



**Volvo P1800
Turbo:**

Djävul i helgon



● Inredningen i Lasses P1800: Ny klädsel på golvet, tjugiga mattor, utbytta läderstolar och nya pedaler. Renoverad instrumentpanel utökad med bl a färrdator. Motorrummet: Turbopaketet hade gott om plats vid sidan om motorn. Men förgasaren hamnade för högt så Lars fick ta håll i motorhuv.



Källa:



Särk

Nu har djävulen tagit plats i Helgonets bil – Lars Broström har satt turbo i en Volvo P1800. Resultatet är bra – men Lars får inte ställa ut bilen i P1800-klubbens monter.

Av MICHAEL ÄHMAN – LASSE ALLARD (foto)

■■■ Volvo P1800 – sportvagnen som ritades i Italien av Pelle Petersson, båtkonstruktören – blev berömd tack vare TV.

60-talets deckarhjärte Helgonet (spelas av Roger Moore) åkte omkring i en vit Volvo P1800 och spred reklam över hela TV-världen.

P1800 var en bil precis som Helgonet själv. Inte burdus, inte rä. Måttfull.

En bil för helgon. Lars Broström åker också omkring i en Volvo P1800. Röd. I den har djävulen flugit in.

Djävulen i form av en turboanläggning som skrämt upp B20-motorn till 140 hk och skrämt bort P1800-puritanerna.

Lars har en av Sveriges garanterat få Volvo P1800 Turbo. Om inte den enda.

Varför P1800? Och varför turbo?

– Jag hade en P1800 när jag var 19–20 år så jag tyckte det kunde vara kul att återuppleva minnena så här 20 år senare.

– Och turbo låg i tiden. Inte så mycket för effekten som för att det kändes rätt.

Det var på julafton (!) 1980 som Lars hittade sin dröm – en P1800 från 1969.

Köpt efter en snabb, ytlig titt – utan att ens provköra. Så gör man bara när man är torsk på ett märke och ska ha vagnen.

Inte så fin . . .

– Ja, skrattar han. När man väl bestämt sig för en vagn så spelar provkörning och sådant ingen roll.

En ägare, garanterat 12 000 mil och priset var 11 000 kronor.

– Men jag prutade tre tusen direkt. Sedan var den min.

Och historien fortsätter i kända hjulspår:

– Den var inte så fin som jag först tyckte . . . det upptäckte jag när jag började renovera den.

På juldagen.

– Sugen. Kunde inte vänta, trots att jag höll på att frysa ihjäl på kuppen. Kallgarage, du vet.

Hela frontdelen (skärmarna är svetsade), bakskärmar och trösklar fick bytas. Det tog längre tid och kostade mer än vad Lars tänkt sig.

– När jag började hade jag tänkt kosta på den 10 000 kronor. Men herregud, det räcker knappt till hjulen ens.

Hjulen – det är hyfsat breda Goodyear Wingfoot 185/70-14. De sitter på engelska "fuskekerfälgar".

– Riktiga ekerfälgar är ju sanslöst dyra så de här fick duga.

Tyvärr var ett av de fyra däckena ovalt, det gick aldrig att få någon balans i det.

– Och då visade det sig att Goodyear slutat importera just dessa däck. Jag kunde inte få ett däck utbytt! Så nu torsk jag på fyra nya av annan modell.

Trots att Volvo P1800 till stora delar är byggd med delar från Volvo Amazon så förvånades Lars av hur svårt det var att få tag i delar. Mattor och stolar fanns inte. Inte heller de kåpor som täcker läslamporna i baksätet.

– Man är nära att bryta ihop när man hör att Volvo just slängt bort tusentals . . .

I somras var renoveringen i stort sett klar. Bilen var omlackad – i originalröd färg – och Lasse riktigt nöjd.

40 000 kr för delar

– Men notan var då uppe i 40 000 kronor bara för delar.

Men då hade vagnen fått grädden på moset:

En turbo från BLT/Trend.

Den höjer effekten i B20-motorn från 100 hk till 140 hk.

– Jag skaffade inte turboen så mycket för toppfart och accelera-

tion. Mera för att det var rätt i tiden. En rolig grej. Det var mera habegäret än effekten jag var ute efter. Idiotkörningen har man liksom lagt av med.

– Det var lite förgasarpblem i början. Antingen fick den för mycket eller så för lite bensin. Oftast drog den kopiöst med bensin.

Efter byte av munstycken och nålar rättade det till sig.

– Men nu går den fint. Den klarar sig under 1 liter/mil.

Turbon satte Lars i en motor som alltså gått 12 000 mil – utan att öppna den.

– Kompressionsprovet var fint.

Motorrycket i P1800 rymmer turboanläggningen väl – i sidled. Men förgasaren blev för hög och Lars var tvungen att ta hål i motorhuvu och montera ett scoop, något som sticker i ögonen på P1800-puritanerna.

Lars ville ställa ut sin P1800 Turbo i klubbens monter vid bilutställningen i Jönköping.

– Efter några dagar ringde de och sa nej. Min bil hade ju turbo. Dessutom gillade de inte solluckan (Skyport) heller . . .

Det fanns andra som inte gillade Lars turbo. Svensk Bilprovning.

Fyra gånger fick Lars åka dit.

– Första gången kom jag helt utan papper. Det var bara att vända direkt.

– Andra gången hade jag fel förgasare. Bilen stannade utanför Bilprovningens dörrar – jag kom inte ens in.

Fjärde gången gilt

– Har turboen tappat luften, frågade besiktningssmannen och log.

Lars fick knuffa hem vagnen.

Tredje gången var han rustad med intyg för turboanläggningen.

– Men de dög inte. Det skulle vara intyg för turbo i just den här vagnen.

Fjärde gången gilt, blev det.

Turbon har gjort Lars bil till en riktig landsvägsslukare. Motorn går snällt och fint utan turboladdning, vid omkörningar finns det extra effekt som skyndar på.

En drömbil för en Europaresa i sommar . . . ?

– Nej, jag vågar inte. Tidigare när jag varit utomlands har jag fått mina bilar uppbrutna och vandaliserade. Jag har kanske haft otur, men nu avstår jag.

Och så finns det ett rent praktiskt problem:

– Färjan till Danmark . . . bilen är så låg att den inte klarar sig över alla kanter ombord till färjan.

I stället smyger Lars röda Volvo P1800 Turbo omkring på vägarna här hemma.

I laglig fart, polerad och fin som den Helgonet-bil den en gång var.

Men under huven lurar djävulen. ●