



SVERIGES TUFFASTE VOLVO

Nu har vi hittat de felande hästkrafterna i vår projektbil. Nu är det fart på bilen, men turboeffekten kräver sin tribut i form av bensinpengar.

■■■ Där stod nu Teknikens världs projektbil sent i nattens timmar i Håkan Sandins garage och saken var den att motorn inte gick bra.

Håkan Sandin slet sitt hår. Han hade provat allt, eller nästan allt, och nu beslöt han sig för att plocka isär oljepumpen.

I den hittade han ett antal små strån, tydligen från en stålborste.

Hur de hade kommit dit?

Fråga inte oss.

Håkan bytte pumpen och tog för säkerhets skull bort oljetråget och sköljde ur det. Efter sköljningen fann han ytterligare ett antal av dessa mystiska stålstick-

kor.

Dessa strån hade satt igen oljepumpen med resultat att turbon hade fått för dålig kylning av motoroljan. Därför hade den kärvat.

Hur dessa stålstickor hamnat i motorn har vi som sagt ingen förklaring till. Sabotageeteorin vill vi inte gärna tro på.

Tydligen har de i alla fall inte vållat någon mer omfattande skada.

Samtidigt byttes topplocks-packningen mot en så kallad öststatspackning. Den är tjockare än en vanlig packning och bidrar till att sänka kompressionen i motorn.

Tändningen justerades för femtiölfte gången, delar av turboaggregatet byttes ut och det var dags för nya provkörningar och nya tester.

Nu fungerade allt som det skulle och de spikningar som vi kämpat med var helt försvunna.

Åter var det ett nöje att köra projektbilen.

Nu har vi

Snabb acceleration

Förnyade prov med vår elektroniska testutrustning visade också en klar förbättring.

Turbo-Volvon klarade distansen 0-400 meter på goda 17,88 sekunder. 100 km/h passerades på 11,8 sekunder.

Särskilt imponerade bilen i starten, vilket knappast är turbons förtjänst så mycket som de breda däckens. 0-50 km/h på 3,5 sekunder är ett värde som hedrar vilken bil som helst.

Hastighetsmästaren visade sig slå nästan exakt rätt. I 110 km/h var det ingen felvisning alls, men i lägre farter visade den en (1) kilometer för mycket.

Bullermätningen visade att Turbo-Volvon inte är påfallande tyst. En del av bullret kan härledas till en felmonterad bakaxel som ger vibrationer i vagnen (den detaljen kommer vi att justera).

Bromsproven avlöpte förvånansvärt bra, trots att vi inte gjort något speciellt åt bromsarna. Bi-

len stannade på 51 meter från 100 km/h, vilket är ett ypperligt värde för en åttaåring.

Farten kan ingen klaga på nu längre, men samtidigt har bränsletörsten ökat.

Hög bränsleförbrukning

I låga farter går bilen riktigt billigt (0,65 liter per mil i 50 km/h), men när man trampar på och utnyttjar turbon slukar motorn rejäla mängder dyrbar premiumbensin.

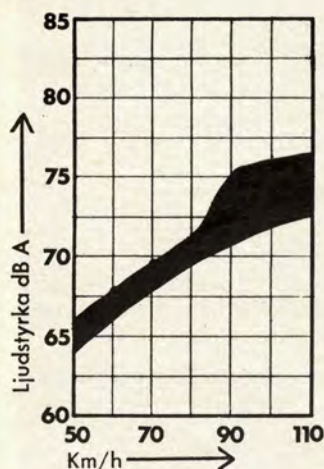
På motorväg tycks man få räkna med ca 1,5 liter och i vårt speciella stadskörningsprov (fyra start och stopp med acceleration genom växlarna) drog motorn i sig 2,35 liter per mil – rena V8-klassen...

Som landsvägsbilen är bilen nu ytterst behaglig att köra med verkligt fina omkörningsresurser. Men när man kört en bit på landsväg och kommer in i stadstrafik vill motorn gå en smula ojämnt. Hela tiden har vagnen

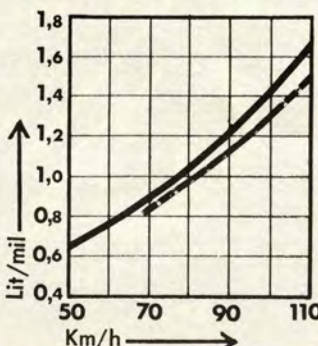


● För några månader sedan en risig, slö "Svensson-Volvo". I dag en turbomatad skönhet med påkostad lackering och inredning, breda däck på lättmetallfälgar och specialfront.

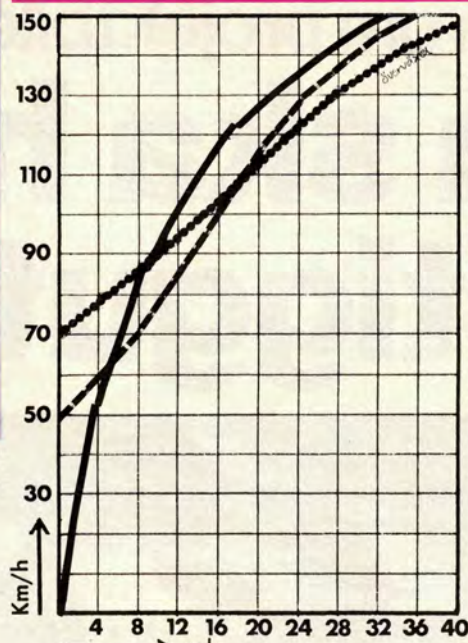
Kupébuller



Bensinförbrukning



Puckeln på bullerkurvan visar resonanser som uppfattas mest i baksätet. Bränslekurvan stiger brant i hög fart.



Acceleration

Genom växlar:

0-50 km/h 3,5 sek

0-70 km/h 6,2 sek

0-90 km/h 9,6 sek

0-100 km/h 11,8 sek

9-110 km/h 14,1 sek

0-130 km/h 21,4 sek

På fjärde växeln:

50-70 km/h 7,8 sek

70-90 km/h 5,7 sek

90-110 km/h 4,8 sek

110-130 km/h 6,7 sek

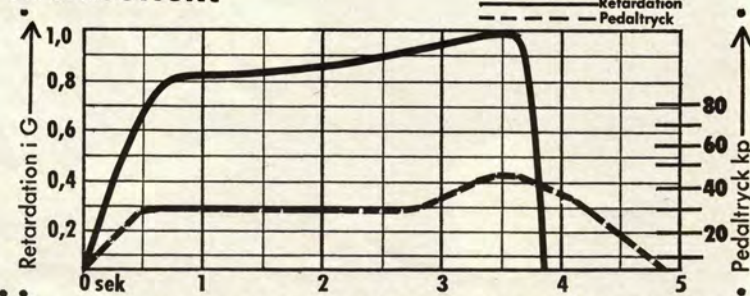
På överväxeln:

70-90 km/h 10,0 sek

90-110 km/h 8,8 sek

110-130 km/h 9,0 sek

Bromseffekt



För en åttaåring har Volvon bra bromsresurser. Stoppsträckan från 100 km/h blev 51 meter med pedaltryck 30 kp.

hittat trycket!

varit svårstartad när motorn varit varm och det problemet lär vi inte komma tillrätta med.

Däremot ska vi göra något åt växellådans synkronisering, som inte är bra på tvåan och trean.

Den elektriska överväxeln däremot har vi inga problem med. Den griper in mjukt och fint och sänker bensinförbrukningen med en deciliter redan i 90 km/h och nästan två i 110.

Den besparingen kan ju behövas.

För tillfället kör vi bilen utan vattenkylning av turbon. Den är främst avsedd för långvarig hård körning, till exempel på utländska motorvägar. Under normal körning tycks motorn fungera bra ändå.

Godkänd ratt finns

En del läsare har hört av sig och undrat hur vi kunnat få bilen godkänd med GT-ratt. De har fått upplysning av Volvohandlarna att det inte finns någon godkänd

GT-ratt till Volvo 142.

Förklaringen är att ratten nyligen är godkänd och att leveranserna ännu inte startat. Ratten kostar 368 kronor och upplysningar får du av Volvo Competition Service, tel 031/59 66 51.

Recarstolarna kan köpas i väl-sorterade biltillbehörsaffärer. Generalagent är Bo Emanuelsson Racing, tel 031/15 33 19. Att observera när det gäller stolarna: det ordinarie underredet har visat sig misslyckat och passar inte bra till Volvo 140. Vi löste problemen genom att använda de underreden som Volvos tävlingsavdelning har tagit fram till Recaros renodlade tävlingsstolar.

Även Recaro jobbar dock på att få fram ett underrede som passar bättre till kartläsarstolarna.

I nödfall kan man använda de underreden som egentligen är avsedda för BMW:s 02-serie.

Dynamindfronten kan beställas genom Mobilkontakt, tel 0660/466 50. Priset är 395 kronor.

Fronten på vår bil är en prototyp. De serietillverkade fronterna får ett lätt modifierat utseende.

En del av er har också påpekat att spårvidden normalt inte får ökas mer än 15 mm. Det är riktigt - men för 142:an har Volvo faktiskt godkänt 30 mm och projektbilen är därmed helt enligt bestämmelserna.

På förekommen anledning vill vi också än en gång påpeka att turbosatsen är godkänd endast till Volvos 140-serie med B20-motor.

De problem som dykt upp med

Teknikens världs projektbil har lett till en rad experiment. Den ena modifieringen har avlöst den andra i jakten på felet.

Detta innebär att vi i dag inte är helt säkra på vilka förändringar som verkligen varit behövliga. Är det exempelvis nödvändigt att som nu ha dubbla bränslepumpar eller bidrar detta bara till den höga bränsleförbrukningen? Var det någon vits att koppla bort det brytlösa tändsystemet?

Säga vad man vill: spännande har det varit!

Av DAG E HOGSTEN, Teknikens världs testlag - PeO ERIKSSON (foto)

Vem vann tävlingen om Turbo-Volvon?
VÄND!

Tävlingen om projektbilen avgjord: Den ska heta Hurtiggutten!

Tävlingen om Sveriges tuffaste Volvo samlade 13 208 svar – tyvärr kunde vi bara låta ett av dem vinna... Striden blev knivskarp men juryn fastnade till slut för att projektbilen ska leva vidare under namnet "Hurtiggutten".



● Olle Ramm, nybliven och lycklig ägare till Teknikens världs projektbil, känner på spakarna. Juryns ordförande Dag E Hogsten instruerar.

■ ■ ■ Teknikens världs projektbil har funnit sin ägare: det blev 19-årige **Olle Ramm** från Stockholm som tog hem bilen med sitt förslag "Hurtiggutten".

Juryn (Dag E Hogsten, Birger Gårdö, Sune Envall) föll för den vitsiga anspelningen på båttraden "Hurtigrutten" och tyckte dessutom att det norska låg väl i tiden...

Lars-Erik Viklund i Ullånger hade samma goda namnförslag, men till skillnad från Olle Ramm hade han inte löst tipsraden riktigt. Lars-Erik menade att Volvos turbo kyls med natrium i stället för vatten och chansade på att Volvos första serietillverkade bil kallades Grynet, när Jakob var rätt svar.

Juryarbetet blev minst sagt krävande. Tävligen samlade nämligen 13 208 svar, de flesta av dem korrekta och med mer eller mindre fantasifulla namnförslag.

Olle Ramm har just gått ut gymnasiet och ska ut i lumpen nästa år. Han brukar skruva på familjens Golv men ägde förut ingen egen bil – och nu kör han plötsligt Sveriges tuffaste Volvo...

■ Rätta lösningen på tipsraden skulle vara: **x** (turbon drivs av motorns egna avgaser) **2** (överväxeln ger lägre bullernivå i hög fart) **1** (skålade stolar kallas "bucket seats") **1** (turbon kyls av vatten) **x** (projektbilen måste genomgå en registreringsbesiktning) **2** (spoilern ska minska luftmot-

ståndet) **x** (Volvos första serietillverkade bil hade smeknamnet Jakob) **1** (spårvidden på Volvo 142 får ökas 30 mm) **2** (primer är en grundfärg) **x** (Buick levererar en bil med turbo som standard) **x** (Volvon har gastryckstötdämpare) **2** (bilen har kostat oss ca 50 000 kr) **2** (mannen som ritat bilens nos heter Sune Envall).

Tröstpriset, fem Dynamidfronter, går till: **Matts Högberg**, Uppsala, (för förslaget "Laglydia"), **Nils Nilsson**, Ljungbyhed ("Blow up" – först öppnade rätta lösning med detta förslag), **Sten Wiktorsson**, Fritsla ("Sigge Stark"), **Carl-Göran Ericson**, Gränna ("Kryddsvician") och **Björn Rosenberg**, Vällingby ("Saabotage").

Juryns utslag är utan appell.

■ Låt oss nämna ytterligare några av de många namnförslagen:

Penta Varg, Black Pearlo, Turvo, Voltur, Streetfighter, Golden Shadow, Road Runner, Gårdös Gyllenturbo (!), Sune Special (!!), Hogsten Turbo Sprint (!!!), Accel Ösman, Öskaret, Gyllenhammars Mardröm, Jakob II, Jakob Junior, Jakobsson, Turbolina, Mustiga Märta, Vilda Matilda, Krutburken, Godispåsen.

Och en av er ville döpa bilen till "Björn" för att trösta tidningens economichef, Björn Sjökvist...

Hur som helst – ni ska ha tack för intresset, alla 13 208. Synd att ni inte kunde få var sin bil. ■