

URB 15/81

Vi bilägare bygger om gammal Volvo

Trimma med Turbo



Nu bygger Vi bilägare en Volvo-turbo! En fem år gammal 245 L, som redan gått över 8000 mil, ska få ytterligare 40 hästkrafter på gamla dar. Turbosatsen kostade nära 7000 kr. Dessutom tillkommer en del kostnader för montering och för genomgång av bilen. Är det en vettig investering? Effekten blir högre, det vet vi. En gammal bil får nytt liv – men håller grejerna? Och hur påverkas bränsleförbrukningen? Så småningom ska Vi bilägare ha svaret på alla frågorna.

Text och foto: Sven Zettergren

7000 kr ger 40 extra hästar



▲ Bilen bogserades till verkstad och fick en del rostskador åtgärdade. Bl a byttes sedermera en framskärm. Nu är den fräsch och mogen för trimningen.

◀ Vi tar lådan! Den innehåller allt som behövs för den gamla Volvos förvandling till utan också nytt oljeträg och miljoner – med en lätt överdrift – andra pryglar.

□ □ Turbo har blivit ett allt vanligare ord i bilsammanhang. För många har ordet nästan fått en magisk klang, det har blivit ett trolleritricket som plötsligt gör den tråkigaste bil toppintressant.

Det är också ett enkelt trimnings-tillbehör sägs det, en avgasdriven turbin som pumpar in mer luft och bränsle i motorn och därmed gör den starkare.

Om det nu är så enkelt, genialiskt och förbluffande bra med avgas-turbo, ska Vi bilägare nu undersöka.

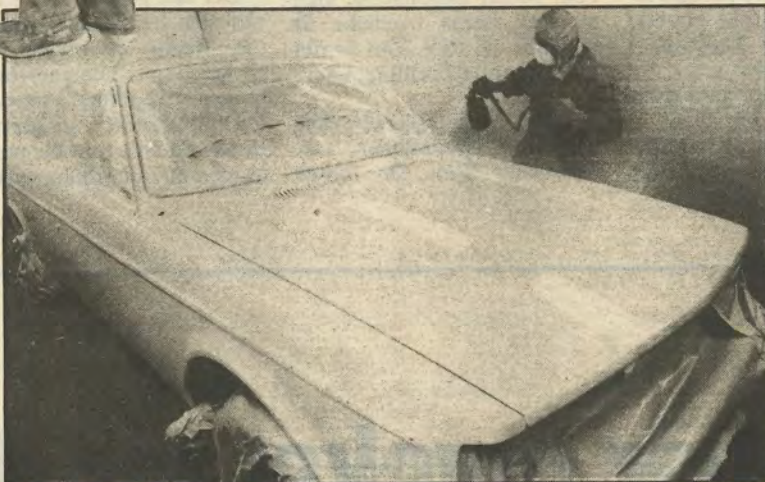
Som första bilföretag har nämligen Volvo nyligen presenterat en svensk förhållanden godkänd och avgascertifierad turbosats för montering på Volvos 240-serie. Med den här turbosatsen är det alltså första gången man här i Sverige kan "hemtrimma" en bil av de avgasrenade årsmodellerna från 76 och nyare.

Vi bilägare har köpt en turbosats för 6 915 kronor, en Volvo 245 L av 76 års modell för 16 500 kronor, och ska nu plocka samman det hela till ett turbobilsprojekt som säkert kommer att räta ut en hel del av frågorna kring detta med turbo.

■ Många frågor

För visst finns det många frågor kring turbo i allmänhet så trimning av bilmotorer i synnerhet. Det är ju tyvärr så att våra svenska avgasbestämmelser definitivt sätter stopp för all slags hemtrimning och turbomontering på bilar av 76 års modell och nyare. På bensinbilar ska vi kanske tillägga, på dieslar är det fortfarande möjligt.

Även om en bil med hemtrimmad motor skulle klara de svenska av-



Omlackningen kunde vi kosta på när vi ändå satsar så mycket på motorn. Vi ville att bilen också skulle bli snygg.

gasreningskraven, så faller allt på att endast etablerade svenska bilgeneralagenter tillsammans med biltillverkaren kan ansöka om att få göra prov för svensk avgascertifiering. Inga privatpersoner eller privatföretag kan alltså ansöka om tillstånd att t ex montera turbo på en bensinbil av 76 års modell eller nyare. Den bilen kan aldrig godkännas för gatbruk enligt vår nuvarande svenska lagstiftning.

Det är viktigt att känna till dessa fakta och det är därför som Volvos nya turbosats för gör-det-själv-montage kan sägas vara unik.

Volvos turbosats kan monteras på alla B 21-motorer fram till och med 80 års modeller. Den passar endast förgasmotorer och alltså inte motorer med bränsleinsprutning.

Med turbosatsen kommer effekten att öka från 100 hk till 140 hk, samtidigt som vridmomentet ökar med 30 procent. Enligt Volvo kommer bilens toppfart att överstiga 180 km/h, vilket bland annat innebär att bilen måste utrustas med högfartsdäck.

Det här med turbotrimning verkar så förbluffande enkelt innan man sätter sig in i de mängder av praktiska problem som dyker upp i ett sådant här projekt.

– Köp bilen och turbosatsen, smacka ihop det hela och kör. Det är väl inga problem, säger optimisten.

Men sanningen är en annan.

■ Se över motorn!

I vårt fall köpte vi en bil av 76 års modell. Motorn på vår 245 hade gått 8 000 mil. Den verkade vara i



Här – i motorutrymmet som gapar så tomt – ska underverket ske. Turbotillsatsen för nära 7 000 kr ska göra 100-hästaren till en 140-hästare. Kommer grejerna att hålla? Kan bränsleförbrukningen bli lägre?

god kondition, men skulle den hålla för en turbotrimning?

Efter en del diskussioner enades vi om att inte ta risken.

Det avgörande skälet var nog att Volvos turbosats kräver ett byte av oljeträg. För att göra detta byte måste motorn helst lyftas ur. Volvo tycker att det räcker med att motorn lossas och höjs en aning, men i praktiken visade sig det svårt. När så motorn ändå var ur bilen var det egentligen lika bra att gå igenom den helt och byta alla slitdetaljer som lager, kolringar, packningar, kamrem, kamremsspännare osv.

När motorn väl plockats ur och isär, visade det sig vara ett klokt beslut. Motorn var i god kondition, men flera av slitdetaljerna var på gång för ett byte. Det hade varit osäkert om motorn klarat speciellt

många hundra mil med turbotrimningen.

En av framskärmarna behövde också bytas och dessutom fanns en del rostskador på karossen. Det avgjorde beslutet om att lacka om bilen, i en tvåkomponents vit färg utanpå och svart i motorrummet. Allt krom ska lackas mattsvart.

■ Ett projekt!

Det som från början såg ut att vara en relativt enkel åtgärd, har nu plötsligt blivit mer omfattande.

Motorn är urplockad, plåtjobben klara, bilen nedslipad och lackad. Turbosatsen har anlänt i en stor trälåda från Volvo, med en storlek och tyngd som ger föraningar om att det här med turbotrimning nog är betydligt mer omfattande än att bara klämma in själva turboaggregatet någonstans på avgasröret. □

URB 15-81

UTB 18/81

VILKET



Vi bilägares Volvo Turbo är klar och den går! Av en 76:ans Volvo stationsvagn på 100 hästar har det blivit en turbo på 140. Men det var inte så lätt att plocka ihop alla bitarna – mer än 200 delar – som reklamen ger intryck av. Nu kan vi säga det: det är definitivt inget jobb för amatörer att bygga om en gammal Volvo till turbo.

Av Sven Zettergren
Foto Ulf H Holmstedt



□□ Tänk dig 40 extra hästkrafter under motorhuvu i din bil. Vilket krutpaket! Lätt ordnat med Volvo Turbosats. Inga stora och besvärliga ingrepp vid monteringen. Hela blocket behålls intakt. Turbosatsen innehåller alla detaljer du behöver vid monteringen. Inget extra tillkommer!

Så marknadsför Volvo sin nya turbosats som går att montera på alla B21 förgasarmotorer från 76 till 80 års modell av Volvo personbilar.

Läs gärna citatet av Volvos reklam en gång till, för Volvos entusiasm över turbosatsen har kanske svallat över en aning. Det fick Vi bilägare erfa när vårt turbobilsprojekt rullade vidare med monteringen.

Med även om reklamen har sina överdrifter, kan man inte komma ifrån att Volvos nya trimningspaket med avgasturbo är ett för svenska förhållanden unikt tillbehör. Men det här trimningspaketet är det nämligen absolut första gången man kan "hemtrimma" en bil av årsmodellerna från 76 och nyare.

1976 infördes en bestämmelse som kallas F 40 i regelboken och som innebar skärpta krav mot avgasutsläpp. I praktiken innebar den här bestämmelsen att personbilar av 76 års modell och nyare inte kan "hem-

trimmas". Motorns data och utrustning måste helt överensstämma med den bil som bilfabrikanten fått typgodkänd, annars blir det körförbud.

Men Volvos turbotrimningspaket har fått både avgascertifikat och typgodkännande och klarar alltså de svenska avgasbestämmelserna. Det är detta faktum som gör Volvos turbosats intressant.

■ Enkel princip...

Vid bilägares turbotrimningspaket var ett av de första som levererades av Volvo. Vid den tidpunkten hade inte Volvos egna verkstäder fått tillräcklig utbildning på monteringen av den här turbon, så vi beslöt att utföra det i egen regi med hjälp av Benny Lindbrandt på BLT Turboteknik i Stockholm.

För att återigen citera Volvos turbotrimningsreklam:

Inga stora och besvärliga ingrepp vid monteringen.

Det verkade ju lätt...

Om du någonsin läst om turbotrimning av bilmotorer så har du säkert fått uppfattningen att en avgasturbo är ett både enkelt och genialiskt trimningstillbehör för en bensinmotor.

Det kanske var så en gång, för principen är enkel. Man leder helt enkelt motorns av-

gaser igenom ett turbinhus. Farten på avgaserna sätter en turbin i rotation. Kraften i denna rotation används till att pumpa in mer luft och bränsle till motorns förbränning. Resultat: högre effekt.

■ ...men svårt i praktiken

Principen för turbomatning är således lätt att förstå, men i praktiken stöter man på flera problem. Att det inte är så helt enkelt anar man direkt när Volvos turbosats anländer i en stor trälåda. Fylld med nya prylar.

Turbosatsen innehåller mer än 200 delar, stora och små. Snyggt och prydligt sorterade och numrerade i plastpåsar.

Men ändå, den som hade trott att turbotrimning med dagens teknologi är lätt att utföra, får sig en ordentlig tankeställare. Det ligger en hel del arbete framför en när turbotrimningssatsen är upppackad.

Vi bilägares Volvo 245 av 76 års modell, inköpt för 16 500 kronor speciellt för det här ändamålet, hade gått cirka 8 000 mil. Vi hade valt att plocka ur motorn och renovera den innan turbomateringen, främst för att vara på den säkra sidan när det gällde hållfastheten.

Här glider den 140 hk starka, turbotrimmade motorn ner i motorrummet. Vackert röd och mattsvart med krom och blanka detaljer.

Helrenoverad för 3 850 kronor, billigare än en utbytesmotor. Så här såg motorn ut strax innan den monterades ihop. Notera att vi även bytte koppelingen mot en hårdare. Detaljerna på bilden hör bara ihop med motorrenoveringen.

■ Renovering för 3 800 kr

Med turboaggregatet på skulle vi öka motorns effekt från cirka 100 hk till 140 hk. All motortrimning ökar belastningen på motorns slitdelar och därför är risken alltid stor att begynnande fel kommer med blixstens fart om man inte ser efter att motorn är i bra skick. Vad som är "bra skick" är många gånger svårt att avgöra utan att plocka ner hela motorn. En motor som gått 8 000 mil kan befinna sig i riskzonen i det här avseendet.



Helrenoveringen av motorn gick på 3 800 kronor. Alla lager byttes, kamrem och kamremspännare, nya kolvar och helrenovering av topplock.

På bild ovan kan du se hur motorn såg ut strax före monteringen. Inom parentes kan nämnas att motorn efter helrenovering är i skick som en utbytesmotor. Men en sådan kostar cirka 6 000 kronor, så vår helrenovering blev billigare.

■ Inget för amatörer

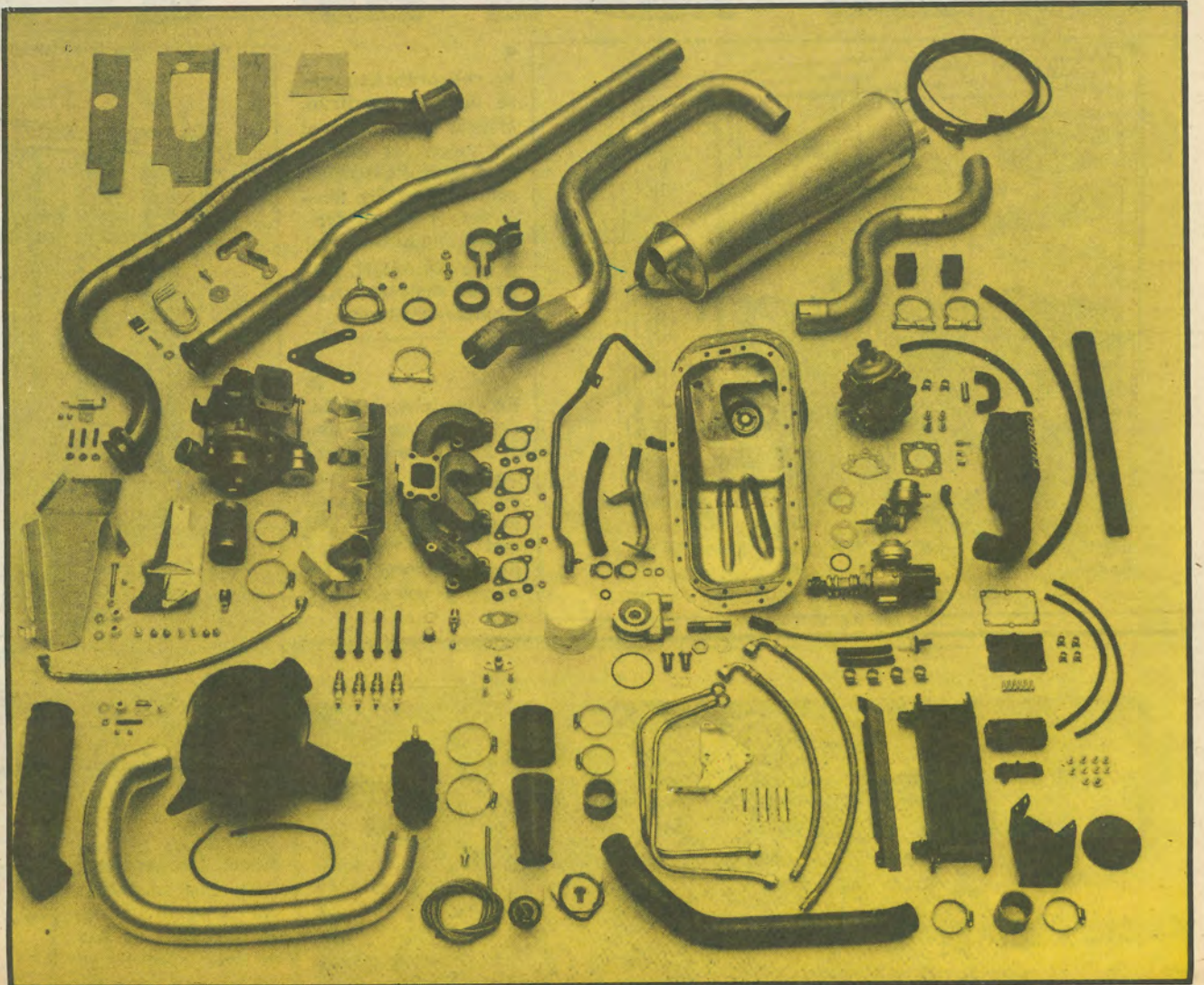
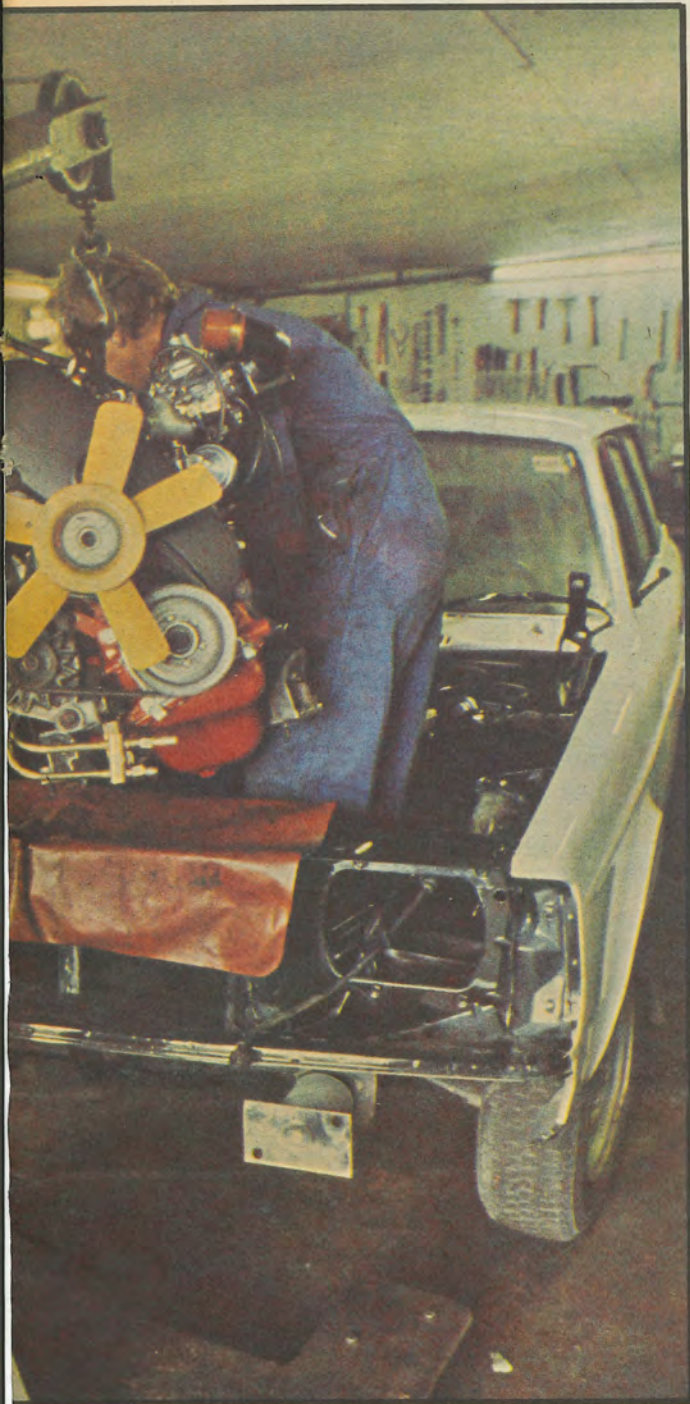
Tillsammans med de pryd-

ligt förpackade delarna i turbosatsen följer monteringsanvisningar. Ambitiöst gjorda, men uppriktigt sagt måste man väl vara insatt, både som bilmekaniker och i turboprincipen, för att kunna dra nytta av den.

Den som inte är någotdera, gör sig knappast besvär. Att montera Volvos Turbosats är då helt enkelt för svårt. Glöm Volvos entusiastiska reklamfraser i inledningen. Ingrep- pen blir både stora och besvärliga för den som inte har rätt kunskaper och utbildning. Och verktyg...

JOBB!

Men nu har vi fått 140 friska hästar



Över tvåhundra detaljer finns i Volvos Turbotrimningspaket. Här finns, förutom turboaggregatet, bland annat nytt grenrör, ny förgasare av tät modell, oljekylning, avgasrör med grövre diameter och endast en ljudämpare, samt massor av brickor, skruvar, slangar och sladdar, skyddsplåtar och packning som det gäller att hålla noga reda på vid monteringen. Hela satsen kostar 6 915 kronor.

Nu har allt hamnat på rätt plats, motorn har startat för första gången och tändningen justeras med stroboskoplampa. Som synes har det blivit en hel del extraprylar som nu fyller upp motorrummet jämfört med en standardbil.



När vi sammanfattar intrycken efter monteringen finner vi att det stora problemet med Volvos Turbosats är bytet av oljeträget.

■ Trångt för tråg

För att kunna göra detta anser Volvo att man bara ska behöva lossa motorn från de främre motorfästena och lyfta den en aning i framkant. På så vis kommer man åt att skruva loss oljeträget – eller oljesumpen som den också kallas. Men framvagnsbalken sitter i vägen och därför är man tvingad att skruva

loss oljepump samt ett oljerör genom den smala springan mellan motorblock och tråg. En tränad Volvo-mekaniker klarar det säkert, men knappast en glad amatör.

Och även om han lyckas lossa oljepumpen på det här sättet, så måste det nya tråget – som är något större – monteras dit på omvänt sätt. Och det vet alla som meckat med bilar, att om det är svårt att få bort en pryl på en bil, är det sjudubbelt värre och sätta tillbaka allt igen.

Benny Lindbrandt, som

provat några gånger med Volvos 240-serie, vet att svårigheten är att få tätt i oljeröret som går från pumpen till motorblocket. Om man lyckats eller inte får man inte veta förrän motorn sitter på plats och kan startas.

■ Motorn på plats . . .

Skälet till att vi dröjer oss kvar vid problemet med bytet av oljeträget är att det faktiskt är just detta som är det stora problemet med Volvo Turbopaket.

Orsaken till att man ska byta oljeträget är nämligen endast att Volvo valt att använda samma oljeträg som man har till sin egen serietillverkade Turbo-bil. En avgas-turbo måste nämligen ha smörjning och returledning från den smörjningen mynnar på serie-Turbon ut genom oljeträget.

Hade Volvo istället kommit på en annan lösning för returolja från Turbon hade man kunnat bibehålla originaloljastråget och monteringen av Turbosatsen hade blivit långt enklare. Motorn

hade kunnat sitta kvar i sina fästen.

Men nu sitter allt på plats, och nu sitter både nyrenoverad och nymålad och ny kronan på verket sitter turbotrimningens alla detaljer på plats.

■ . . . och den går!

Turbon är en engelsktillverkad Garret. Allt som finns i turbosatsen är av hög kvalitet, det ser snyggt och proffsigt ut. Långt från allt man förknippar med vedbodtrimning.

Jodå, motorn gick igång på en gång när alla sladdar och

slangar kopplats samman. Den första försiktiga provkörningen gav också klart besked om att det, helt i enlighet med Volvos reklam, finns mera "krut" i motorn. Men det blir ingen turboknuff, effekten verkar vara ganska jämnt fördelad över varytalet.

Men nu ska motorn köras in något hundratil mil, och dessutom planerar vi att fräscha upp resten av bilen. Hur det gjordes och hur bilen slutligen kommer att se ut, får du läsa om i ett kommande nummer av Vi bilägare. □

Här är räkningen – 53 000 kr!

Nu är den alltså helt klar. Besiktigad och godkänd av Svensk Bilprovning. Och visst blev det en fin bil. Ser ut som en alldeles ny modell – kanske av modellåret 1982. Många tror det! Den amerikanska grillen förvillar – liksom GTX-märket – fälgarna – takracket!

Men var det värt pengarna? Sluträkningen kom att hamna på drygt 53 000 kronor! Och visst är det annorlunda. Men ändå bara en bil att åka i mellan punkterna A och B.

Av Sven Zettergren

Foto Ulf H Holmstedt och Sven Zettergren

□□ Det blir alltid mycket dyrare än du tror att bygga om en gammal bil.

Det här är en sanning som alla som ägnat sig åt att bygga om gamla bilar ler igenkännande åt. För när allt kommer till ett slut, alla räkningar är betalda och bilen står färdig och körklar, så är det ju fortfarande bara en bil. Mer eller mindre ovanlig, men fortfarande *bara en bil*. Ett transportmedel som flyttar personer från A till B.

Så när det är dags att hänga en prislapp på ombyggnadsprojektet är det lätt att med eftertankens kränka blekhet fråga sig – var det värt pengarna?

För Vi bilägares del är svaret ja, eftersom vi nu här kan redovisa alla kostnader och problem med ett ombyggnadsprojekt av den här kalibern. Till vägledning för en del, till varning för andra.

En sak står i alla fall helt klar så här i efterhand. Den som inte kan utföra jobben själv utan tvingas lämna in bilen på verkstad för minsta lilla åtgärd, blir snart utfattig.

■ Tänk efter – före!

Tänk dig alltså för innan du sätter igång ett liknande ombyggnadsprojekt som Vi bilägares. Har du inte kunnande, verkstadsplats med en riktig uppsättning verktyg, kommer du snart att finna att du lika gärna kunde ha köpt en ny bil.

Ta bara en titt på vår räkning för turbobilsprojektet. Den slutar på drygt 53 000 kronor vilket alltså är totalpriset för det här projektet i en slags gör-det-självversion.

I detta pris ingår då div arbeten, transporter m m för vilket vi betalt 8 000 kronor. En stor del av den summan kan reduceras av den som ger sig på det här jobbet själv. Men här är det utfört av andra.

Priset omfattar också arbetskostnad och material för plåtreparationer och lackering för sammanlagt nära 10 000 kronor.

Summan kan verka svindlande för den som inte är van vid kostnader för verkstadsbesök, men med tanke på vad som

gjordes åt bilen är kostnaden faktiskt låg.

För detta pris lackades nämligen bilen även inuti samtliga dörrar och dörrsidor, i motorrum och under kylargrill i en avvikande färg. Vidare lackades bilen i en tvåkomponentfärg, en dyrare och förhoppningsvis också tåligare lack.

Som jämförelse till vår lackkostnad, kan nämnas att Bilia – Sveriges största Volvo-handlare – tar drygt 5 500 kronor för en hellackering av en 245:a i vanlig färg, alltså vare sig metalliclack eller tvåkomponentslack.

■ Motorn som ny!

Vår sluträkning omfattar också en motorrenovering för 3 800 kronor. Denna gjordes enbart av det skälet att vi ville vara på säkra sidan för motorns kondition i samband med turbomonteringen.

Bilens motor hade gått 8 000 mil, en stor del i stadstrafik. Kanske hade den hållit, kanske inte. Nu vet vi i alla fall att motorn är i nyskick med turbosatsen på.

Volvos turbosats till 240 kostar 6 915 kronor. Det priset inkluderar allt som behövs för själva turbotrimningen, men i praktiken slipper man inte undan så billigt.

Eftersom turbotrimningen ger bilen högre toppfart, måste den för att godkännas av Svensk Bilprovning också förses med högfartsdäck, s k HR-däck som tål toppfart över 180 km/h.

Så även om man klarar turbomonteringen själv och bibehåller de gamla originalfälgarna på bilen, måste man räkna med en merkostnad på uppemot 2 000 kronor för nya däck.

Till detta kommer dessutom ett obligatoriskt besök hos en auktoriserad Volvo-verkstad som *måste* kontrollera att turbosatsen monterats rätt och sedan ge ett signerat godkännande av Volvo. Annars godkänns inte bilen av Svensk Bilprovning.

Dit måste nämligen bilen för en registreringsbesiktning. Bilia i Stockholm klarade av den detaljen åt oss till en sammanlagd kostnad av 178 kronor, vilket

förmodligen är billigt.

När du nu läser vår sluträkning för turbobilsprojektet kan det vara intressant att veta hur mycket det skulle kostat att låta en auktoriserad verkstad utföra all monteringen.

■ Rätt pris – 71 000!

För enbart monteringen av turbosatsen skulle en auktoriserad Volvo-verkstad debitera mellan 3 000 till 4 000 kronor. Ingen vi talat med tillämpar fast pris, man debiterar istället timtid (180 kronor i timmen inklusive moms) och man beräknar att tidsåtgången blir mellan 20 till 30 timmar.

Totalt har vi beräknat att vi lagt ner cirka 100 timmars arbetstid inklusive monteringen av turbosatsen, GTX-satsen, solfilm, takräck, klädsel och mattor m m. Med normal verkstads-kostnad skulle priset då öka med ytterligare 18 000 kronor (!), en summa som alltså i så fall ska läggas på vår sluträkning.

På så vis skulle bilens pris öka till drygt 71 000 kronor! Och det är väl egentligen det priset man borde räkna kallt med när man frågar sig – Var det värt pengarna?

För visst blev bilen läcker och väcker berättigad uppmärksamhet var helst den visas.

Men man blir onekligen lite betänksam när vi visade upp bilen på ett av Stockholms största bilvaruhus. Alla bilförsäljare skockades runt bilen och hade enbart berömmande ord att säga om den. Proffsigtt jobb, snyggt och utan överdrifter.

Men på frågan om vad bilen kunde tänkas vara värd, tassade de flesta försäljare iväg för att slippa den besvärliga frågan.

Några stannade kvar och till slut enades de om ett svar – Får du 30 000 kronor för bilen får du vara tacksam. För när allt kommer omkring är det ju fortfarande bara en 76 års modell av Volvo 245, om än väldigt snygg.

I ett kommande nummer av Vi bilägare redovisar vi ett test på bilen – vad fick vi för pengarna? □

Trimma med

Turbo

Räkning

Inköp av Volvo 245 årsmodell 1976	16 500 kr
Turbosats från Volvo R-sport	6 915 "
Motorrenovering av BLT	
Turboteknik	
Plåtreparationer	3 800 "
Lackering	2 284 "
GTX-sats från Volvo	5 926 "
Klädsel från Exclusiv Bilklädsel	2 700 "
Mattor	1 125 "
Solfilm från Solfilmsspecialisten	395 "
Lättmetallfälgar från Brorssons	285 "
Good Year GPS HR-däck	2 300 "
Takrække från Volvo, USA-modell	2 204 "
Besiktning hos Bilia och Svensk Bilprovning	680 "
Diverse arbeten, transporter m m	178 "
TOTALT	8 000 "
	53 292 kr



PLÅTREPARATIONER (2 284 kronor)

Vi gav 16 500 kronor för vår 245, vilket var ovanligt billigt för en 76:a. Men bilen var i behov av en del plåtjobb, bland annat var vänster framflygel genomrostad och fick bytas. Några småbucklor och rostskador lagades också.



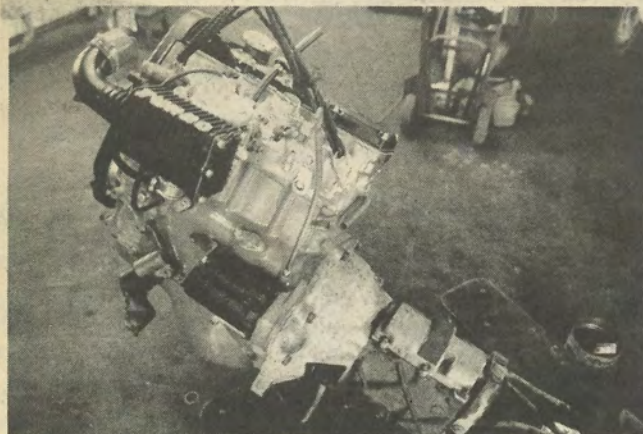
LACKERING (5 926 kronor)

Efter plåtreparationerna var bilen i behov av lackering, men eftersom originalfärgen var i en tråkig beige nyans, enades vi till slut om en hellackering. Den utfördes av Spånga bil i en tvåkomponentslack, i en vit nyans som populärt kallas Porsche-vit. Den är aningen gul och behagligt vit för ögat. Samtidigt lackades även motorrummet och för att göra bilen lite speciell valde vi här en svart färg. Tvåkomponentlacken är mycket slagtålig och hållfast och det är faktiskt få lackfirmor som åtar sig att måla tvåkomponentfärger. Det anses vara mycket svårt och utförs egentligen bara hos en del tillverkare av dyrare bilar.



MOTOR (totalt med turbosats - 10 715 kr)

Som vi berättade om i ett tidigare nummer av Vi bilägare, plockades motorn ur vår 245:a och helrenoverades. Detta som en ren säkerhetsåtgärd, vilket drog med sig en extrakostnad på 3 800 kronor. Volvos turbosats kostar sedan 6 915 kronor och består av sammanlagt drygt 200 olika delar. Det krävs faktiskt en hel del verkstadskunskap för att montera turbosatsen, det är inte fullt lika enkelt som Volvo gör sken av i sin reklam.



FÄLGAR OCH DÄCK (4 504 kronor)

Med Volvos turbotrimning följer också byte av däck. Högfartsdäck, sk HR-däck måste man ha, annars godkänns inte bilen av Bilprovningen. Vi valde att samtidigt byta till lättmetallfälgar. Valet föll på Traxfälgarna från Brorssons i Mariannelund. Med 6,5 tums bredd och 14 tums diameter är den godkänd av Bilprovningen. Fälgarna kostar 575 kronor styck. Good Year GPS-däcken kostade med montering och balansering totalt 2 204 kronor. Däck och fälgar gav bilen ett rejält utseendelyft.



SOLFILM (285 kronor)

Det har ju blivit allt populärare med tonade fönster, men ett enklare sätt är att montera solfilm själv. Vi köpte en färdigstansad sats till 245 från Solfilmsspecialisten i Stockholm. Den stora satsen för 285 kronor täcker alla rutor utom framruta och de främre sidorutorna. Vattensprayflaska, rakblad, gummiskrapa och sämskskinn är allt som behövs. Plus lite tålamod vid monteringen. Arbetsbeskrivning medföljer.

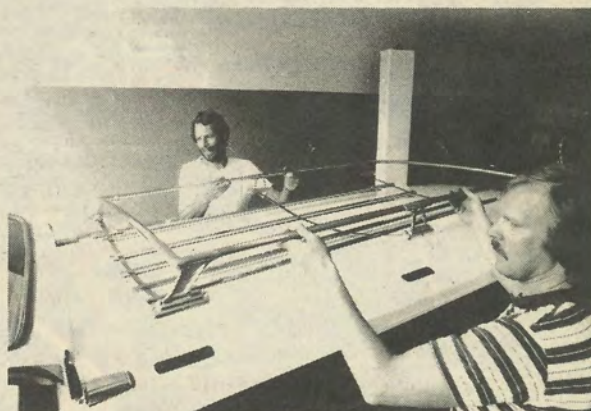
VOLVOS GTX-SATS (2 700 kronor)

Lägger man ner mycket arbete på en bil, vill man gärna att det ska synas utanpå också. Så vi beslöt att montera Volvos sk GTX-sats, bestående av bland annat USA-grill med fyra strålkastare, frontspoiler, nya lister och en del annat. Strålkastar rengörare med högtryckspolning ingår varför arbetet kräver lite mer än man från början tror. Utförlig arbetsbeskrivning medföljer dock, så även om arbetet tar sin tid bör man hitta rätt till slut. Utseendet blev verkligen uppseendeväckande. Är det här nya Volvon?, frågar folk.



KLÄDSEL OCH MATTOR (1 520 kronor)

När Volvon var helt klar, nyputsad både utanpå och inuti, visade det sig att skicket på klädseln inte var bra. Solkig och nött passade den inte alls ihop med bilen i övrigt. Så vi vände oss till Exklusiv Bilklädsel i Malmö som sände oss en helt ny överdragsklädsel man kallar Formell II. Den har stoppade kanter som ger en viss känsla av skålat säte och det gjorde faktiskt komfortmässigt mer nytta än vi från början trodde. Till framstolar med nackstöd kostar den här klädseln 675 kronor, till baksätet 450 kronor. Dyrt, ja visst, men nu blev bilen snygg inuti också. Och långt billigare än att byta stolarna. Nya mattor, med berömvärdt fin passform över Volvos kardantunnel, kostade sedan 395 kronor.



TAKRÄCKE (680 kronor)

Ytterligare lite flärd vi föll för. Som kronan på verket monterades Volvo USA-takräcke. Det måste skruvas fast i taket och kräver onekligen lite mera plock än att bara montera ett vanligt takräcke. På den här bilen passar det bättre, men är kanske i gengäld lite för fint för att lastas på, vilket onekligen känns lite fänigt. Bortkastat eller inte, dömer själva.

UTB 24/81

Hembygget mot fabriksbilen



"På efterkälken i alla avseenden"

Hur klarar sig Vi bilägares hembyggda Volvo-turbo mot en fabriksbyggd Volvo Turbo?

Svaret är att den hamnar på efterkälken i alla avseenden. Standardbilen är helt enkelt inte dimensionerad för att trimmas med turbo och det saknas både några hästkrafter och en del prestanda jämfört med en fabriksbyggd turbo. Dessutom är den mindre bränsleekonomisk.

Av Sven Zettergren
Foto Anders Rising

□□ Vi bilägares ombyggda Volvo 245, numera känd under namnet "Turboambulansen", har rullat sina första tusen mil. Helt utan problem och med många uppskattande omdömen från trottoarpubliken.

Ytligt sett ser bilen fortfarande ut att vara i skick som ny, fast det i verkligheten är en 76:a av enklaste L-modell som nu rullat 9 000 mil, varav 8 000 före sitt nya turboliv.

Sluträkningen visade att bilen totalt kostat oss 53 292 kronor, en summa som med åtskilliga tusenlappar överskred vad vi från början räknat med.

Detta är hembyggarens stora dilemma. Att bygga om en gammal bil drar ofta med sig betydligt större kostnader än man räknar med från början. Så när man summerar allt är det lätt att ställa sig frågan:

Var det värt pengarna?

Huvudskälet till att vi från början gav oss på det här projektet var att Volvo presenterade sitt "Turbopaket", ett trimningstillbehör som för första gången gjorde det möjligt att hemtrimma en svenskregistrerad bil av de avgasrenade årsmodellerna från 1976 och nyare.

Volvos turbotrimningssats kostar nära 7 000 kronor, vilket i och för sig får anses relativt billigt. Men motoreringen drar lätt med sig flera kostnader, kanske motorrenovering men framför allt däckbyte för att bilen ska kunna godkännas av Svensk Bilprovning. Efter turbotrimningen måste bilen registreringsbesiktigas, vilket är en både dyrare och mer omfattande

undersökning än den årliga kontrollbesiktningen.

Men vad får man nu för bil med Volvos Turbotrimningssats? Bli den snabb? Får man någon "turbo-kick"? Drar den mycket bensin?

Frågorna är många.

Ja, allt beror på vilka förväntningar man har. Har man i hela sitt liv kört omkring i en svajig gammal Opel, tycker man kanske att den här bilen är rena drömmen att köra.

Men det ligger närmast till hands att jämföra den med Volvos egen fabriksstillverkade Turbobil, och det är vad Vi bilägare gjort.

Jämförelsen är synnerligen intressant, men resultatet snudd på katastrof för vår egen bil försedd med turbotrimningssatsen.

Jämförelsen visar nämligen att man aldrig kan få en bra symfoniorkester med bara en skicklig violinist.

Låt oss förklara närmare. Visst har den blivit starkare och snabbare med turbotrimningen, vår Volvo 245 L av 1976 års modell. Men samtidigt upptäcker man att det finns så mycket som inte stämmer. Bilen är helt enkelt inte tänkt för en starkare motor än den hade från början.

Fjädringen känns numera mjuk och sladdrig. Så upplevde man det inte med den gamla motorn. Den förstärkta kopplingen går trögt och styrningen har blivit tung med de breda däcken.

Bilen skulle faktiskt behöva förstärkt fjädring och kraftigare stötdämpare, den skulle behöva servostyrning, kanske kraftigare bromsar och en mera lättassisterad koppling.

Om man skulle åtgärda allt detta skulle säkert bilen bli bättre, men det skulle samtidigt föra med sig skyhöga kostnader.

Vi bilägares testchef:

Imponerar på landsväg

□□ Om jag *inte* behöver tänka på vad den här bilen har kostat och *inte* har chansen att göra en direkt jämförelse med Volvos egen turbomodell à 78 200 kr – utan kombiutrymmen – vilken uppfattning får jag då av Vi bilägares projektbil?

Vi bilägares "testpilot" Stig Björklund tog ut turbokombin på en kort provtur och gav det här omdömet:

– Som stadsbil skulle jag inte rekommendera den här bilen, men för den delen inte någon annan turbomodell heller. Visst är det, som Sven Zettergren mycket riktigt påpekar, framför allt kopplingen som gör den här bilen svårkörd, men även smidigare turbobilar kan "vrenskas" som återhållna tävlingshästar i stan...

Ute på landsvägen är det betydligt lättare att börja tycka om turbokombin. Vid 110 km/h på mätaren brummar den visserligen rätt skapligt, mycket beroende på att det är just en kombi som förstorar däck- och transmissionsljud, och vid 120 km/h kommer ett påtagligt smattrande insugningsljud in i bilden. Det behöver inte nödvändigtvis vara en nackdel för rätt typ av förare, och även i så fall kompenseras mycket av det härliga temperamentet.

Man får ingen "spark i ryggen", när man ger full gas i motorvägsfart, men bilen börjar hämta upp fart på ett imponerande sätt, och sedan vill den tydligen bara öka och öka...

Visst skulle det sitta fint med en femte växel, men jag vet enklare bilar där den bristen har känts mycket mera påtagligt.

Däremot reserverar jag mig körmässigt för det eleganta taksäcket – det förstör ljudkomforten alldeles i onödan, och det kostar säkert också en del i form av högre bränsleförbrukning.

Fjädringskomforten kan jag stå ut med, men däremot är kombinationen sliten styrning – breda högfartsdäck inte särskilt lyckad. Vid långsam körning på grusväg både hör och känner man hur framhjul och styrningen "fladdrar", och även vid snabb landsvägskörning finns det kvar en liten men irriterande rest av spel i styrningen. Däcken tar på något sätt kommandot över hela styrinrättningen.

Men ändå... Som landsvägsvagn bör turbokombin passa många ungdomliga förare, och då gör det kanske inte så mycket att t ex segdragningen inte matchar toppeffekten.

Antingen får man hålla varv på motorn eller accelerera mjukt på växel, men har man sedan väl kommit upp i fart och lagt in fyran är det inte många som hänger med.

Många har säkert en undrat varför just den här 245:an smiter förbi köerna så lekande lätt, så ett proffsigt Turbo-emblem på bakluckan skulle inte sitta i vägen.

UTB 24-81



▲ Här är dom – Volvo original 244 Turbo (närmast kameran) och Vi bilägares gamla, men uppsnyggade och iordningställda Volvo 245 med turbotillsats. Ingen av dem skäms för sig.

◀ Vi bilägares hembyggda turbo – en 1976 års Volvo 245 kompletterad med Volvos turbosats – är unik. Den är snygg att se på (bilen t h) och den har kombins fördelar parade med det lilla extra som turbon ger. Men den kommer efter i nästan allt om man matchar den mot en "riktig" turbo, en fabriksbyggd och fem år yngre Volvo Turbo.

▶ Så ser inte en vanlig 245:a av 1976 års modell ut under huven. Men Vi bilägares gör det. Vi bilägares Sven Zettergren (projektledare för turbobygget) och Stig Björklund (biltestare) tar sig en titt på härligheten under huven.



enden"

Allt man saknar och mer därtill finns i Volvos egen Turbobil. Den som haft möjligheten att göra en direkt körjämförelse mellan bilen med turbo-trimningssatsen och den fabriksstillverkade Turbo-bilen, upplever skillnaden som pinsamt stor.

Att köra Volvos fabriksstillverkade Turbo-bil är som att dirigera en bra symfoniorkester, att köra en bil med Volvos turbotrimningssats är som att dirigera en ensam bra violinist. Det är skillnaden.

I Volvos fabriksbyggda turbobil stämmer det mesta, från styrning, fjädring till motor och bromsar.

Vi bilägares projekt-turbobil skenar iväg som ett skållat troll. Den gör 0-100 km/h på 10,2 sekunder, men sedan är körglädjen slut. När man provat accelerationen några gånger är det roliga över och de flesta förare anpassar sedan sitt sätt att köra bilen som om den haft betydligt svagare motor.

Dessutom blir bilen lite surrig i landsvägsfart, den saknar en femte växel för att bli en riktigt behaglig långfärdsbil. En femte växel skulle med all sannolikhet också minska bränsletörsten.

■ Törstig bastard

Volvos Turbo-bil är försedd med starkare motor. Medan vår projektbil har 140 hk har Volvo Turbo 155 hk. Volvos turbotrimningspaket passar nämligen bara förgasarmotorer, medan fabriks-turbobilen har bränsleinsprutning. Volvo Turbo accelererar 0-100 km/h på ca 9,2 sekunder. Vi bilägares är ungefär 1 sekund långsammare.

Medelförbrukningen för vår projektbil under de första tusen mil blev cirka 1,25 liter per mil. På långkörningar har förbrukningen hållit sig på 1,1 l/mil för flera förare och det verkar vara ungefär den lägsta siffra man kan komma ner i om man ska hålla normal riksvägstakt.

Volvo Turbo original har mer körglädje och kan på vissa långkörningar faktiskt visa lägre förbrukning, mycket beroende på en femte växel och bränsleinsprutning.

Hur man än sammanfattar intrycken av Vi bilägares projektbil, kan man inte komma ifrån att bilen blivit en bastard. Volvos Turbotrimningspaket för 7 000 kronor kan inte förvandla en förgasar-Volvo till samma välbalanserade krutpaket som Volvos fabriks-turbobil.

Är det bara prestanda du är ute efter kan du lika gärna välja en Volvo med bränsleinsprutning men utan turbo, GL eller GLT beroende på årsmodell. Den har 136 hk vilket ger ungefär samma prestanda som med turbosatsen.

Låter omdömena om Vi bilägares turbobilprojekt som en besvikelse? Kanske, men den har givit oss lite mer kunskap om turbo-bilar.

Och den accelererar fortfarande bra och är snygg att titta på... □



Snowgrip hjälper dig loss på några minuter.

Du behöver Snowgrip! För att komma fram på oplogade vintervägar. För att komma upp för isiga backar. För att komma upp ur diket. Förr eller senare sitter du där. Och utan Snowgrip står du dig slätt. Bärgning är dyrt och tar tid.

Ha alltid Snowgrip i bakluckan!



1. Lägg Snowgrip på marken intill de drivande hjulen.
2. Forma griparmarna till ett kors.
3. Spänn och fäst. Klart att köra loss på bara någon minut!

Perfekt grepp snabbt!

Snowgrip

Finns där bitillbehör säljs.

Tillverkare: ES Elkem A/S Norge. Tel. Sverige 0155-118 43.

UXB 24-81