikagrejer på karossen till lacken kan göras av en händig läsare.



BÖRJAN

●●● "Ska verkligen en tuff Volvo behöva bli så där dyr". Diskussionen över kostnaden och resultatet av ett Volvo-projekt som en viss annan svensk motortidning redovisade i fjol gick höga på Illustrerad MOTOR SPORTS redaktion. "Customlack och speciellt inredning är nog bra, men hur många har råd att spara in på knäckebrödet och lägga dom slantarna på sin 142:a". Därifrån formade vi vårt Volvoprojekt i grunden: folk ska nästan kunna bygga den med Illustrerad MOTOR SPORT i ena handen och telefonluren i den andra. Det vill säga telefonkontakt med alla de postorderföretag som levererat delarna. Bitarna ska komma med posten och kunna skruvas på av en vanlig dödlig kille med normala kunskaper. Bilen ska ändå vara praktiskt och framförallt ha ett vettigt andrahandsvärde.

OK, det där låter som lite väl stora ord. MEN det som inte var möjligt för 2-3 år sedan är möjligt idag. Vi håller på att bli ett land av skruvare och hemmekar. När det kostar en halv dags lön att få bytt tändstift och olja på verkstaden kan ju vem som helst bli motiverad!

SEN SATTE VI IGÅNG

En Volvo 142:a är Sveriges vanligaste Volvo. Vi skaffade fram det perfekta ämnet för projektet. En fullständigt trist -74:a med rejäla rosthål i framskärmarna (överklistrade med olika dekaler), begynnande rostblåsor lite här och var, nött lack och hela programmet.

Vi ville göra bilen till en försiktig svensk hot rodder - den som vill använda sin bil

normalt. Men den får, som sagt, gärna vara lite småtuff. Med vass trimaxel, törstiga för-gasare, svårkörd under 2.500 varv/min, stenhård koppling, vara rädd för polisen - aldrig i livet!

Listan på prylar som användes i projektet är ganska lång. Vi tycker att den täcker det mesta som är tufft, pålitligt och LAGLIGT på en Volvo 142:a. Det finns ingenting som så-

Här har du en uppställning på de prylar vi använde till vårt Volvobygge.

Spoiler fram och Jalousie bak, Comfort Gislaved tel. 0371/120 70. Minilite fälgar och Serck speed oljekyl från Setrab tel. 040/16 16 90. Kleber däck från Franska Däckimporten tel. 042/15 11 20. Recaro-stol, Bo Emanuelsson Racing tel. 031/15 33 19. Ratten från Volvo R-Sport tel. 031/59 00 00. Koni stötdämpare från AB Karnag tel. 08/44 00 05. VDO Cockpit instrument, KG Knutsson tel. 08/252660. Skyport takfönster, Regema Däckservice tel. 031/28 93 40. Roadster radio, högtalare, skärmar, div. slitdelar, HCJ Bilutrustning tel. 031/23 55 83. Golvmattor, Miroll tel. 08/51 73 80. Bakluckespolier, Haga Karosseridelar tel. 031/11 20 31. Lackering, American Trading tel. 0380/313 90. För-gasare, grenrör, Granaths Bilskrot tel. 046/525 51. Turbo, Trend AB tel. 0755/645 00. Grillen och sidoljuslarna, Dynamind tel. 063/12 72 00. Färgdesign, Odmund Olsen Reklam tel. 0303/783 28. Astra-Dinol, Tuff-Kote Rostskydd tel. 0451/800 00. Trico vindrutetorkare, AGEBE tel. 08/758 02 00.

ger att man måste använda samtliga grejer men vi tycker att helheten blivit skön.

Läs om detta i kommande Illustrerad MOTOR SPORT

Vi ska va ärliga och berätta att det tog oss några månader från det 142:an påbörjades till att vi kunde köra till kiosken med bilen. Till en del berodde det på att vi ville ta bilder av allt som hände och tyvärr kunde väl inte fotografen och skruvaren samsas om tidpunkter i alla lägen. Men den som slipper en jobbig fotograf kan säkert göra hela jobbet på 7-8 kvällar!

Lacken är ett annat kapitel. Vi lät Clarence Engborg i Bodafors måla projektbilen enkelt men tufft. Svart på hela ovandelen och raka gula, gröna och blå ränder nertill. Han sprutade också Minilite fälgarna gula i samma kulör som nederdelen på karossen. Den här lacken är absolut inte konstig och skulle kunna ha förenklats om inte den här 142:an varit i absolut behov av en omlackering. Man skulle till exempel ha kunnat maskera enbart nederdelen på bilen en aning och sprutat på färgerna med sprayburkar. Den som har tillgång till kompressor kan klara jobbet mycket enklare.

Okey då. I kommande nummer ska vi, steg för steg, beskriva hur man förbättrar vägegenskaperna, monterar TRENDS nya turbosats på motorn (en ny sats som ger mycket fina prestanda), skruvar på alla karossdelar och slutligen lackerar bilen. Även ni som åker i annat än Volvo kan säkert plocka ut en hel del intressant ur projektet. I nr 4 börjar vi på allvar!

Väghållning

Innan projektbilen försågs med Trends Turbosats ville vi ge den förutsättningar att klara den ökade effekten.

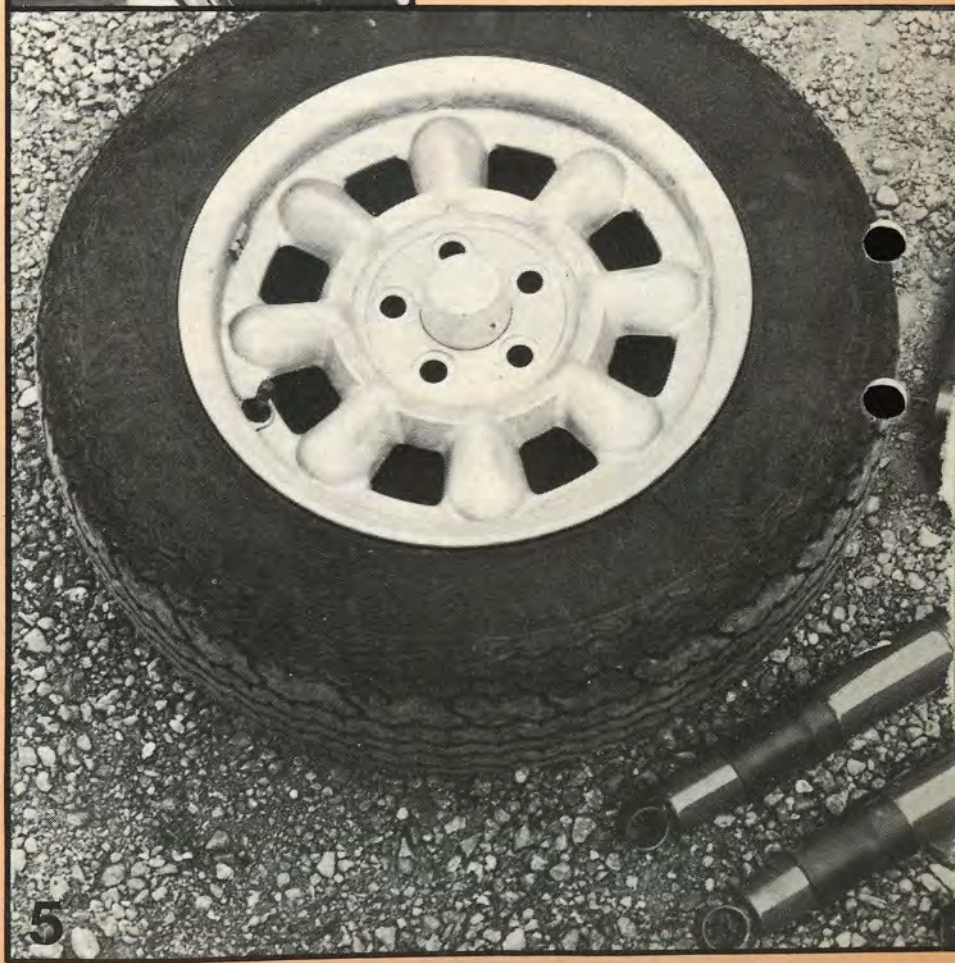
●●● Projekt-Volvon hade gått ca 20.000 mil, vilket är en ganska rejäl sträcka för en '74. Bengt Öberg (som förresten blev klass-6:a i årets KAK-rally) hjälpte oss med mycket under Volvons besök i Södertälje och han föreslog direkt att vi skulle kolla hjulupphängningarna och ställa in framvagnen. Bredare däck och ökat "stänk" i motorn innebär ju knappast mindre belastning på bitarna och fräscha kulleder fram och bromsar är ett måste. Bengt konstaterade att glappet i en av kulleterna var väl stort och denna byttes. Nya bromsbelägg kostade vi också på oss – det blev Repco PMBX, vilka är miljövänliga (innehåller inte asbest) och lite hårdare än original. Närmast jämförbara med taxibelägg.

Idén med vårt projekt är ju att göra Volvon vass på ett vettigt sätt. I stil med vad t.ex. BMW gjort med vissa modeller – inga racerbilar men däremot tuffa och uppseendeväckande transportredskap. Som ni såg i nr 3 skulle Volvo i princip kunna ha byggts av Volvo själva, dvs förutsatt att beslutsfattarna ute på Hisingen insett att det finns utrymme för annat än "det gamla vanliga". Innebörden i den utläggningen är bl.a. att vi inte ville montera extremare saker typ krängningshämmare och hasplåt på bilen. Tillsammans med Bengt Öberg bestämde vi att fjädringen dock kunde behöva lite extra hjälp. **TREND's rallyfjädrar ger lite mindre karossnigning i kurvorna och tillsammans med 4 Koni-dämpare (de gamla behövde bytas ändå) får man en ur alla synpunkter acceptabel väghållning.** Bak är det bara att hissa upp bakaxeln med en garagedomkraft och skruva bort den gamla fjädern. Fram måste man däremot lossa nedre spindelkulleleden dessutom för att få loss fjädern. Vi dristade oss till att **kapa bort ett varv på de båda främre rallyfjädrarna** för att slippa den vanliga "nosen uppåt" rallybilsutseendet. Slipa gärna till kapstället lite snyggt och måla – onödigt att irritera Bilprovningen. Vi ska också tillägga att Volvo skickat ut rekommendationer till SBP att endast godkänna Volvo-bilarna med Volvos egna stötdämpare. Dessa är blå så måla gärna dämparna i den färgen! Samtidigt med de här jobben bytte vi de båda momentstagsbussningarna (gummi), vilka nästan alltid är slitna på några år gamla bilar.

En av de stora utseendemässiga förbättringarna på projekt-Volvon är **6 tums Minilite-fälgarna från Setrab**. Minilite tillverkar några av de ytterst få 6 tums fälgar som finns i marknaden som dels har Volvons bultmönster, dels inte ökar spårvidden över lagliga 12 mm. Minilite-fälgarna tillhör dessutom dom snyggaste som finns och vårt val var inte svårt. Fälgarna målades så småningom gula för att matcha bilens lack, men det är givetvis en smaksak. Fina radialdäck är naturligtvis ett måste och vi valde 4 Kleber 185/70 HR15 från Franska Däcksimporten. **185:or fyller ut hjulhusen och ger ett vägrepp som är vida överlägset originaldimensionen.**

Montering av nya fjädrar, stötdämpare och byte av slitdelar i hjulupphängningen tog oss bara någon timma och både kontroll och byte är något vi rekommenderar för alla er som tänker vassa era gatbilar.

I nästa nummer återkommer vi med bygget av turbomotorn. Ja, det låter konstigare än det var – motorn var aldrig ur bilen. TREND's nya turbosats är bara att "bulta på". Resultatet är utan konkurrens i trimningsväg.



1 Byte av fjädrar och stötdämpare är ganska elementärt. Garagedomkraft och ett par pallbockar är allt som behövs förutom vanliga handverktyg. Fram måste man lossa nedre spindelkullelederna för att byta fjädrarna. Vi använde TREND's rallyfjädrar.

2 De främre fjädrarna kortades 1 varv – annars skulle fronten pekat uppåt på rallyvis.

3 Koni-dämparna ersatte de gamla uttjänta.

4 Momentstagsbussningarna i gummi vill spricka och bli sladdriga med tiden. Vi bytte till nya.

VOLVO projekt



2

5

6 x 15 Minilite-fälgar ger laglig spårviddsbreddning. Kleber 185-däck ger fint väggrepp. Bredare sulor betyder mycket för utseendet också.

6

Bengt Öberg (duktig rallyförare OCH mekaniker) bytte fjädrar och stötdämpare på '74 142:an. Innan vi började med de mekaniska modifieringarna fanns ALLA delar som behövdes – bra att tänka på om man är beroende av bilen. Här har Bengt lagt ut bitarna till allmänt beskådande.



4



6

VOLVO TURBO projekt

All vanlig trimning går ut på att öka effektuttaget genom att höja gashastigheten genom motorn. I klartext hyvla, porta kanaler och byta ut en massa standardgrejer mot dyra trimbitar. Turbokompressorerna har helt revolutionerat det här tänkandet. Vår projektbil med vanlig B20A motor försågs med BLT:s nu helt utvecklade turbosats. Resultat: 120 hästar på bakhjulen, mjukt bottendrag och imponerande "pulver" från 2.500 varv/min och uppåt. Allt tog 5 timmar tack vare att satsen kommer komplett och klar att bulta på. Oslagbart!

TREND AB i Södertälje säljer BLT turbosatsen. Ring 0755/645 00 och fråga om du är nyfiken.

Beträffande driftsäkerheten säger Benny Lindbrandt att en sats över 3.000 mil. Benny har kollat bl.a. tubron och befunnit den i nästan nyskick. I princip ska man bara kunna stänga "läppen" och glömma turbon. Men givetvis måste monteringen vara bra och t.ex. får ingen tjuvluft förekomma. Glöm allt det som skrivits t.ex. i Teknikens Värld om turbo-trimningen (i samband med deras Volvo-bygge). De nya BLT bitarna fungerar verkligen.

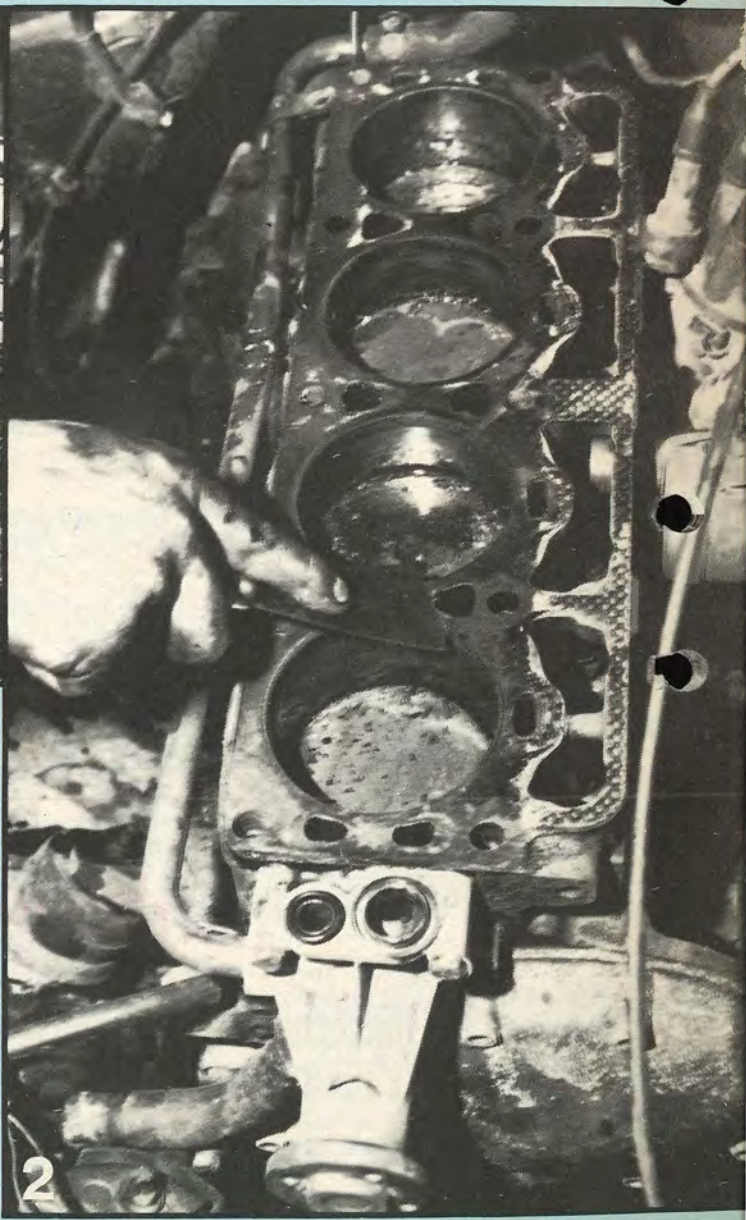


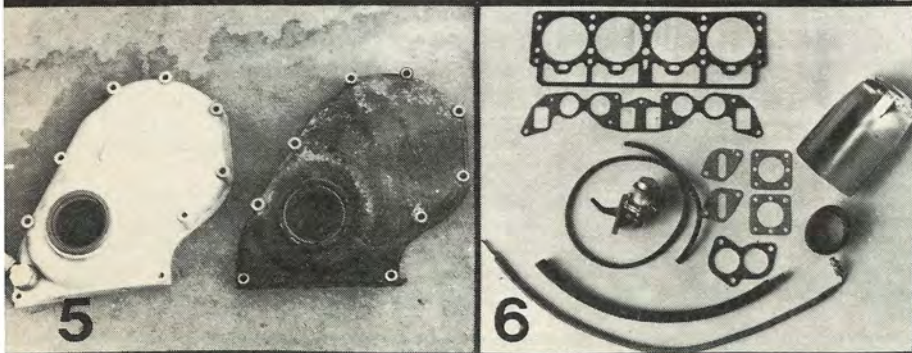
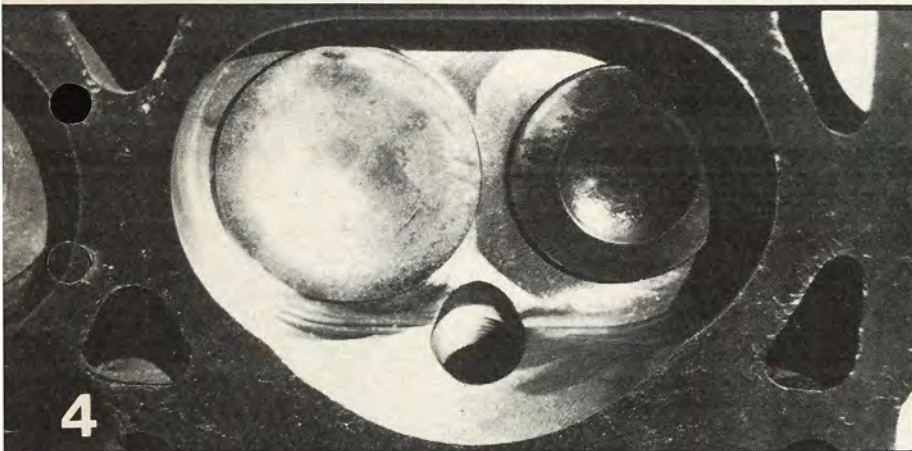
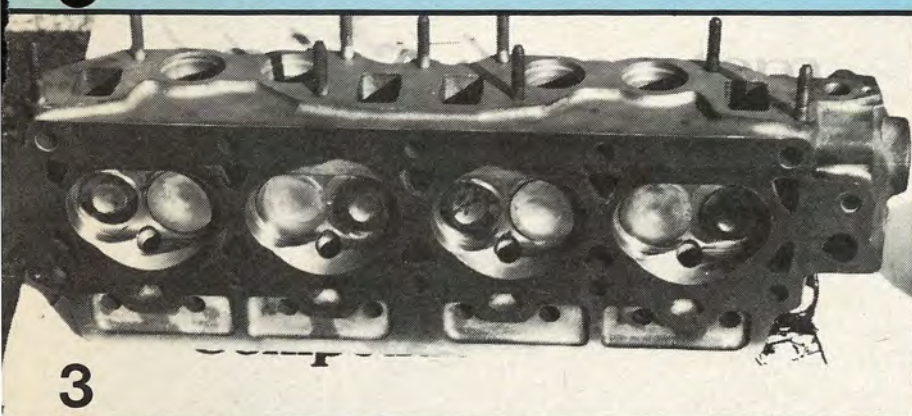
1.

Vår projektbil var utrustad med bränsleinsprutning, vilket i det här fallet var en klar nackdel. Insprutningen innehåller en oändligt mängd slangar, som måste tas bort OCH dessutom blev vi tvungna att skaffa en vanlig standard topp plus Stromberg förgasare från skroten. Ju mera standard B20A motorn är från början desto bättre. Bengt Öberg från Trend i Södertälje river här bort metervis med slang.

2.

En vanlig dödlig person som inte har tummen absolut mitt i handen monterar BLT turbo satsen på 5 timmar. Det innebär först och främst att man skruvat bort förvärmning, luftrenare, förgasare med insug och grenrör från motorn. Topplocket måste också bort eftersom kompressionen sänks till ca 8:1 med hjälp av en 2.8 mm tjock topplockspackning (öststats packning). Originalpackningen är 1.8 mm tjock. INNAN man lyfter toppen måste dock kylvattnet tappas ut (annars hamnar det i cylindrarna) och sedan skrapas alla rester av den gamla packningen bort.





3. All portning av topplocket är meningslös och ska undvikas. Dessutom **MÅSTE** man kolla så att toppen inte planats för att höja kompressionen. Har du köpt din motor i andra hand är det ju en möjlighet. Standard ska det vara eftersom man måste undvika högre grundkompression än 8:1. Vi blåstrade av vår topp och sänkte även ventilsätena. Enligt Benny Lindbrandt, som tagit fram turbosatsen, är det senare dock helt onödigt – förutsatt att man använder den tjocka topplockspackningen.

4. Original rakt igenom B20A motorn räcker gott. MEN vill man ha lite extra pepp i bitarna tipsar Benny om följande. 1. **Byt ut AVGASVENTILEN mot en 44 mm ventil.** På så sätt tömmer cylindern fortare. Volvos K-kam är en mycket bra kam både i en konventionellt trimmad OCH turbo trimmad motor. När man blivit lite varmare i kläderna kan Trend dessutom hjälpa er att höja laddningstrycket i turbon. Men, som sagt, **ORIGINAL** ger redan det enorm kraft i kombination med turbon.

5. Finessen med BLT turbo satsen är att **ALLT** finns med och är monteringsklart. Nästan japanskt tänkande! För att få en returledning FRÅN turbon för oljan till smörjningen finns en kamkåpa med. Denna är utrustad med monterad returkoppling (ditsatt med Loctite) och riktig packbox över vevaxeln. Man byter kåpa genom att sätta en rejäl skiftnyckel (eller ännu hellre fast nyckel eller hylsa) över den bult som håller fast svängningsdämparen fram på motorn. Se till att nyckeln får stöd och kör ett varv på startmotorn – bulten är lös på direkten. Sen är det bara att dra loss svängningsdämparen och byta kåpa. **OBS SUPERVIKTIGT:** om trågpäckningen i kåpans underkant blir förstörd **MÅSTE** man köpa en ny trågpäckning och klippa ut/klistra på denna biten. Annars kommer en oljeläcka som ett brev på posten.

6. Alla packningar och slangar finns med i satsen. Dessutom en ny bensinpump och en värmesköld som monteras under förgåsaren.

7.

I BLT satsen finns också alla nödvändiga rörkrökar med. Det gamla avgassystemet MÅSTE kapas av (med bågfil) så nära främre kröken som möjligt – sedan passar BLT rören direkt över och säkras med en klämma. Om du har ett 2 tums system eller Volvos ännu grövre rallssystem på bilen var inte orolig – skarvmuffar medföljer. Så här ska alltså motorrummet se ut när man börjar montera turbopaketet. Notera att oljan till turbosmörjningen tas från uttaget till oljetrycksgivaren via en T-förgrening.

8.

Turbon i satsen är en amerikansk Schwitzer 3LD 168/087 och denna är alltså intypad och godkänd både av Volvo och Bilprovningen. Inga problem vid besiktningen alltså.

BLT grejerna kommer med allt ihopbultat och klart för montering (en klar utveckling från prototyp-kitet där massor av småpyttlar skulle sättas ihop först). Allt man behöver göra är att ta loss insuget med förgasare och avgasgrenrör från motorn och bulta samman bitarna med turbogrejerna.

DOCK VIKTIGT: Endast Stromberg förgasare kan användas – SU funkade inte på grund av flottörhusets placering. Strombergen MÅSTE dessutom få bränslenålen aningen modifierad – alternativt byt ut nålen mot motsvarande från en Stromberg B21A förgasare (nålens nummer är B2AF). Ändringen av nål ger aningen fetare bränsleblandning.

9.

Expansionsburken är gjuten och den skruvas direkt på förgasaren. Till vänster syns det rör som skarvas mot bilens vanliga avgassystem – Benny rekommenderar rallssystemet för perfekt andning.

Turbon kommer förinställd för att ge max 8 PSI eller 6 hektos övertryck. Räknar man med ca 10% effekttökning per PSI är höjningen minst 70%! Det går att höja trycket till 10 PSI och på Benny Lindbrandts egen Volvo 145:a har det visat sig ge 132 hästar på BAKHJULEN. Original är ca 50 hkr!

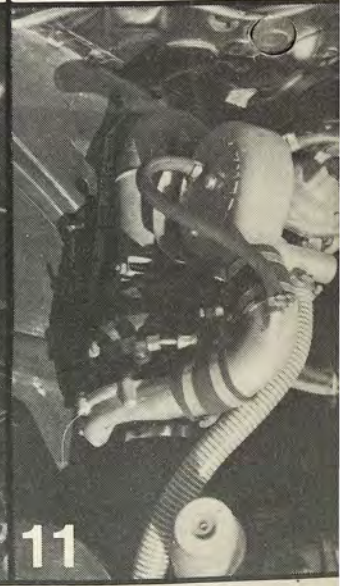
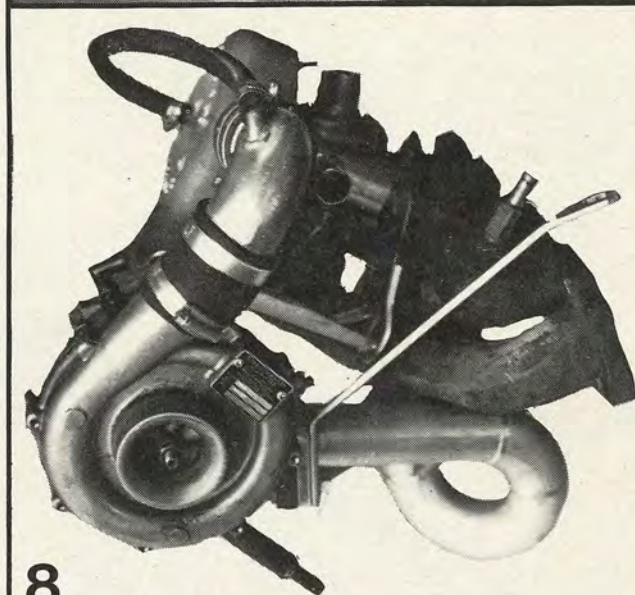
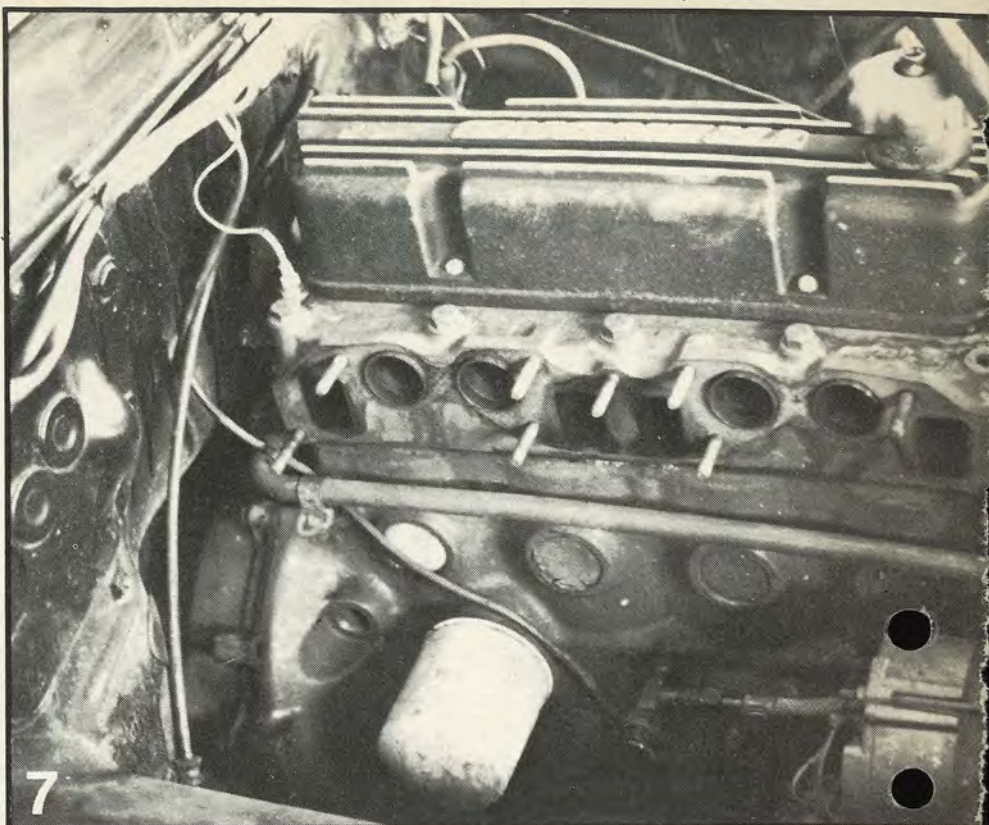
Här har ni alltså hela klumpen som bultas på motorn!

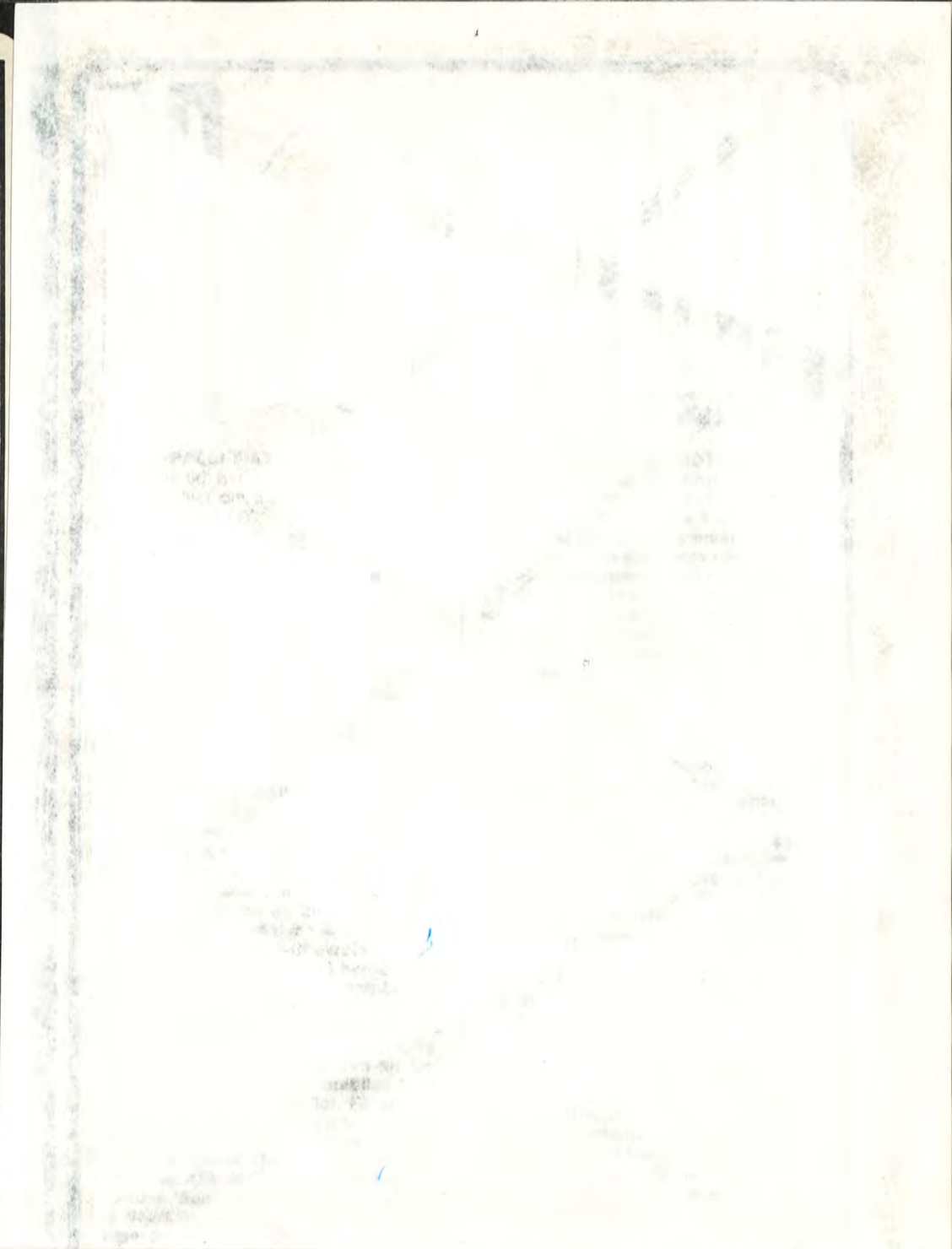
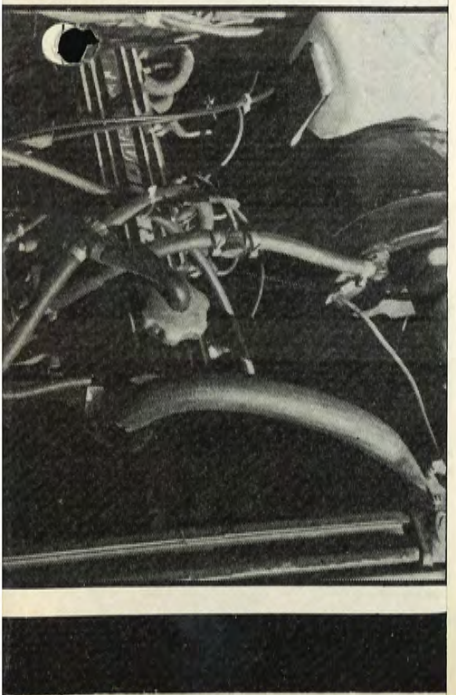
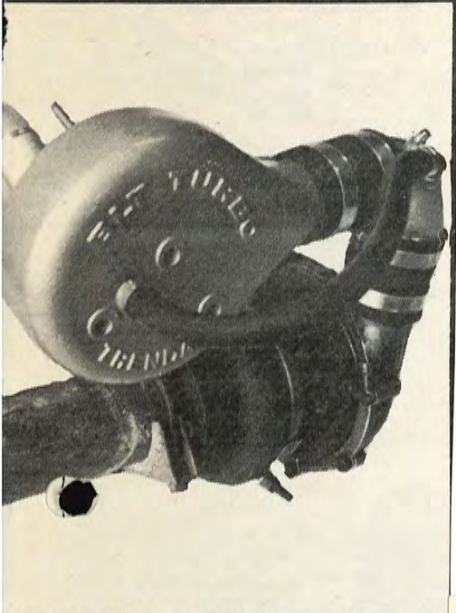
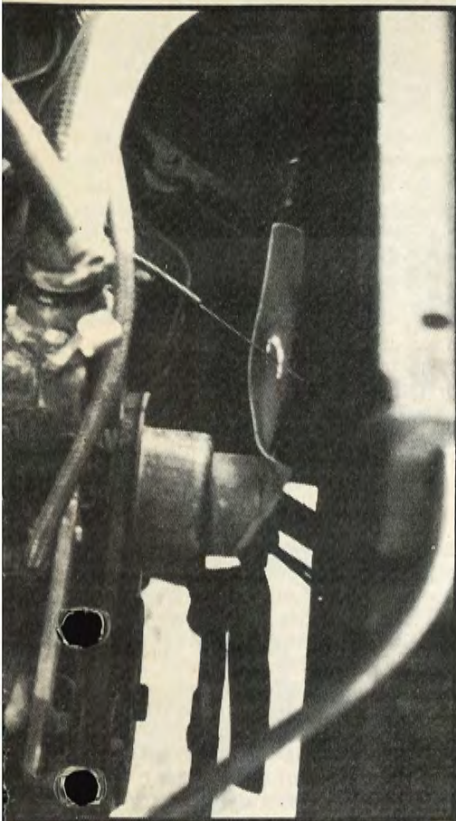
10.

Håkan Sandins TREND är huvuddistributör för BLT turbo satsen. Håkan (till vänster) och Benny monterade grejerna på projekt Volvon på ett par timmar. Vi vanliga får räkna med ca 5 timmar. Benny påpekade att man MÅSTE efterdra allt när bilen körts några dagar. Speciellt topplocket SKA efterdras 2 gånger på grund av den tjocka topplockspackningen. Använd momentnyckel och dra 10 kg. Notera värmeskölden under förgasaren.

11.

Här har ni härligheten monterad. Räkna med bra "skaft" i bitarna från 2.500, 2.700 varv/min och uppåt. Bennys egen bil gör 0 till 100 km/tim på 9 sekunder med 10 PSI laddning. Vi ska återkomma med en rejäl provkörning när bilen är helt färdig och några läsare ska själva få testa bilen och ge sitt omdöme.





**MOTOR
SPORT**

Avsnitt **4**

VOLVO TURBO projekt!

TEXT OCH FOTO: KJELL GUSTAVSSON



1



2



3

Med motor och väghållning avklarad var det dags att ge '74 Volvo 142:an ett yttre som motsvarade alla hetsade delar under skalet. Du som sett projekt-Volvon färdig vet att vi enbart använde "plocka-på-kosmetika" som vem som helst kan handla på postorder. Bitarna sattes dock dit med lite extra finess och lackeringen dessutom gjorde att resultatet ser smått fabriksgjort ut. Självaste AB Volvo har faktiskt hört av sig och gillat bilen. I nästa avsnitt visar vi hur Swedish American Trading i Bodafors lackade bilen enkelt men originellt. Okey grabbar med nötta 142:or: kolla telefonnumren och gör en insats för ett vackrare Sverige!

BILD 1 och 2

DYNAMIND (063/127200) hör till de vaknaste svenska företag vi känner till. Förutom den nu välkända Pontiac Firebird-inspirerade fronten har Dynamind nu kommit med sidojalusier (typ Dodge Charger) som monteras i de bakre sidorutornas framkanter och med nedfällda luftintag i huven (typ Mustang Mach I). Allt friskt anpassat för snabb montering på hederliga 142:or.

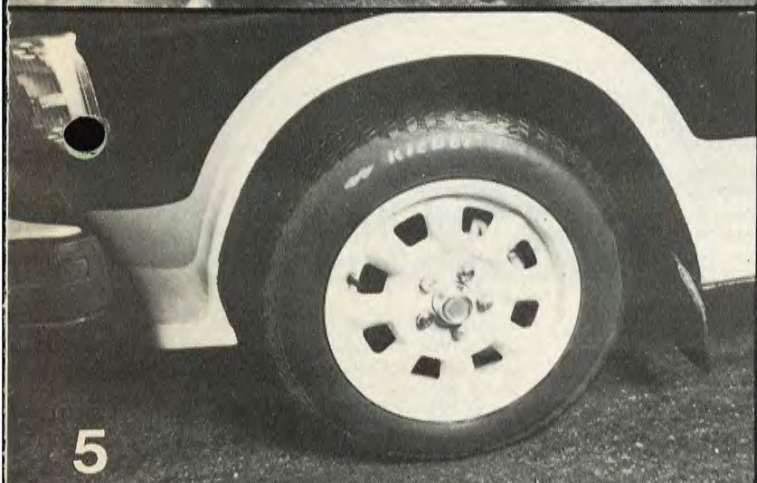
Dynamind-fronten sitter med 6 plåtskruvar och kan monteras sedan man plockat bort originalgrillen. Resultatet är lyckat 1. om man är noggrann vid monteringen – inte låter plastkanter sticka ut och 2. lackar fronten så att den matchar bilens färg. Vi matchade bilens färg (svart) till fronten, vilket går lika bra.

Sidojaluksierna fäster man utan skruv etc. De pressas fast mellan nedre tättningsdropplisten på bakre sidorutan och dropplisten på taket. Sxabbt, enkelt och verkligt tufft.

Luftintagen på huven kräver förstås att man gräver fram den gamla plåtsaxen och klipper ett snyggt hål. Vi pop-nitade fast varje intag med 4 nitlar (ser lite lagom race-betonat ut) och köpte Plastic Padding's metallnät, som epoxilimades fast, för att hindra skogens djur och växter från att komma in i motorrummet.

BILD 3

Gå ner och fråga Volvo vad det kostar att få sollucka som originaltillbehör! Då inser du att det lönar sig att ringa Regema AB (031/289340). Skyport finns i två olika utföranden – vi valde den variant som har en hel ruta. Regema kan montera solluckan åt dig – gör-det-självare får med instruktioner och en mall att rita upp storleken på det hål som behövs efter. Det känns nog i benen på dom flesta som klipper upp ett tak för första gången... Antingen man har proffsiga tryckluftsdrevna verktyg eller en vanlig plåtsax så ska resultatet bli lika bra. Gummlisten runt luckfästet täcker mindre klippfel och en klämlist håller upp innetaket. Skyport är precis lagom stort för att ge lite extra rymd och luft inne i kupén.



5



6

BILD 4

Grabbara på Comfort i Gislaved har många fina Volvo-grejer på hyllorna (tfn 0371/12070). Därifrån kom **frontspoilern** och **jalusit** över bakrutan. Frontspoilern kan vilken normalt händig person som helst antingen pop-nita eller skruva fast. Vi valde att plasta dit spoilern för att få en jämn originalliknande kant – det bästa resultatet. Det kräver givetvis lite glasfiberatta, plast och hårdare men är egentligen ganska enkelt. Bakrutejalusiet är superenkelt att få fast. Comfort skickar med 6 fästhakar som man kör in under den gummilist som går runt bakrutan. Bara att peta upp listen och trycka in fästena. Själva jalusiet trycks sedan fast. Lätt som en plätt! Vi som skruvade på jalusier för ett par år sedan vet hur jobbigt det kunde vara!

Bakluckespoilern eller **ankstjärten** kom från Haga karosseridelar (031/112031). Kan också skruvas fast. Men precis som var fallet med frontspoilern valde vi att plasta dit delen. Sitter bättre och ser mera proffsig ut. Använder man glasfiber måste man givetvis vara beredd att spackla och slipa kanterna för att ge perfekta skarvar före lackeringen.

BILD 5

Tuffa fälgar gör mera för en bils helhetsutseende än någon annan detalj. Vi valde 6.5x15 Minilite-fälgar, vilka onekligen hör till marknadens snyggaste. Dessutom har de två fördelar. 1. De ser tuffa ut TROTS att all breddning går inåt – sex och en halv tum är ganska fläsigt på en Volvo. 2. De går att besiktiga med. Bilprovningen mätte spårvidden och godkände själva. Minilite-fälgarna från SETRAB (040/161690) målades gula för att matcha nederdelen på karossen, vilket ser riktigt BMW-igt ut. Däcken levererades av Franska Däckimporten (042/151190). Sulorna är Kleber 185x70x15 radialdäck och de ger en av marknadens bästa kombinationer. Mindre stötiga än andra radialdäck och bra grepp.

Recaro-stolar behöver väl knappast någon närmare presentation. Skulle Volvo-sätena bytas ut så var Recaro ett val som är svårt att invända mot. Bosse Emanuelsson Racing (031/153319) hjälpte oss med monteringen av en stol som heter Ideal N och kombinerar vardagskomfort med extra stöd vid lite sportig kurvtagning. Speciella skenor avpassades för Volvos fästen finns och därmed är bytet relativt enkelt. Vi rekommenderar dig att behålla de gamla stolarna med skenor – om du säljer bilen kan ju Recaro-stolarna tas ut och följa med till nästa vagn.

BILD 6

På bilar av 1971 års modell eller nyare får man inte byta ratt hur som helst – då uppfylls inte F-bestämmelserna. Volvo har satt sitt namn på en **italiensk sportratt** (kontakta **Volvo R-sport 031/590000**) och därmed givit sin välsignelse till ett byte. Volvo-sportratten hör till de absolut skönaste som finns, håller hög kvalitet och ser närmast original ut i bilen. Lätt att montera om man har en hylsnyckelsats och en skruvmejsel.

Volvos kompakta instrumentpanel och konsoll ger inte något bra utrymme till extra mätare. VDO instrument-cockpitt från KG Knutsson (08/252660) finns inmonterade i separata hus som kan fästas direkt på instrumentpanelens ovansida. Det är tänkt att självhäftande tejp på bottenplattorna ska hålla fast mätarna, men vi rekommenderar nog lite starkare klister. Vi valde en oljetemp., en oljetryck och en mätare för ytttemperaturen. Sladdarna dras ner genom värmeslingorna strax innanför rutan. Kopplingsscheman följer med men eftersom alla mätare måste kopplas ihop med en givarpunkt kräver monteringen lite jobb.

En bra stereo är väl ingen direkt custom-utrustning. Ändå är väl ingen medveten bilägare idag utan rejäla ljudgrejer. I illustrerad MOTOR SPORTS projektbil sitter en Roadstar stereo/radio kopplad till två rejäla högtalare från HCJ Bilutrustning (031/235583). Högtalarna monterades i dörrsidorna, vilket kräver lite snirklig kabeldragning och ett hål i vardera dörrposten och dörrkarmen.

Volvos original formpressade gummimattor i all åra – vi valde betydligt tuffare mattor från Miroll (08/517380) av samma typ som normalt används i amerikanska Vans (ombyggda skåpbilar).

SLUTSATS: Det finns massor av kul och användbara Volvo-grejer i marknaden. Använd rätt bitar på rätt sätt och du får en snygg bil som vem som helst accepterar!



Avsnitt 5

VOLVO TURBO projekt

LACK PÅ PÄRLAN...

Hela resultatet av projekt Volvo turbo hängde på lacken. En dålig, tråkig lack och ingenting skulle få bilen att väcka intresse ute i trafiken. OK, vi skulle kunna ha gjort som Teknikens Värld: lämna bort bilen till en customlackare och betala 10.000 kr för jobbet. Men vad är det för intressant med det? Hur många Volvo-ägare lägger 10.000 kr eller ens 5.000 kr på en lack? Lösningen blev att vi lät konstnären Oddmund Olsen skicka upp en enkel men läcker färgsättning av 142:an. Därefter fick Clarence Engborg på Swedish American Trading i Bodafors (tel. 0380/31328) lacka Volvon med vanliga hederliga billacker. Resultatet: svart ovandel med grön, turkos och gul randning i nederkanten blev helt fantastiskt. Ni som sett MOTOR SPORT 142:an under vårens utställningar kan säkert skriva under på det. Här har ni receptet.



1

Plåten på vår projektbil var verkligen dålig. Bara att reparera upp karossen krävde mycket jobb. Råd nr 1. Starta med en bil som är fräsch i plåten! Swedish American Trading började med att ta bort ALL färg på bilen med Bums. Det här färgborttagningsmedlet är rena dynamiten på lacken och har dessutom förmågan att skada oförsiktiga människor. Skydda ögonen när du jobbar med Bums – annars sitter synen löst! Vidare måste alla öppningar i dörrar, huv etc. maskeras igen om man inte vill ha frätskador på alla möjliga delar. Och se upp så att inte Bumset kryper in under gummilisterna vid rutorna – när den kryper ut så småningom försvinner tyvärr även den nya lacken. Man behöver inte använda färgborttagningsmedel – men vilken fin yta man får att börja med sedan... På bilden har Swedish American Trading 1. Bumsat. 2. Spolat bort medlet med vatten. 3. Plastat fast spoilern bak. 4. Mattat hela karossen med 80 papper och 5. spacklat upp alla ojämnheter.

2

Bästa resultatet får man om luftplogen fram nitas fast och fogar sedan spacklas upp och slipas jämna.

3

Före sprutspackningen med Herberts "Ett i ett" grund mattades hela karossen med 120 papper våtslip. Här lägger Clarence Engborg själv 4 lager av denna tvåkomponents grund. När grunden torkat slipa hela karossen med 500 vattenslippapper.

4

Engborg sprutade först hela karossen i svart cellulosa (från Arne Henriksson AB i Göteborg, tel. 031/110113). Efter torkning maskerades bottenfärgerna ovanifrån. Det vill säga först gjordes hela nederkanten grön. Det gällde givetvis att maskera perfekt runt om för att få ett proffsigt resultat. När det gröna (även det vanlig cellulosa-färg) torkat maskerades några centimeter ytterligare ner på karossen och sedan sprutades den turkosa (blå) cellulosan.

5

Allra sist maskerades det gula partiet och fälgarna av. Givetvis gällde det att vara mycket noggrann så att färgen inte hamnade på däck. Man måste vara pegit för att det ska bli bra!

6

Slipar vi ner den färdiga lacken? Ja, just det! Man får ett enormt fint resultat om man lägger SICKENS klarlack på toppen. Alltså: hela karossen mattades ner med 600 vattenslippapper (jätteförsiktigt). Sedan lades 4 varv klarlack. På bilden syns alltså hur Volvon lackades. FÖRST helt svart. SEDAN HELA nederdelen grön. Maskning. HELA resterande delen turkos. Maskning. Slutligen nederkanten gul. Cellulosa biter fint i varje lager så man behöver inte maskera varje färg för sig.

7

Swedish American Trading lackade insidan på dörrarna, motorrummet och under skuffluckan för att bilen helt skulle byta färg. Just det senare är faktiskt ett jättejobb och rekommenderas definitivt inte för amatörer. Alla gummitätningsslister togs bort under lackeringen eftersom det är så svårt att få maskeringstejpen att bita där. De monterades på efteråt.

8

Här är Engborgs Swedish American Trading klara med jobbet. Perfekt! I stort sett kan din lokala lackeringsfirma klara ett motsvarande jobb. Ingen candy eller "underlig färg" som de flesta bil-lackare skyggar för här inte.

SLUTLIGEN...

Vi hoppas att DU följt hela MOTORSPORTS Volvo turbo projekt. 5 avsnitt har visat hur man kan göra en ganska alldaglig 142:a fräsch och fräsch utan att pumpa in förmögenheter i vagnen. Vi tänker återkomma i ett senare nummer med en slutlig summering, testresultat, körintryck med mera. Kanske kan vi ställa upp Volvon mot några andra ombyggda bilar. Håll utkik!



2



3



4



5



6



7



8

**Svart som synden,
turbo under huven,
kycklinggula fälgar och
originell dekor. Den
blev en större succé än
vi hoppats på från
början, IMS projekt-
Volvo som byggdes
klart under 1978. Visst
minns ni artikelserien
om hur vi vispade med
trollstaven över en
vanlig 142 GL av 1974
års modell och
förvandlade den till en
verklig huvudvridare,
dessutom med rejält
klös i motorn.**



● ● ● Men som vi alla vet gnager tidens tand, inte minst på bilar, och redaktionens stolthet stod en vacker dag inför det faktum att en ordentlig ansiktslyftning var nödvändig för att rädda äran och färgerna, ja inte bilens, där skulle ny frisk lack på. Väst-kustbilar är som bekant värre drabbade än andra av det där röda, hemska som gör plåten skör, så vi beslöt oss för att slå tillbaka rosten först och göra ett ordentligt underarbete samt förbereda lackering. USA Trading Co i Bo-

dafors hade lackat bilen förra gången och det blev återigen Clarence Engborg som fick uppdraget att fixa uti dan. Ny frisk plåt gjorde susen och vi beslöt oss för att göra verklighet av ett förslag från Oddmund Olsen Reklam, en dröm i blå-vitt (häpp!)

Hela karossen sprutades vit, även Minilite-fälgarna och grillen, för sedan få dekorfält i två olika blå nyanser på sidorna och huven. Resultatet blev förbluffande! Den smårisiga svartta Volvon hade förvandlats till ett åk,

AV CLAES RYDHOLM

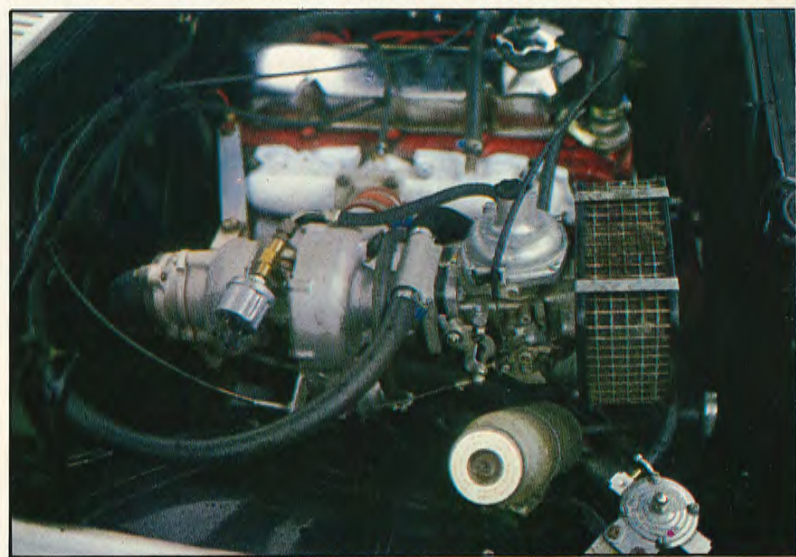
Gammal fave ansikts!



◀ En dröm i blå-vitt, färger som passar fint ihop inte minst i år. Bilen väcker förvånansvärt stort intresse där den dycker upp, trots att det inte är något extrebygge.

▶ Två "offer" för designerns penna. Den ena alldeles färsk, den andra åtta år och iklädd sin tredje kostym.

Under huven lurar detta kraftpaket. Ger bilen bättre skjut än utseendet förräder. Aggregatet slår till redan vid ca 2200 varv och ger inte minst finfina omkörningsresurser.



stlängder före det som åstadkom-
mits 1978. Hemfärden från Bodafors
fick tyvärr företas i regnväder, men
er än ett huvud vreds runt för att
titta på den vita uppkäftiga Volvon
som svepte förbi.

Hjärtat får sitt

När bilen ursprungligen gjordes i ord-
ning, monterades en hel rad special-
tillbehör. Bättre fjädring, Recaro ral-
lystol, Skyport sollucka, Gatsby bil-

mattor och sist men inte minst; ett tur-
boaggregat. Detta beslöt vi byta till ett
som var mera up-to-date. Utveckling-
en har ju som bekant gått fort på den
sidan. För att få ett bättre utgångsläge
för den nya turbon, monterades dess-
utom en renoverad utbytesmotor. BLT
Turboteknik i Stockholm fick hand om
bilen för att göra det meka-
niska arbetet.

BLT tillverkar turbosatser till Volvo
B20, B21 samt VW's dieselmotorer.
Själva aggregatet är ett japanskt IHI,
men resten av satsen är alltså signerad
BLT Turboteknik.

Bilen blev helt annorlunda med den
nya turboladdade motorn. Nu kändes
det verkligen att motorn skrämte
ordentligt. Vid bänkkörning uppmät-
tes värdet 127 hk (på bakhjulen) vilket
motsvarar 140-145 hk i motorn med
turbon inställd på ett laddningstryck
av 0,6 bar. Den börjar dessutom ladda
redan vid ca 2200 varv/min, vilket ger
ett fantastiskt botten drag.

En sats som denna kostar 6.000:—,
som extra tillbehör finns det 2,5 tums
avgassystem. Väl använda pengar

tycker vi, om man vill ha extra krut i
sin Volvo-motor på ett vettigt sätt.

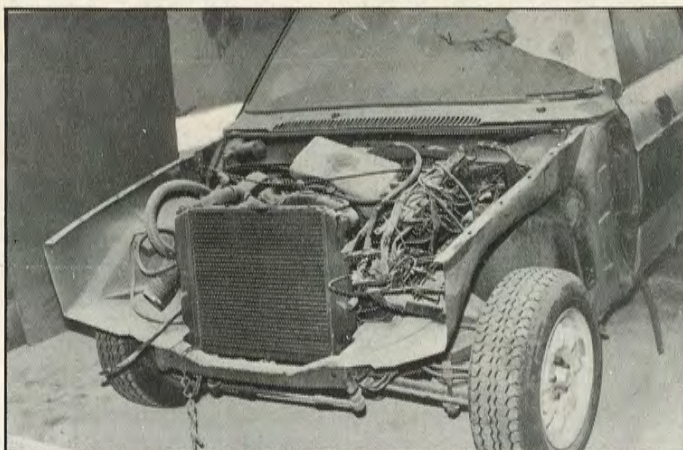
Att skillnaden är högst påtaglig med
turbo kontra den gamla insprutnings-
motorn visade sig omgående. Att vis-
tas på landsväg blev en fröjd. Svaret
från motorn vid gaspådrag kom blix-
snabbt och kraftigt framförallt kring
100-110 på fyrans växel. Naturligtvis
var skillnaden markant även vid acce-
leration från stillastående. Mer än en
jänkebilsägare har blivit lång i ansiktet
vid stoppljus. Den gamla turbon som
monterades 1978 imponerade då, men
jämfört med detta aggregat kommer
det klart till korta. Den gamla turbon
var dessutom betydligt törstigare. För
närvarande noteras en snittförbruk-
ning av dryga litern vid blandkörning,
men stora fluktuationer kan givetvis
uppstå, framförallt uppåt!

Tuff men inget extremt

Resultatet av detta vårt upprepade
projekt har blivit precis vad vi åsyfta-
de. En tuff, snabb och turboladdad
Volvo-special till en rimlig kostnad.

forts på sid 56

orit lyft!



Det fanns tyvärr gott om sjuk plåt att byta men det är lika gott att skära bort lite friskt runtomkring också för säkerhets skull.



En riktig rostskyddsbehandling gör det lönt att fortsätta arbetet för att så småningom komma till den slutliga lackeringen. Vi använde oss av Tuff-Kote Dinolmetoden.

GAMMAL FAVORIT ANSIKTSLYFT!

forts fr sid 33

Inget extremt, den fungerar perfekt som vardagsbil och är inte svårkörd på något sätt. Idag har den klockat in över 18.000 mil på vägmätaren, låt vara på utbytesmotor och en helrenovering, men det finns fortfarande massor kvar att hämta ur den. Att bilen är en 74:a finns nog ingen som kan tro och att den var svart med röd rostdekor för ett halvår sedan är också svårt att fatta.

Säkert finns det massor av Volvobyggen i stugorna som är häftigare än vårt, men vi har inte spenderat någon förmögenhet på bilen och den rullar varje dag i ur och skur utan problem. Att modifiera en tråkig standardvagn ger egentligen oanade möjligheter om man är utrustad med lite fantasi. Blir det en ansiktslyftning 1985 männstro?

Lite tekniskt:

BLT-Turbo för Volvos B20-motor är monterad på en specialadapter, vilken anslutes till originalgrenröret. En förgasare används. Effekttökningen beräknas till ca 70% vilket ger större segdragningsförmåga och bättre "kom", effekten lockas fram först när man verkligen behöver den. Inbyggd waste-gateventil begränsar övertryck. Laddningstryck 0,6 bar.

BLT-Turboteknik, Ljusnevägen 73-75, 121 61 Stockholm. 08/48 86 69

Karossen åtgärdades av USA Trading Co. Rosten-lagades och bilen genomgick en riktig rostskyddsbehandling enligt Tuff-Kote Dinolmetoden. Lackeringen designades av Oddmund Olsen Reklam och sprutades av USA Trading. Company, Box 26, 570 20 Bodafors. 0380/313 28

Comp T/A har med hög prestanda och utan att någonsin för våra konstruktörer tio år av hårdkörning på racerbanorna ligger detta nya högteknologiska radialdäck.

Comp T/A fyller som kan ställas upp är konstruerat med unika datoriserade Syntonic-System ett genombrott i samspelet mellan material och en mellan sidväggar