



Förre ägaren tyckte inte Turbo var något att skylta med. Men det gör Bosse. Nu har 240:n fått sin identitet tillbaka.

TURBOTEMPO TROTS PENSION

Bilsport Retro Cars besökte egentligen Kolbäck för en 240 Turbo i nyskick, men mötte en annan gamling. Bosse Oscarsson har jobbat med Volvo sedan 1954. Än finns inga planer på att tagga ner. Pensionärer brukar ta det lugnt. Inte Bosse!

AV FRANS JOHANSSON (TEXT), ROLAND BRINKBERG (FOTO)

När jag frågade om jag fick provköra såg säljaren ut som ett frågetecken. Bosse Oscarsson, pensionär men aktiv Volvoman sedan 1954, berättar om senaste fyndet, vårt egentliga ärende – en Volvo 240 Turbo 82:a i superskick.

Som mångårig medarbetare på Volvo-återförsäljaren Hans Persson Bil AB, både som reservdelschef och marknadschef, vet man mycket väl vem Bosse är. Det är honom man ringer när det vankas försäljning av en Turbo i sällan skådat skick.

– De hade en kund i Västerås som ville köpa en ny Renault Clio. Men först ville han sälja sin

Volvo Turbo. Men bara till en verklig entusiast, förstår du.

Bosse som egentligen gillar tvådörrarsvagnar bäst, var först tveksam. Men när han såg skicket kunde han inte låta bli.

– Den hade bara gått 11.000 mil sedan ny. Förstår egentligen inte varför de sålde den. När köpet var klart och jag backade ut på gatan stod både mannen och frun på var sida och klappade på skärmarna. De älskade verkligen den här bilen.

IDAG FINNS INTE många Volvo 240 Turbo kvar. Redan som nya stals och kvaddades de på löpande band. Även försäkringsbolagen skrotade dem rätt friskt.

Bosses är dock en överlevare, rejält bortskämd och överbeskyddad dessutom. Detaljer avslöjar en närmast pedantisk omvårdnad. Som aluminiumfälgarna helt i nyskick utan vare sig märken efter närgångna trottoarkanter eller oxid. Samma sak med inredningen i ömtålig silverplysch, även den helt utan skönhetsfläckar.

Enligt Bosse har 240:n alltid stått garagerad under vintern. Sedan bilen kom i hans vård har han putsat vidare och fixat smått som att byta däck eftersom de gamla var så hala att Bosse fick sladd i rondellerna så fort det var lite fuktigt. Och förstås maskerat av.

Föregående ägaren tyckte nämligen inte att det där med turbo var något att skylta med. Allt märkt Turbo var antingen bortplockat eller övertejpbat. Inte ens det lilla emblemet på ratten hade klarat sig.

– Baktill på luckan hade han till och med målat i randen under Turbo-emblemet.

PRESTANDAMÄSSIGT hänger den med rätt bra än idag.

– Men man måste upp till runt 3.500 varv innan det händer något, berättar Bosse, allt medan han larmar av tidstypiskt med magnetbrickan mot rutan.

I ärlighetens namn gillar Bosse sportiga tvådörrarsbilar bäst. Så ▶

Bilsport Retro Cars
kom för Volvo 240
Turbo och blev frälsta.
Bosse Oscarsson
gillar dock tvådörrars-
bilar bäst: Både
sportigare och lättare
att tvätta.





Servostyrning var standard i Turbo, liksom inredning i ömtålig silverplysch. Turbotryckmätaren sitter upp till vänster. Blir turbotrycket för högt tänds en röd lampa på instrumentbrädan.



Delar av kommandocentralen i värstingversionen av Volvo 240 ser ut så här.

Volvo 3-way speaker med uteffekt 30 watt. Gav bra dunk 1982.



Turbomodellen hade extra skälade stolar, plus nackskydd med kuddar både fram och bak. Tuffa Turbo hade även silver inlägg i dörrsidorna och svart innertak.

► har det alltid varit. Från första tjänsteamazonen i början av 60-talet, till nuvarande bruksbilen, en 780.

Nu har dock Bosse inhandlat en bara några år gammal C70, vilket fått konsekvenser för övriga bilinnehavet. För att göra plats i garaget har Bosse tvingats sälja dels Turbo, dels 242 GT:n, en fin 79:a han totalrenoverat efter att sonen Jonas, som ägde den från början, blivit påkörd.

Bland veteranerna föredrar Bosse sin 1800E, 72:a. Sveriges sist registrerade, köpt av förste ägaren, en äldre mycket ordningsam läkare som klätt in hela bagaget med skumplast som skydd mot skav.

– Många genom åren har undrat hur man orkar hålla på med bilar både på jobbet och fritiden. Men så länge det är kul är det inte betungande alls, försäkrar Bosse enkelt.

SOM EN AV pionjärerna bakom SVIS – Svenska Volvo-klubbar i samverkan har han dessutom blivit kändis både i Sverige och utomlands. Så pass att finska Volvo-klubben för ett tag sedan hörde av sig för att få Bosse att skriva sina memoarer.

Och nog finns det stoff till en bok. Redan 1954 började han hos Volvo-återförsäljaren Åström & Co för att 1961, 25 år gammal, ta steget till att bli reservdelschef, vilket sedermera ledde till jobb som marknadschef på Hans Persson Bil AB, en av Mellansveriges största Volvo-återförsäljare.

Så nog finns det historier att berätta alltid. Sedan får man förstås inte heller glömma tiden som ordförande i SVIS, Volvo-klubbarnas paraplyorganisation.

– 1981, två år efter att jag köpt min första 1800, fick jag höra att Volvo skulle skrota ut alla gamla reservdelar. Så jag tog en dust med Sven Käll, chefen för Volvo Parts. Han hajade direkt och skänkte allt till 1800-klubben istället.

Med tiden blev det mer delar och 1982 bildades svenska Volvo-klubbarna gemensamt SVIS. Främst för att kunna samordna hanteringen av reservdelar från Volvo.

– Tyvärr brann vårt lager ner i en anlagd brand 1995. Ett oerhört slag, säger Bosse och suckar.

Nästa smäll kom tre år senare när Volvo beslutade att utskrotade reservdelar inte längre skulle komma Volvo-klubbarna till



Bosse Oscarsson håller Turbo-tempo trots pension. Vägen mellan Köping och Kolbäck är favoriten. Få klarar köra den så fort som Bosse.





Under huven ruvar 2,2-liters maskinen, en B21 ET, 155 hästar vid 5.500 varv. Volvos värsta 1982.



Ingen japansk bil bor i Bosses garage.



Kolla Turbo-fälgarna, kolla bultarna, ingen oxid, ingen rost. Bosses Turbo har inte rullat en meter vintertid.

godo. Istället gick de till GCP – Genuine Classic Parts i Jönköping, ett privat företag med Volvo som delägare.

– Så vi började köpa mycket utomlands istället. Bland annat ett jättelager från Beirut, berättar Bosse.

TROTS ATT leveranserna från Volvo nu är igång igen köps fortfarande en del från andra länder. Häromåret när Bosse besökte dottern boende på Cypern fick han nys om ett parti Volvo-delar till salu. Så han och mågen åkte och tittade.

– Vi höll ju på att smälla av båda två. Trähyllor fulla med Amazon-skärmar, grillbågar till PV – godbitar i mängder, saker man inte sett röken av på bra många år.

Tyvärr stupade allt på lokala tullmyndigheten. De var övertygade om att det var något mygel på gång. Så affären gick till en ▶



Bosse kan SVIS-lagrets lådor på sina fem fingrar. Här godbitar till Volvo 145. SVIS-lagret är öppet för medlemmar i de svenska Volvo-klubbarna.

► lokal handlare istället.
 – Vi hade ju inget skrivet, bara ett handslag. Det enda vi fick med oss var väskan med emblem som jag tog på flyget hem.
 SVIS lager ligger i närbelägna Köping och Bosse är inte sen att visa vägen. Inne på Volvovägen, mitt emot Volvos växellådsfabrik möter vi en fin mossgrön Volvo

142. Nu är vi nära. Det känns.
 – Verksamheten är unik, förklarar Bosse.
 – När Saab till exempel skulle skrota ut delar till Sonett, bad Sonett-klubben på sina bara knän att få ta över. Men Saab var stenhårda. Själva har vi jättebra samarbete med Volvo, berättar Bosse, medan han drar

ut en låda med skärmblem till Volvo 145. Part no 677 913 på Volvo-språk.

SVIS-LAGRET, öppet för medlemmar i svenska Volvo-klubbar, omsätter totalt en miljon kronor om året, mycket tack vare sin postorderverksamhet. Resten säljs när lagret är öppet torsdags-

kvällar och sista helgfria lördagen varje månad.
 Bosse och hans lojala medarbetare på SVIS har mycket att göra just nu. Nyss har de fått in 473 pallar inredning till 240 och 740. Allt som allt 3.000 kompletta klädslar att sälja.
 Pensionärer brukar ta det lugnt. Inte Bosse Oscarsson! ■

Retrofakta

Bil: Volvo 240 Turbo -82.
Ägare: Nyligen såld till GCP – Genuine Classic Parts i Jönköping. Tidigare ägare, Bosse Oscarsson, Kolbäck.
Motor: B21 ET, 4-cyl radmotor, 2.127 cc, lättmetalltopp, överliggande kamaxel.
Effekt: 155 hk vid 5.500 rpm.
Max vridmoment: 240 Nm vid 3.750 rpm.
Växellåda/kraftöverföring: 4-växlad manuell, overdrive.
Bromsar: Skivor runt om, ventilerade fram.
Styrning: Kuggstäng. Servostyrning.
Prestanda: 0-100 km/h på 9 s.
Totalvikt: 1.850 kg.
Chassi: Fjäderben typ McPherson fram, bakaxel stel, upphängd i gummi-lagrade bärramar. Gastrycksstötdämpare runt om.
Hjul: Original Turbo-fälgar, 6x15, Pirelli P6 195/60 HR 15.
Inredning: Original silver i ribbad plysch.
Lack: Original 130 Silver metallik.



Bosse Oscarsson

Årsmodell: 1936.
Yrke: Marknadschef, pensionerad sedan 1998.
Bor: Kolbäck.
Familj: Samma fantastiska hustru sedan 42 år, en son och en dotter, två barnbarn, det tredje på väg.
Fordon: Volvo 1800E -72,

Volvo 780-90, Volvo C70-99, Ariel Red Hunter 500 cc -54, Sarolea 600 cc, -36, Husqvarna Novolette -52.
Hobby: Allt om motor så som tävlingar, bilbyggande, renoveringar av gamla bilar och motorcyklar.
Föreningar: Elva stycken motorsport- och veteranbilsklubbar.
Åter: Är allätare, men gillar scampi fritt bäst.
Dricker: Allt, men gott öl går åt i mängder.
Tycker om: Egna familjen, samt ett gäng mycket fina kompisar.
Tycker inte om: Personer som framhåller sig själva och struntar i andra. Har råkat ut för ett antal sådana under min karriär.
Musik: Topplistemusik från 50-70-talen. Jag avskyr dock hårdrock.
Läser: Teknisk litteratur, samt motor- och veteran-tidningar.
Senaste bok: Pelle Svanslös i Amerika då jag var tio år. Har aldrig kunnat läsa böcker, har alltid jobbat i stressig miljö. Det är så mycket som rör sig i

huvudet, så jag kan inte koncentrera mig när jag läser böcker. Det borde vara bättre idag då jag varit pensionerad i sex år. Jag får göra nya försök.
Reser: Haft förmånen att resa mycket i jobbet. Jag har försökt räkna hur många länder jag besökt och kom till 35. Sedan vår dotter bosatte sig på Cypern för 13 år sedan åker vi dit numera.
Favoritväg: Den krokiga vägen mellan hemmet och Köping. Åkte den vägen under de 24 år jag jobbade i Köping. Tror mig kunna åka ifrån de flesta på den vägen.
Goda egenskaper: Svår fråga, har en näst intill belastande egenskap och det är att alltid passa tider. Under de 44 åren jag jobbade med Volvo, stämplade jag in fem minuter för sent en gång. Väckarklockan strejkade, tur att det inte var någon fartkontroll den dagen.
Dåliga egenskaper: Jag har fruktansvärt dåligt lokalsinne, har snurrat otaliga mil i Stockholm och Göteborg, utan att hitta rätt.