



Besiktningen gick med glans

Av Björn Sundfeldt — Peo Eriksson (foto)



● **Stora bilden:** De gamla isoleringsmattorna var trasiga och fuktiga. Men de dög att använda som mall när Tore Ström skar till ny fräsch isolering.

Till vänster och ovan: Den nya klädseln till dörrsidorna är tillskuren och färdigsydd. När den monterats på de gamla dörrsidorna återstår "bara" inpassning och uppfästning.



● Att skära till, sy upp och montera det nya innertaket tog tid men resultatet blev bra.



● Tore satt många timmar vid symaskinen. Här kantsys mattan till hatthyllan.

Sveriges tuffaste Volvo är färdig! Lacken blänker, de nya däckerna sjunger mot asfalten och under huven hörs ett susande från turboaggregatet. Registreringsbesiktningen hos Svensk Bilprovning gick med glans – ett bevis för att det går att bygga en tuff, personlig bil utan att tumma på bestämmelserna.

■■■ Besiktningsmannen verkade höra till den positiva sorten: – Det är ju Emil som byggt bilen, då ska det väl inte

vara några problem.

Vår bilbyggare Kjell Emilsson har själv varit bilprovare och känner grabbarna på stationen i Högdalen. Men den positiva inledningen till trots blev vår Volvo Turbo minst lika noggrant besiktigad som någon annan bil.

Fast några fel fanns det inte på den. Stationschefen Lars Johansson var själv med och kollade vagnen. En viss tvekan uppstod när det visade sig att spårvidden ökats med 28 mm. Normalt godkänns bara en öknings med 15 mm, men en snabb titt i pärnarna visade att Volvo godkänner 30 mm. Då var det grönt ljus.

Vi hade nästan räknat med en etta för otillräcklig fastsättning av reservhjulet, eftersom vi inte hunnit göra mer än knyta fast det med ett snöre. Veckan före besiktningen hade varit jätigt.

När de guldfärgade 6,5 tums Minilitefälgarna med Pirelli CN 36 185/70-däck var på plats åter-

stod bara inredning plus en del "småsaker".

Tidsödande detaljer

Som t ex ett par sportiga backspeglar. Sådana finns det ju gott om i tillbehörsbutikerna. Vi provade flera olika typer. Men aningen gav de inte tillräckligt brett siktfält (på högersidan) eller också stack de utanför bilens sidolinje. Gör de det måste speglarna vara vikbara bakåt, och det var de inte. Det slutade med att vi köpte ett par svarta backspeglar till VW Passat.

Ett annat litet problem var nummerskyltsbelysningen. Den ordinarie är inte så tilltalande, och dessutom ville vi ha nummerplåten mitt i dekorfältet på bakstammen. Men efter nummerplåten blev det kvar två hål (som vi borde lagt igen före lackningen). Alltså borde vi ha två små skyltlykter i de hålen.

Alla vanliga små skyltlykter kräver stora hål i plåten. Men

kombimodellen av gamla Hundkojan har någorlunda små lykter som bara skruvas fast utanpå plåten. Leylands reservdelslager hade bara kromade kåpor, men på en bekants mer eller mindre skrotade Kojas hittade vi två svarta kåpor.

Fast bilen blir ändå långt ifrån fri från krom. Ett tag tänkte vi måla eller tejpa listerna runt rutor, men eftersom det inte skulle ha hållit särskilt länge lät vi det bero.

Hjulumutrarna är också kromade, liksom dörrhandtag och lås. Ett alternativ hade varit att byta till nyare dörrar med infällda handtag. Ett lästips som vi befordrar till krävande självbyggare.

Så när bilen ändå inte blev kromfri köpte vi ett par kromade blinkers/parkeringsljus till Volvo 164. De passade fint under främre stötfångaren.

De gamla strålkastarinsatserna har vi ersatt med Bosch ELS-insatser (Extra Lång Siktsträcka). Dessa har inget inbyggt p-ljus, men ska ge bättre halvljus. Något som vi ännu inte hunnit prova. Vi har också monterat Volvos varselljusautomatik, som ger halvljus med lägre spänning när motorn startat.

"Småsakerna" tog sin rundliga tid, men så småningom kunde vi i alla fall styra kosan mot Strängnäs. Ungefär en mil utanför staden bor Tore Ström, en kille som specialiserat sig på inredning av bilar. Och som kan sitt jobb. Han hade lovat att ta sig an vårt fall, trots att han egentligen inte hade tid.

Bilen blev sned

Ungefär halvvägs till Strängnäs upptäckte föraren i folgebilen bakom att "Sveriges tuffaste Volvo" verkade sned i baken. Väl framme hos Tore visade det sig att så också var fallet.

Nu började det bli kris. Under transporten hade akterpartiets vänstra del sjunkit ihop och blivit lägre än den högra. Först förstod vi ingenting, men efter ett tag insåg vi att enda rimliga förklaringen var att de nya bakfjädrarna var olika hårda.

Medan vi mätte och granskade bilen på alla håll och kanter kom vi också fram till att bilen såg för hög ut. Den skulle bli tuffare om den sänktes några centimeter runt om.

SVERIGES TUFFASTE VOLVO /5

● Klart. Stationschef Lars Johansson överlämnar bil och protokoll.



● Stora bilden: "Emil" monterade de nya Recarostolarna på en knapp timme. Underredena passar på originalfästena. Vi har också försett bilen med nya fräscha rullbälten fram och nya fasta bälten bak. Men den nya ratten har vi ännu inte fått.



● Högdalens stationschef Lars Johansson var med och ryckte, bände och mätte, men inte heller han hittade några fel på vår Volvo Turbo. Observera den nya nummerskylten. Vård 27 kr. Den gamla var i skabbigaste laget.

● Bromsprovaren visade utmärkta värden, trots att vi inte gjort något åt bromsarna. Först tänkte vi byta till hårdare belägg. De håller längre men ger inte bättre bromsar. Bara mer hårdtrampade. Och det behövs inte.



Fjädrarna kapade på en timme

Sagt och gjort. Upp med bilen på pallbockar, ur med alla fyra spiralerna. De två bakfjädrarna bytte vi på reklamation (vi vet ännu inte vad det var för fel) och sedan åkte vi till Södertälje och lämnade fjädrarna till Trend för kapning. Ett halvt varv på de främre, tre kvarts varv på de bakre.

Vi borde kanske kapat mer, men vågade inte riskera att bilprovningen skulle komma med invändningar. Att få fjädrarna kapade tog bara en timme, sedan körde vi vidare till Strängnäs och monterade dit fjädrarna igen. Det tog drygt en dag att få bilen rak. Och lite lägre.

Under tiden hade Tore börjat arbeta med den nya inredningen. Med den gamla som mallar skar han till nytt innertak och sidoklädsel i gulbrunt plyschaktigt tyg. Sidorna skulle dessutom kan-

tas med svart konstläder.

Heltäckande matta hade vi från början tänkt köpa färdig från Volvo, det fanns ju i gamla 164:an. Men vi hittade ingen i rätt färg, utan köpte gulbrun heltäckningsmatta med vävliknande botten. Att skära till tyg och mattor, kantsy och fästa upp alltsammans tog drygt 40 timmar. För att hinna fick Tore tillbringa många sena kvällstimmar vid sitt arbetsbord och sin symaskin.

Medan klädsel och mattor tog form skruvade Kjell fast underredena till de nya stolarna: Recaro kartläsarstolar å 1945 kr. Det finns underredena som passar i de gamla fästena, så det tog mindre än en timme att få stolarna på plats.

Billigt baksäte

Det gamla baksätet hade vi slängt för länge sedan. Vi ersatte det med en svart skinnsoffa från Volvo 164. Sedan vi bytt ut ryggstödsfästerna passade den som gjuten. Soffan hade vi hittat vid ett besök hos Volvo i Göteborg, där den låg i en skrub och samlade damm. Vi fick soffan för

symboliska 100 kronor.

Från Förenade Bil i Malmö har vi fått en liten gåva: ett svart turbo-märke som härstammar från kortlivade BMW Turbo. Det märket klämde vi fast på bakstammen där det tidigare med kromade bokstäver stått "Volvo".

Arton timmar före utsatt besiktningstid var bilen klar för besiktning. Men inte färdig.

När Bilprovningens skärseld var lyckligt översänd var det dags för ytterligare en modifiering av turboaggregatet. Vår turbosats är ju den första som levererats till utomstående, det är en av prototyperna. Och vi fick köpa den under förutsättning att konstruktören Benny Lindbrandt skulle få möjlighet att "uppdatera" vår prototyp efterhand som utvecklingsarbetet fortskrider.

I förra etappen monterade han en magnetventil som skulle pytsa in bensinduschar i insugningsröret vid mycket hård körning. Den funktionen har nu tagits bort, och kommer i fortsättningen att finnas som tillbehör för dem som verkligen behöver den. För t ex långva-

rig fullgaskörning på Västtyska autobahn.

Vattenkyld luft

Magnetventilen i insugningsröret sitter dock kvar, men styr nu i stället en liten vattenpump. Från denna går en plastslang till röret mellan luftrenaren och kompressorn. När laddningstrycket når 0,4 kp (GPSI) sprutas en fin vattendimma in i insugningsluften och kyler denna innan den komprimeras. Vattnet förvaras i en vanlig spolarpåse på vänster hjulhus.

I samma veva bytte Benny ut oljeslangen som ombesörjer trycksmörjningen av turbon mot en kraftigare, stålarmad slang.

Så kunde vi äntligen börja köra in vår Volvo Turbo på allvar. Vid det här laget hade den rullat 35 lugna transportmil, och vi registrerade ytterligare 15 mil på mätaren innan vi började "känna" lite på motorns resurser.

Hittills hade varvräknaren med något ensataka litet undantag inte varit över 4 000 r/m, för det mesta hade vi hållit oss en bra bit under. Nu lät vi nålen klättra två





Teknikens världs Volvo Turbo Fakta byggetapp 5

■ Fälgar och däck samt inredning med nya stolar är de stora posterna.

Minilitefälgarna är dyra men ett av de få fabrikat som inte ger för stor spårviddsökning.

Inredningsarbetet var inte heller billigt, men värt sitt pris. Och det är Recarostolarna på sätt och vis också.

Som en positiv överraskning fick vi pengar "tillbaka" i den här etappen. Genom en felräkning på momsen har vi betalt för mycket för den främre spoilern, 286 kr i stället för 235.

Vi har alltså "tjänat" 51 kr, vilket innebär att vi efter fyra omgångar var uppe i 33 308 kr. Denna etapp har kostat:

Fälgar (5 st Minilite 6,5 tum)	1 975 kr
Däck (5 st Pirelli CN 36 185/70 HR 15)	1 875 kr
Backspeglar (2 st VW Passat)	168 kr
Blinkers (2 st Volvo 164)	290 kr
Strålkastarinsatser (2 st Bosch ELS inkl lampor)	120 kr
Varselljusrelä (Volvo)	71 kr
Kapning spiralfjädrar	120 kr
Inredningsarbete	3 980 kr
Matta, isolering, tyg mm	2 072 kr
Stolar (2 st Recaro)	3 890 kr
Baksäte (Volvo 164)	100 kr
Rullbälten fram (Volvo)	320 kr
Fasta bälten bak (Volvo)	202 kr
Registreringsbesiktning	153 kr
Nummerskylt	27 kr
Totalt	48 671 kr

hack till under korta accelerationer då och då.

Vid 3 000 r/m hörs ett svagt visslande, vid 3 500 känns det att det börjar hända saker under huven och vid 4 000 är det bra "drag i accet". Det är inte samma sug som i en Saab Turbo, men det sticker iväg riktigt skapligt. Vid 4 200 r/m slog vi av, och på treans växel började farten då dessutom bli olaglig även på motorväg.

Vi körde söderut under inkörningsresan. När vi passerat Ätvidaberg och gjort en liten sväng in i norra Småland hade vi drygt 70 mil på mätaren. Då drog vi för första gången upp till 4 500 r/m. Sedan var det svårt att slå av, det är då det verkligen börjar hända saker. Och det känns som om

motorn också vill fortsätta uppåt. Men vi stålsatte oss, före hundra mil skulle vi inte gå högre.

Bättre vägegenskaper

Vägegenskaperna då? Jodå, betydligt bättre än i en vanlig Volvo 142. Vår Volvo Turbo är betydligt mer kursstabil. Fast styrningen har vi inte gjort något åt, den känns lika exakt som vanligt.

De progressiva fjädrarna är mjukare i början av fjädringsrörelsen och hårdnar sedan till ju mer de pressas ihop. Fast särskilt mjuka är de nu inte ens i små gupp. Tillsammans med gastrycksstötdämpare gör fjädrarna att bilen är ganska stötig, åtminstone i lägre farter.

Det lilla obehaget — om ens det

— som den fasta fjädringen medför överser vi gärna med när bilen pressas hårt genom kurvor. Den kränger avsevärt mindre än en standard-142:a, känns stabilare och de bredare däckerna behåller väggreppet mycket längre. Vår projektbil ger betydligt mer körglädje än man brukar få ut av en Volvo.

Men den skulle kunna vara ännu roligare att köra. Nu är den något understyrd när man laddar runt tvära kurvor. Vi skulle föredra en lätt överstyrning och ska laborera lite med däckens lufttryck för att försöka åstadkomma det.

Till fem tusen

Vi hade hunnit nästan ända hem. Två mil saknades av de hundra vi skulle ha på mätaren. Vi "bjöd" på det och drog ett par snabba repor upp till knappt 5 000 r/m. Det kändes fint.

Den första inkörningsperioden är avslutad. Nu ska vi byta olja, justera ventiler och efterdra topplocks-bultarna. Samt justera för-gasaren.

Bilen går ännu inte perfekt.

Motorn dör ibland när man accelererar, släpper gasen och sedan trampar på igen. Den är dessutom svårstartad när den är varm. Vi misstänker att motorn får för mycket bensin. En misstanke som bl a grundas på för svarta tändstift.

Hittills har vi kört på NGK B7 HCS, ett stift som är ett steg hårdare och har bredare värmemetall än standardstiften. Det är möjligt att vi också provar med ett något mjukare stift.

Bilen ska gå hundra mil till, helst mer, medan vi stegvis ökar till toppvarv. Sedan ska vi köra prov med Teknikens världs ordinarie testutrustning. Acceleration, toppfart, bensinförbrukning, ljudnivå, bromssträckor. Hela programmet.

Hur fort den kommer att gå? Vi räknar med ungefär 11 sekunder — kanske ner runt 10 — från 0—100 km/h. Och med en toppfart på drygt 180 km/h.

Men den nakna sanningen får du först i nästa nummer. Då är vårt Volvo Turbo-projekt färdigt.

I nästa nummer har du chansen att vinna Turbo-Volvo!

I nästa nummer visar vi vad Teknikens världs Volvo Turbo egentligen går för: kalla siffror om acceleration och bränsleförbrukning. Och bättre upp: du har chansen att vinna bilen i vår stora sommarpristävling! Missa inte Teknikens värld nr 14 som kommer den 5 juli.