

■ ■ ■ Bilsports insändarsida får många brev från norrmän. Vanligaste frågan är: "Hvordan skal jeg gjøre for at få taksenking og byte til V8 godkjent av Volvo i Norge?".

Bilbyggerintresset är STORT på andra sidan kölen!

Fast tyvärr också begränsningarna.

Alla ingrepp som rör fordonets säkerhet måste styrkas med intyg från respektive tillverkare. Annars blir inte fordonet godkänt av norska Biltilsynet.

Detta medför att många norrmän läser Bilsport. Kanske för att få stimulans av byggen som bara går att drömma om i Norge.

Men nu är det dags att vända på begreppen.

Den här bilen imponerar på svenska bilbyggare.

Helge Haraldsø från Trondheim har en taksänkt Volvo 242 -81 med bränsleinsprutad Chevy 350 HO V8 av 1990 års modell.

Godkänd av såväl Volvo som norsk Biltilsyn!

Kort arbetstid

■ Detta är unikt, och resultatet väckte nog större uppmärksamhet än vad Helge trodde:

— Visst fanns det förhoppningar om en placering i Vallåkra. Men både klass-seger och Bästa Motorrum hade jag aldrig vågat drömma om, erkänner han.

Imponerande är också den korta byggtiden. Helge startade i januari och har således klarat alltihop på drygt sex månader.

— Men inte ensam, påpekar han. Många har hjälpt till.

Av tidsskäl ville Helge starta med ett friskt utgångsobjekt så han slapp att laga en massa rost.

— Visserligen blev inköpspriset högt. Men jag sålde det som inte skulle utnyttjas och tjänade så mycket att affären gick ihop.

— På så vis fick jag både startkapital och en bra kaross!

Fabriksutseende

■ Målsättningen har inte varit att bygga någon extrem custom. Helge har strävat efter fabriksdesign. En bil som Volvo självt kunnat producera.

— Frånsett motor, låda och hjul har jag bara utnyttjat Volvo-komponenter. Bilen är en mix av olika modellens utföranden, berättar han.

För att uppnå denna factorylook har Helge anlitat både firmor och duktiga yrkesmän.

— Metallkonstnären Øyvind Dahl choppade taket så att jag kunde använda dörrutor från 262-modellen. Dom andra rutorna tillverkades av glasfirman Andreas L. Riis här i Trondheim.

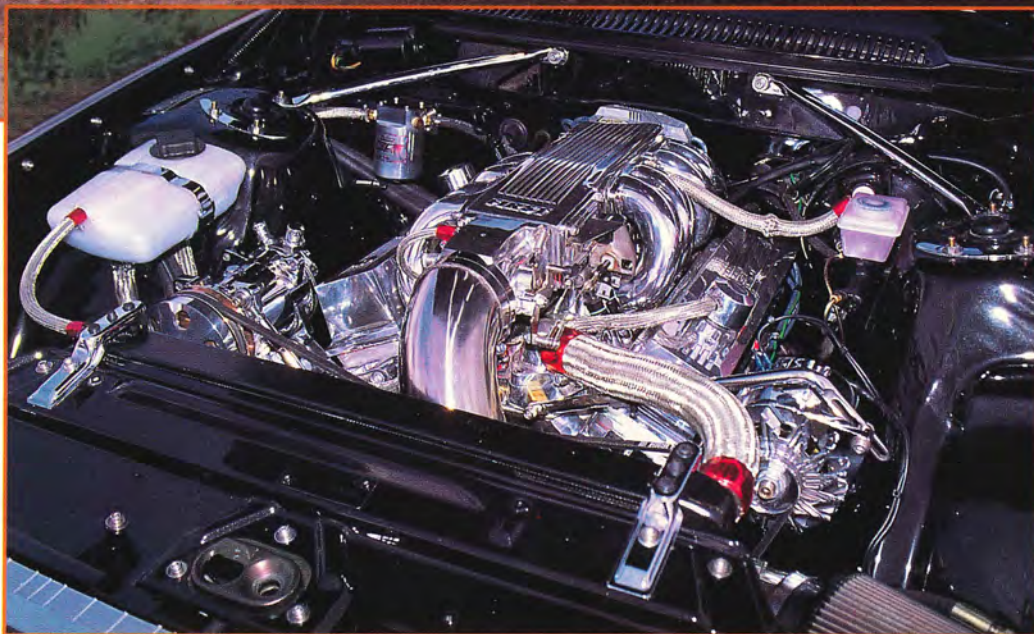
Tro det eller ej, men karossen är sammansatt av 70 olika plåtprofiler. Geir Jonassen tillverkade själva stommarna av 1 mm plåt, som bilplåtslagaren Svein Løkjell sedan har hjälpt Helge att svetsa samman till en enhet.

— Vi räknade och kom fram till

Helge Haraldsø byggde NORGES EXTRE

Många norska Volvo-ägare drömmer om taksänkning och byte till V8. För merparten förblir detta en dröm då norska Biltilsynet kräver tillverkarintyg på modifieringarna. Men Helge Haraldsø från Trondheim har lyckats. Med uppbackning från Norges största Volvo-handlare, Isberg's Personbil, byggde han om sin Volvo 242 till en kraftfull prestigevagn som tog segrar på Vallåkra-träffen.

Av Håkan "Molle" Molin (text), Peter Törnqvist (foto)



Blankt och välputsat så långt ögat når. Men utrymmet var ytterst begränsat. Rosenborg Krom & Nickel har kromat det som inte kunde köpas färdigkromat. Generatoren är på 120 ampere. Kylaren fick skraddarsys efter utrymmet.

drömbilen EMASTE VOLVO



Med påverkan från Norges största Volvo-handlare, Isberg's Personbil, Utfärdade Volvo Norge alla nödvändiga intyg som behövdes för att få bilen godkänd av Statens Vegvesen Biltilsynet. Helge erbjöd även att en tjänsteman från Biltilsynet skulle komma på ett garage-besök, vilket förenklade det hela ännu mer!



Inredningen kommer från Volvo 262 C uppdaterad med valnötsinslag och Volvos extra tillbehör.



Helge blev minst sagt överraskad för sina två priser i Vallåkra. Det är faktiskt första gången en norrmann har slagit svenskarna.

att det gick åt 20 km svetstråd och 10 kvm plåt till hela ombyggnaden, uppger Helge.

Noga genomtänkt

■ Taket utrustades med en original Volvo sollucka och hela bakpartiet byttes ut mot -91 års modell.

— Bakre hjulhusen är utflyttade precis så mycket som behövs för att få plats med 345-däcken, berättar Helge.

— Jag har försökt att få bilen så smal som möjligt trots dessa däck. Nu är den 2,02 meter över bakänden.

Han vill också poängtera finessen med dom breddade framskärmarna. Dessa är demonterbara, till skillnad från många andra byggen, där skärmarna oftast sitter fastsvetsade i torped och tröskellådor.

— För att kunna använda originalstötffångarna vände jag mig till en firma som heter Plasttech. Dom är specialister på att forma plast och vinklade ut stötffångarhornen för dom breddade hjulhusens skull.

Unik motor

■ Det mest imponerande på hela bilen finns faktiskt under huven. Där sitter en fabriksny Chevrolet 5,7 liters V8 med TPI bränsleinsprutning.

— Motorn är en "High performance-produkt" som Chevrolet presenterade hösten -90, uppger Helge. Målsättningen var ett alternativ till kunder som önskade något "extra" både när det gällde effekt och konstruktion.

Blocket är fyrbultat och innehåller smidd vevaxel, kraftigare stakar, rullkam och aluminiumtoppar. Tändsystemet är försett med en preppad Accel högeffektsspole.

— Dessutom går det att styra bränsleekonomin från förarplats, påpekar Helge. Hela bränsleinsprutningssystemet kommer från First TPI i USA och där ingår även en justerbar computer.

Det är dragracingföraren Ketil Brattås som hjälpt Helge att justera motorn ihop med insprutningssystemet. Enligt uppgift lär det bara finnas några exemplar i hela Skandinavien!

Platsbrist

■ Givetvis ställer ett sådant här motorbyte till en del problem. Utrymmet var det första som Helge fick ta hänsyn till.

— Ja, allt låg inom plus minus 5 mm spelrum, fast uppbyggnaden av avgassystemet var ännu värre...

Helge fick skraddarsy två headers som drogs tätt ihop bakom automatlådan. Efter ljuddämparna går bägge rören ut på högersidan bak för att få plats mellan högerhjulet och panhardstaget till bakaxeln.

— Alltihop tillverkades av 48 bitar i 2,5 tums rostfritt. Hela arbetet tog två veckor att utföra.

— Dessutom är ju fjädringen sänkt, vilket medför att mark-
Vänd



Vågar man kalla den "Norsk Ferrari"? Nej, men håll med om att bilen är extrem. Helge Haraldsø har lyckats blanda ett europeiskt märke med exklusiva tillbehör.

Norsk extrem Volvo...

Forts. från föreg. sida

frigången upp till avgassystemet blev minimal.

Femväxlad låda

■ Bakom motorn sitter en Chevrolet TH700 fyrstegs automatlåda med överväxel. För att klara motoreffekten har automatlådeproffset Ove Nervik i Trondheim försett lådan med specialkomponenter inköpta i Sverige och USA.

Ove skaffade också fram en Chevrolet kardanstång som Frode Hole i Trondheim hjälpte till att anpassa mot Volvos Rally Sportbakaxel med diffspärr.

— Både bak- och framvagn är försedd med Volvos bästa bromsar, fjädrar, dämpare och krängningshämmare för optimal våghållning, påpekar Helge.

— Jag har också möjlighet att variera toppfart genom två olika utväxlingar. Med 3,91:1 gör den 250 km/h. Byter jag däremot till 3,54:1 presterar bilen 290 km/h!

Rikligt utrustad

■ För att bilen ska kännas behaglig i dessa hastigheter har Helge monterat servostyrning. Karossen har även genomgått en fullständig ljudisolering både ut- och invändigt.

Den fina skinninredningen härstammar från Volvo 262 C och har uppdaterats med höggångspolerade valnötsinslag.

— Instrumentbrädan innehåller alla standard- och extrainstrument som Volvo kan erbjuda. Jag har också satsat på deras elektriska utrustning som farthållare, uppvärmda elspeglar, elmanövrerad sollucka, elöppnad baklucka, elhissar, sexvägs inställbara och eluppvärmda stolar samt centrallås som regleras med fjärrstyrt larm. Originallåsen i dörrarna är avlägsnade.

Både underarbete och lackering är utförda av Børge Strømsnes Billackering i Trondheim. Nyansen blev svart metallic som mixades

fram ur Spies Heckers kulörsystem.

— Børge gjorde ett omsorgsfullt arbete med flera mellanslipningar av klarlacken. På Vallåkra-träffen var det många billackerare som gav finishen höga betyg, säger Helge stolt.

— Även min huvudsponsor, Isberg's Personbil vars huvudkontor ligger i Oslo, har varit mycket nöjd med den uppmärksamhet som visats kring bilen.

— Utan deras uppbackning hade det varit omöjligt att genomföra projektet. Dom har bidragit med både delar och nödvändiga intyg från Volvo.

— Men om det är unikt för att något sådant skulle kunna inträffa i Norge? Ja...jo...kanske... □

RECEPT

Bil: Volvo 282 C 1981—1991.

Ägare: Helge Haraldsø, Trondheim, Norge.

Kaross: USA-front av -91 års modell. Framskärmar breddade 10 cm. 8 cm sänkt tak som anpassats till dörr-rutor från Volvo 262 C. Bakskärmar breddade 18 cm. Alla karossmodifieringar utförda i 1 mm plåt.

Motor: Chevrolet 350 HO av 1990 års modell. Utrustad med First TPI bränsleinsprutningssystem.

Effekt: 400 hk med blyfri 95 oktän.

Transmission: Chevrolet TH700 med elektronisk överväxel.

Förstärkt för att klara 550 hk.

Fälgar: 3-delade Compomotive. 10x15 fram, 13,5x15 bak.

Däck: Yokohama AVS I. 225/50 ZR 15 fram. 345/35 ZR 15 bak.

Lack: specialmixad svart tvåskikt metallic. Material. Spies Hecker. Arbetet utfört av Børge Strømsnes Billackering, Trondheim.

Inredning: Svart skinninredning från Volvo 262 C. Trälister Volvo original 1992 års modell. Försedd med all tänkbar elmanövrerad Volvo-utrustning.

Tack till: Isberg's Personbil. Andreas L. Riis. Spies Hecker. Børge Strømsnes. Alarmspecialisten. Radiatorspecialisten. Plasttec. Geir Jonassen. Øivind Dahl. Ove Nærvik. Helge Håheim. Frode Hole. Petter Udnæss. Stig Løften. Jonny Andersen. Kjetil Højås. Andreas Lunde. Frode Wahl. Ketil Brattås. Svein Løkjell. Lars Johansen. Alf Torp. Høyem. "Pecki". Bjørn Storhaug. Roald Bakken. Frank Hage. Tore Pettersen och Asgeir Presthus.