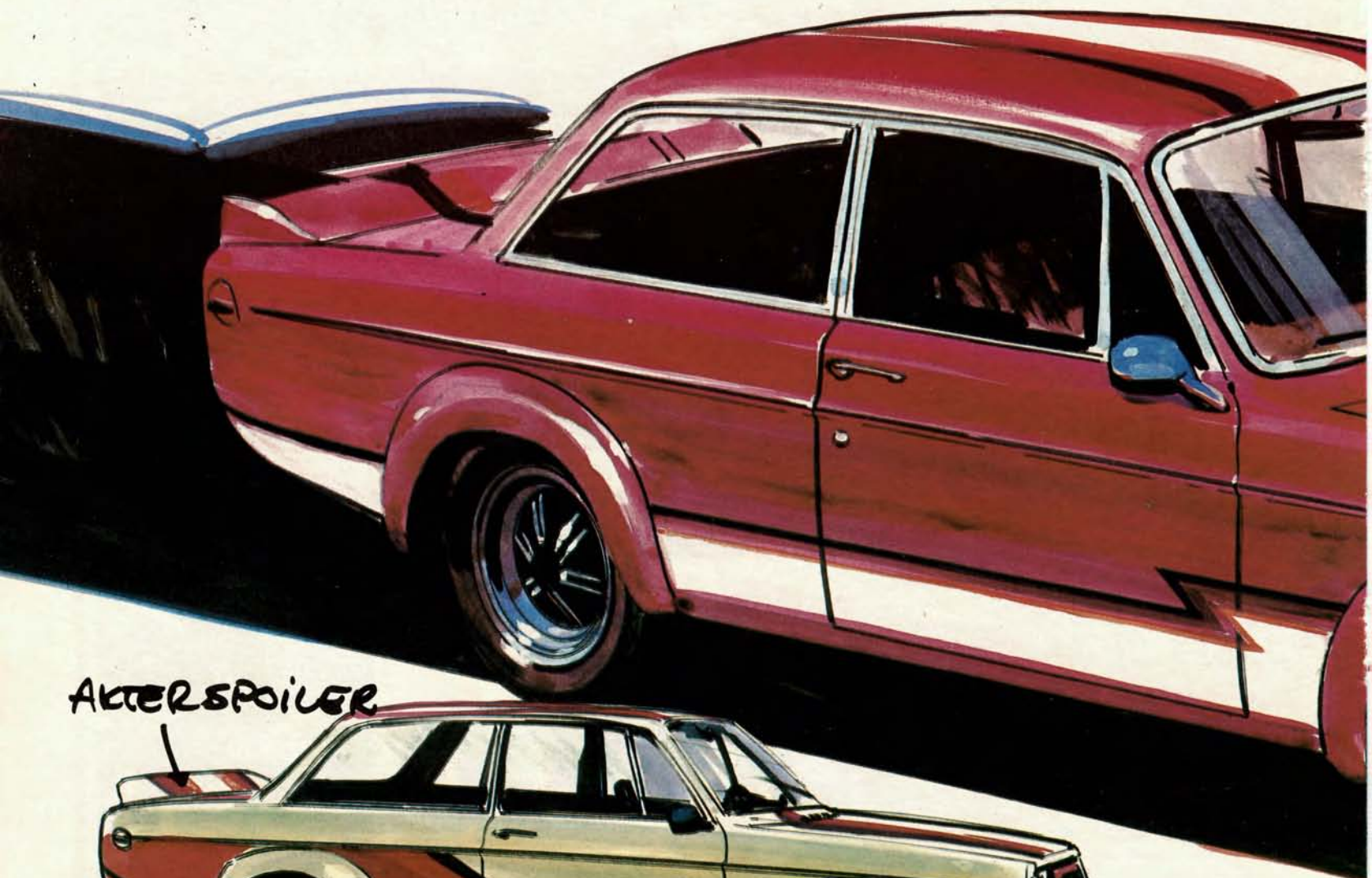


Vi bygger landets tuffaste Volvo-med turbo!

Den kan bli din i som



AKTER SPOILER



GASSTÖTDÅN

SKÄRMBREDDARE???



TURBOLADD
MOTOR 140

mar!



På det här uppslaget ser du våra första funderingar om hur en riktigt från gat-Volvo ska se ut och vara utrustad. Hur mycket kan det kosta att åstadkomma den? Hur bär man sig åt, var finns prylarna? Det kommer vi att ge svar på i fyra nummer framöver. För nu ska vi bygga den! Och när den är klar, kommer alla Teknikens världs läsare att kunna vara med och slåss om den – som första pris i vår stora tävling i sommar! ▶

UPARE

GT-FÅLGAR

AD
HK

PROGRESSIV
FÄDRING

FRONTSPILER



JUNE ENVALL 77

Ett snällt och snyggt krutpaket

■■■ Uppgift: att bygga Sveriges häftigaste Volvo.

Men det är inte bara att blåsa på. Det finns villkor: 1) den ska vara så snäll att man kan släppa iväg mamma till handelsbo'n med den och hon kommer hem igen. 2) den ska släppas ut på gatan igen efter verkställd besiktning hos Svensk Bilprovning.

Särskilt det senare villkoret begränsar möjligheterna att bygga. Vi har mycket stränga regler för hur mycket man får bygga om bilar som ska gå i vanlig trafik i det här landet.

Vi ska alltså se till att vi kommer så långt som möjligt inom lagens snäva ram, samtidigt som vi skapar en bil med "körharmoni".

Du kan vinna vår Volvo Turbo!

När Teknikens världs Volvo med turbo är färdigbyggd kommer den att bli förstapriset i en stor pristävling.

Ett maffigare pris får man leta efter!

Den kommer i sommar, pristävlingen som du inte ska missa. När vi väl är färdiga med vår projektbil, kommer det garanterat inte att finnas någon annan Volvo som ser ut som den!

Under hela byggandet kommer vi att steg för steg redovisa hur vi går till väga för att bygga bilen och vilka prylar vi använder. Vi kommer också att sätta upp en prislista på hur mycket prylarna kostar och ge tips om var de kan skaffas.

I några nummer framåt av Teknikens värld kan du följa förvandlingen: hur en helt vanlig, bättre begagnad Volvo förvandlas till en läcker gatbil – inom lagens ramar.

Bra byggbilar

Det första man måste göra för att bygga Sveriges häftigaste Volvo är att skaffa en Volvo. Därför började vi med att ge oss ut i vimlet av Stockholms bilhandlare.

Vi tittade på den ena Volvon efter den andra. Vi hade bestämt oss för att det skulle vara en 142:a.

140-serien har många fördelar som "byggbilar". Det är lätt att få tag på både nya och begagnade prylar till dem, och de är redan från början så pass stadigt byggda att man inte behöver göra några våldsamma modifieringar när



● *Inte ser den mycket ut för världen, inte, vår 142:a som ska bli Sveriges tuffaste Volvo på gatan. Krämfärgad, småskavanker i plåten,*

lite rostfläckar i skarvarna, inga dekorationer utom en liten radioantenn. Inte ens backspeglar. Anonym till självutplåning.

● *Inredningen var så smutsig och trasig att det drog ned priset på bilen en god bit. Smutsiga säten och mattor, baksätet sönderrivet längs hela översidan. Men det passade oss perfekt – ju fler skavanker som inte påverkade bilens funktion utan bara priset, desto bättre! Vi kollade förstas att de smutsiga mattorna inte dolde ruttna golv, utan frisk plåt.*



man vill "fräscha upp" dem.

Tvådrörrarsmodellen väljer man naturligt när man vill ha en så "sportig" variant som möjligt.

Det var också klart att vi skulle ha en B20-motor. Därför var en 69:a den äldsta tänkbara modellen, för det var då B20 kom på 142:an. Men motor är ju sådant som går att byta, och en snygg 68:a till bra pris kunde vi också tänka oss.

Ibland blir man förvånad över vad folk kan mena med "rostfri" och "fri från rost". Det fick vi höra vid många tillfällen när vi var ute och letade efter vår Volvo.

När man försynt undrade vad det var för ilsket röda ränder runt skärmkanter och vindruta blev svaret alltid: "Det där, ja, LITE får man ju räkna med på en bil som är nästan tio år gammal..."

Till sist hittade vi vår alldeles vanliga Volvo, som ska få genomgå förvandling till något helt annat än den någonsin drömt om sedan den lämnade Hisingen för åtta år sedan. Det är nämligen en 142:a av 1970 års modell, med 13 000 mil på mätaren, skabbig inuti, relativt prydlig utanpå efter mil och ålder, och den verkade

ganska frisk i vitala delar. Och med B20-motor.

Test på SBP

Vi hittade bilen hos Eklund & Svenson Bil AB ute i Enskede söder om Stockholm. Den kostade 7 100 kronor (efter prutning från 7 800). Vi tog den med oss till Svensk Bilprovning för att få den konditionstestad.

Man kan faktiskt få bilen köptestad hos SBP också, vilket kanske inte alla vet om. Testet är i stort sett detsamma som det man får hos M och KAK. Om man vill kan det kombineras med en kontrollbesiktning.

Grabbarna på SBP tyckte att vår bil var ganska frisk i stort sett. Den hade visserligen inte klarat en besiktning, men det visste vi när vi åkte dit. Två dåliga däck, inga yttre backspeglar, trasigt lyktglas och ett brustet avgasrörsfäste är

sådant som automatiskt kommer att åtgärdas när vi bygger om bilen. Lite glapp i en kardanknut och oljeläckage vid styrväxeln var det enda som kom fram utöver vad vi själva kunnat konstatera.

Och så fick vi bekräftat att motorn var i bra kondition. Så vi åkte tillbaka, skrev under kontraktet och betalade.

Ful inredning gav bra pris

Det tråkigaste och mest slit-samma jobbet när man ska bygga om är att reparera allvarliga rostskador. På vår Volvo finns det ett angrepp vid skarven mellan bakre vänstra hjulhuset och bagagerumsgolvet. I övrigt är det inget som behöver svetsas.

Vanligaste punkterna på Volvo 140-serien är annars huvfästernas infästning i motorrummet och hjulhusen in mot bagagerummet.



● Åke Norman på Svensk Bilprovning i Vinstad gick igenom bilen med luskam. Konditionstestet avslöjade inte något direkt alarmerande utöver det som vi redan hade kunnat se. Viktigast var att få bekräftat att motorn inte var så dålig att vi skulle behöva köpa ny.

Men där hade det klarat sig bra.

Priset, 7 100, är ganska lågt. Vi fick mycket bil för de slantarna. Delvis berodde det på att inredningen milt sagt såg för jåklig ut. Otroligt smutsig klädsel, baksätet var sönderrivet i överkanten.

Från vår synpunkt var det ju bara bra. Vi ska ju ändå förse bilen med ny inredning.

Då hade vi alltså bilen. Nu gällde det att hitta någon som kunde bygga dröm-Volvo.

Valet föll på Kjell Emilsson, före detta bilmek (på Volvoverkstad), tävlingsmekaniker på 60-talet och en period anställd på Svensk Bilprovning. Han har kvalifikationer både att bygga bilen och kunskaperna som behövs för



● Han som ska göra't heter Kjell Emilsson, gammal Volvo-mekaniker och -fantast. Dessutom har han arbetat på Svensk Bilprovning och är bekant med de regler som gäller. Vilket är av största betydelse. Det vore ju snopet om man byggde en bil, och sedan fick tummen ner när man kom och skulle besiktiga.



● Vi börjar bygga nerifrån. Första åtgärden är att se över hjulupphängning, styrning och bromsar. Gastrycksstötdämpare och progressiva fjädrar både fram och bak ska ge bilen de egenskaper vi vill att den ska ha: mjuk när den körs snällt, ett vilddjur när det går undan.

att den ska klara besiktningen innan den släpps ut på gatorna.

Kjell är Volvofantast i det privata också, så den rätta känslan för gamla Volvo finns där.

Det var bara att ställa honom framför uppgiften – vår något bedagade 142:a, som stod där och slokade i sin blekt beige kostym.

Inte såg den ut som något som

skulle kunna bli Sveriges fränaste gatbil, precis. Men är man Volvofantast kanske man ser sådant som andra inte ser. För Kjelles ögon lyste när han fick börja riva och bygga.

Börja alltid med chassit

Så började raggandet efter de rätta prylarna. Och vi började trimningen där en sådan alltid bör börja, med att modifiera och förstärka chassit: styrning, hjulställ och bromsar.

Volvo är en rejält byggd bil. Dimensionerna på det mesta på vår 142:a är så väl tilltagna att det mesta håller för en inte alltför våldsam ombyggnad, dvs att motorstyrkan hålls inom rimliga gränser. Men alla bitar måste naturligtvis noggrant gås igenom, och allt som är slitet ska bytas ut mot friska bitar.

Glapp i styrlederna kontrolleras och åtgärdas. Bussningar byts runt om. Bromsarnas belägg byts ut, funktionen kontrolleras. Skivorna får bytas ut mot nya om de är för mycket eller ojämnt slitna. På vår bil fanns det gott om stål kvar i dem, som tur var.

Väghållningen ska man aldrig kompromissa med om man ger sig på att höja en bils motorstyrka. Vår Volvo har fått nya, progressivt verkande spiralfjädrar runt om, gastrycksstötdämpare och kraftigare krängningshämmare.

Vi tog råd av gänget på Volvo Competition Service i Göteborg innan vi bestämde oss för var gränserna skulle gå. Det är ju ingen idé att gå till överdrifter heller – det kostar pengar att bygga bil.

Väghållningspaketet som vi har satt på garanterar att bilen klarar av både mjuk, komfortabel åkning och hårdåkning på kurvig väg. De progressiva fjädrarna är ju mjuka i början, och "nyper till" först när fjädringen utsätts för större påfrestningar.

Tillsammans med riktiga däck kommer det att ge Volvon vägegenskaper som svarar mot kraftresurserna.

En viktig bit i första skedet är också att skaffa sig en överblick över hela jobbet. Lackering och inredning kräver långsiktig planering. Annars kan det hända att man råkar ut för dubbeljobb och andra otrevliga överraskningar.

Den gamla inredningen åkte ur redan i första vändan, liksom motorn. Det är bäst att rensa ur så mycket som möjligt från början. Det gör det lättare att jobba.

Nästa steg blir motor och växellåda. Där kommer det att bli riktigt ljuvliga don. Men det väntar vi med till i nästa nummer av Teknikens värld.

Teknikens världs Volvo Turbo Fakta byggetapp 1

■ I första omgången är det mer kontroller och justeringar än ditsättning av nya prylar och trimning. Det vill säga om bilen är frisk. Avslöjar chassigenomgången brister i styrnings- och bromsfunktionerna kan det bli dyrt!

Vår friska 142:a behövde inget nytt utöver vad vi räknat med. Men för bussningar och diverse andra småprylar som alltid behöver bytas vid en renovering ska du räkna med att det går åt åtminstone ett par tusenlappar. Börja beräkningarna med att avsätta den posten så slipper du töja

alltför mycket på plånboken i efterhand.

Oljeläckaget vid styrväxeln fixas med hjälp av en enkel justering eller i värsta fall en packbox för cirka 20 kronor. I övrigt var styrningen utan anmärkning. I allmänhet åker man inte på större grejor än möjligen ett par styrtag för drygt 300 kronor.

Ar bussningarna så dåliga att man får byta alla både fram och bak går det på cirka en tusenlapp. Då är det bra att ha en ordentligt tilltagen diversepost i kalkylen.

Hittills har renoveringen

och nybygget på Volvon kostat oss så här mycket:

Inköp	7 100 kr
Test SBP	125 kr
Progressiva fjädrar fram och bak	840 kr
Väghållningssats (4 gastrycksstötdämpare och grov krängningshämmare)	785 kr
Bromsbelägg fram och bak	135 kr

Vi har också börjat tära på diverseposten på 2 000 kr som vi tagit med i beräkningarna. Den används till småprylar som vi redovisar i en klump när bygget är klart. ■