



SVENSK HOCKY- KLASSIKER

Man vet aldrig vad man kan vänta sig från Håkan "Hocky" Johansson. Han bygger som han vill, på vad han vill. Det enda man vet säkert är att man kommer att häpna när man ser resultatet. Som nu, när han tar sig an Volvo 242 – det svenskaste som finns.

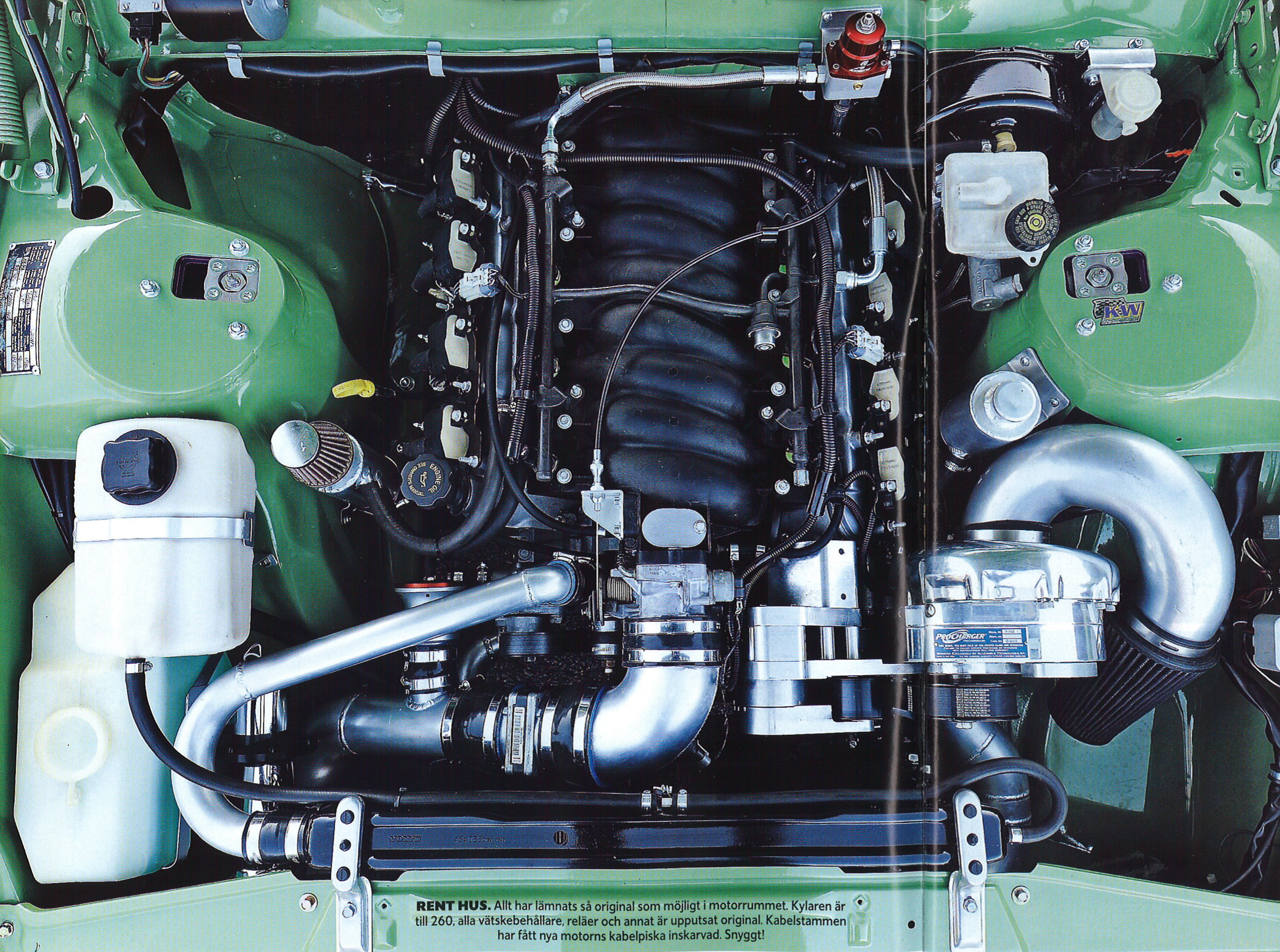
AV GUNNAR LJUNGSTEDT (TEXT),
PETER ERICSSON (FOTO)



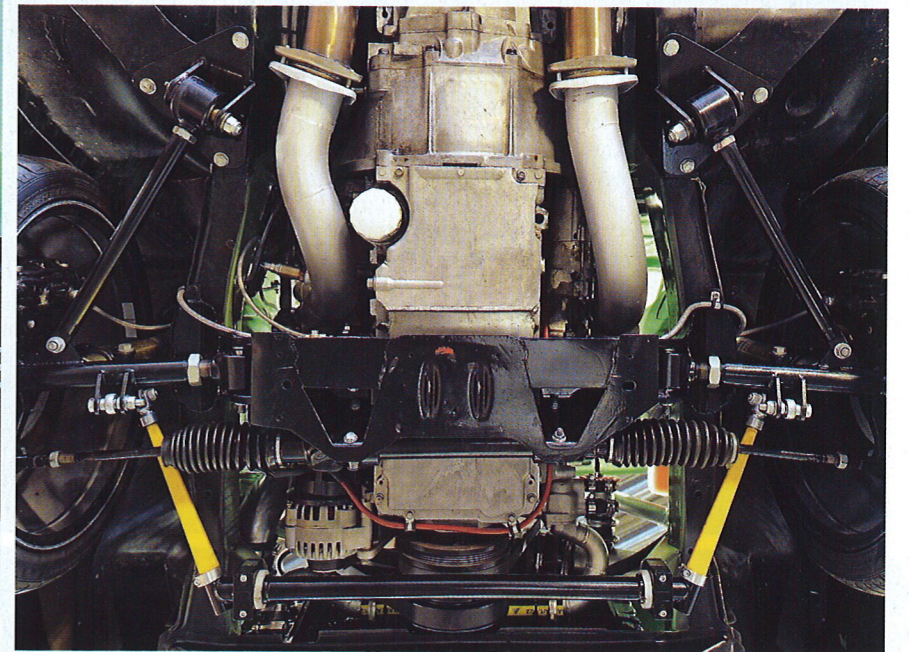
Personliga fakta

Håkan Johansson, 39 år

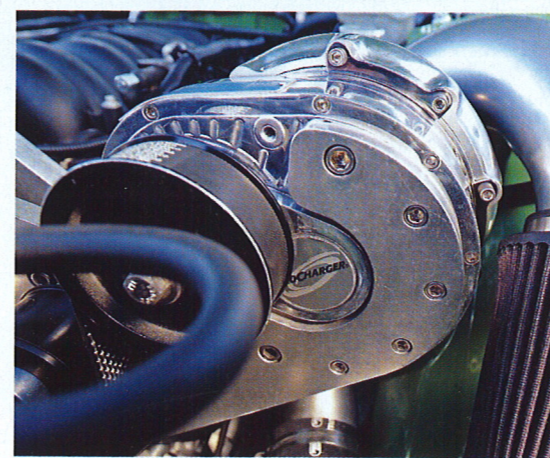
Bor: Äby
Yrke: Systemutvecklare
Äter helst: Pasta
Dricker helst: Cola
Läser gärna: Om bilar på nätet
Lyssnar gärna på: Härdröck
Ser gärna på tv: Overhaling
Tycker om: Min underbara familj
Ogillar: Ingen uppgift
Favoritpryl: Bilarna



RENT HUS. Allt har lämnats så original som möjligt i motorrummet. Kylaren är till 260, alla vätskebehållare, reläer och annat är uppsatt original. Kabelstammen har fått nya motorns kabelpiska inskarvad. Snyggt!



EGNA FÄSTEN. Motorfästena gjorde Hocky själv, så han fick motorn så långt bak och så lågt som han ville. Aluminiumträget fick svetsas om för att det skulle funka. Bärarmarna är egna för att få ihop BMW-spindlarna med Volvo-bryggan.



ÖVERLADDAD. LS1-V8 var inte tillräckligt, det behövdes en Procharger för att göra Hocky nöjd. Har tidigare suttit i en Pontiac GTO 2007 men passade efter viss övertalning.

TYSKT. Bromsskivorna kommer från BMW runt om, medan oken är Porsche 996. Volvo 850 har samma diameter på kolvarna i huvudbromscylindern som 996:an, så en sådan cylinder blev det. DOTZ Roadster-fälgarna är hela 10x20 tum bak.

Först var det superlåg busrod i skönt nostalgistuk. Sedan en fin californiavit Amazon med tjocka bak-hjul och turbotrimmad rödmotor. Efter det dök det upp en skräckfrån Chevy-55 med stora kromisar och trattar upp genom huven.

Och nu den här. Håkan "Hocky" Johansson, var tusan finns den röda tråden? – För min del är det bara en Volvo, förklarar Hocky. Jag brinner mer för amerikanska bilar. Men man hör när man pratar med folk att de får ett annat tonläge. Även om det är "bara en Volvo"

så har Hocky drömt länge om en 242 med V8. Det kan bero på att första bilen var en 242:a, dock med originalmotor, till och med i samma färg.

– Jag har letat efter en 75:a av och till i flera år. Ville ha en fräsch, men det är inte lätt.

Lundqvist ville mer

Till slut dök den här upp i Kalmar. Nedplockad i lådor, men enligt bilderna var den fin.

– Kör du upp den så köper jag den, sa Hocky och så blev det.

– Jag litade på killen och allt var precis som det skulle. Alla delar fanns, i snyggt uppmärkta lådor.

Bilen hade bara 11.500 mil på

nacken och kördes ursprungligen av en direktör i Göteborg. Lite påbörjad rost i baljorna och golvet var allt.

– De brukar se fina ut tills man börjar pilla i dem. Men den här var verkligen fin.

Från början skulle Hocky bygga bruksbil. I med en V8, that's it. Sedan tyckte Richard Lundqvist på OCL Brorssons att han skulle löpa linan ut, och erbjöd både chassidelar och hjul som stöd.

– Vad ska man göra då?

3-länk där bak

Givetvis nappade Hocky på erbjudandet och utmaningen. Det goda ryktet som bilbyggare har

även lett till stöd från bland annat Genuine Classic Parts som bidrog med lysen, grill, kromlister, gummlister – ja, allt sådant som höjer en fin bil till en finfin.

– Det är kul att det börjar lossna, menar Hocky. Man kan bygga finare grejer då!

Spindlar från BMW 3-serie paradades ihop med KW Competitonen och egna bärarmar. På köpet följde rätt bultmönster. Urvalet av fälgar är betydligt mer generöst till BMW än gamla Volvo.

För bakvagnen övervägdes både Corvette och BMW, men då behövde både bärarmar och drivaxlar kortas.

– Man tror att 240 är en bred >

► bil, men tittar man på spårvidden är de smala.

Istället drogs ett säkert kort – Chryslers stabila 8 3/4-tumsaxel. Mer djärvt var 3-länken. Som en 4-länk, men med ett centralt övre stag istället för två ute vid axeländarna.

– Jag hade aldrig provat, bara läst om det. Men det verkar fungera riktigt bra!

LS1-motor med Procharger

För att allt skulle rymmas fick golvet kapas ur och byggas om. Med breddade hjulhus passade inte baksätet längre, men det var ett mindre problem. Pappa Örjan har nämligen gjort alla Hockys baksäten, då stora hjulhus är en återkommande finess. I övrigt behölls inredningen original, precis som utsidan.

Två platser bort i Åby Motorklubbs stora garage fanns en lämplig motor, en Chevrolet LS1 smällblock med tillhörande manuell låda. Att den var monterad i en Camaro 1999 var inget hinder som inte en lagom sudd pengar kunde lösa.

Luftmassamätaren slängdes bort och med ändrad programvara i originalmotorstyrningen funkar det perfekt med MAP-sensor. För ett skapligt pris hittade Hocky en Procharger-kompressor

som suttit i en Pontiac GTO 2007. Efter lite modifierade fästen passade den smutt.

Den röda tråden

Låter enkelt, eller hur? Ja, när Hocky gör saker ser det alltid enkelt ut. Ungefär som när Mat-Tina slänger ihop en persisk risoni med sultanrussin och kardemumma. Det ser lätt ut, men prova själv så får du se.

Enkelt gick det i alla fall med SFRO-besiktningen. Besiktningssmannen tyckte att bilen fungerade väldigt bra. Hård i chassit men ändå inte stötig, var en av kommentarerna. Bilprovningen höll med.

Några varv på Mantorp Park bekräftar att Hocky gjort rätt.

– Det var en ny upplevelse att köra runtrunt istället för bara rakt fram som man är van vid.

Det var säkert en ny upplevelse för de Porschar och Vipers som han hängde på.

– Måste vara spännande för dem att se en 240 i backspeglarna, säger Hocky och skrattar.

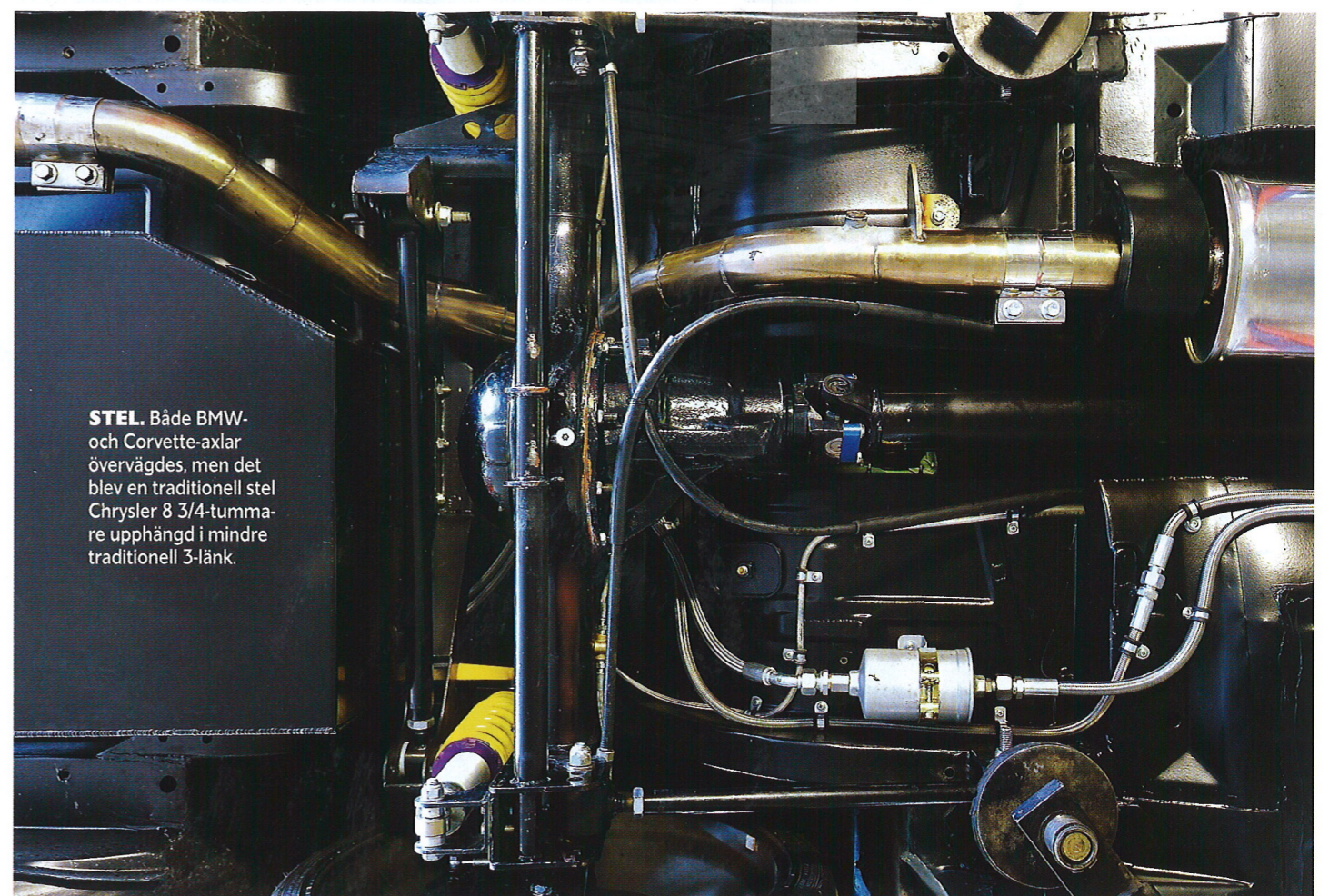
Vänta nu, jag tror att jag hittat den röda tråden. Hocky gör det som faller honom in för stunden. Och han gör det med finess och bravur, så vi andra får gåshud.

Jag kan inte vänta tills det är dags igen! □



RÄTT FÄRG.

Originalkulören fanns inte längre i lackerarens databas så receptet fick beställas. Reservhjulbaljorna tillhör de få rosthårdarna som Hocky fick åtgärda.



STEL. Både BMW- och Corvette-axlar övervägdes, men det blev en traditionell stel Chrysler 8 3/4-tummar upphängd i mindre traditionell 3-länk.



”Måste vara spännande för dem att se en 240 i backspeglarna.”

Sköna fakta

Volvo 242 DL -75

Motor: Chevrolet LS1 smällblock-V8 med Procharger-kompressor, laddluftkylare, ommappat original motorstyrsystem, större spridare och Simons 3-tums rostfritt avgassystem.

Effekt: 330 hk

Transmission: Manuell 6-växlad Chevrolet T-56-låda. Strange-kardan, Chrysler 8 3/4"-bakaxel med 3,9:1 slutväxel och diffbroms.

Chassi: BMW 3-serie-spindlar med dubbeljusterbara KW Competition-ben, KW justerbara topplagringar, egna bärarmar, Sellholms knivkrängare, servostyrning, 3-länk med Panhard-stag, Sellholms knivkrängare och KW Competition dubbeljusterbara coilovers bak. Urkapad över bakaxeln, förstärkt bakram med höjd kickup, breddade hjulhus och omgjord kardantunnel.

Bromsar: BMW-skivor (330

mm fram, 310 mm bak) med 4-kolvs Porsche 996-ok, Volvo 850 huvudbromscylinder, alla bromsledningar stålomspunnen teflonslang.

Fälgar: DOTZ Roadster, 8x19 fram, 10x20 bak.

Däck: Falken 235/35-19 fram, 285/25-20 bak.

Kaross: Original.

Lack: Original.

Inredning: Original.

Sponsorer: OCL Brorssons, DOTZ, KW, Åby Biltillbehör, Wis-ses Lack, Genuine Classic Parts, Jakobssons Glas, Simons Sportavgassystem, Alutech, ACC Motorsport, Skyltdepån, Sellholm Tuning och Åby Motorklubb.

Tack till: Sambon Cicci, dottern Emma, sonen Gustav, Simon, Sebbe, Ekman, Schulze, Lillis, Tony, Henka, Pysen, pappa Örjan och alla andra inblandade, ni vet vilka ni är.

Övrigt: www.hocky.se



SOM FÖRR. Precis som en broschyrbild från 1975. Ingen mockaratt, inga aluminiumpedaler. Bara folkhemsmysigt. Tänk att sitta här och förfoga över 330 hästar och ett potent chassi!

