

Jeg fant, jeg fant!

Som så mange av oss med bildilla, satt jeg en dag og bladde i tilbudene på vårt kjente nettsted finn.no. Ikke fordi jeg skulle kjøpe noe, neida, det er noe som heter å "følge med i markedet".



Av Sven Erik Bjørnrud
E-post: svenerik@bjornrud.no

Og hva ser jeg, en Volvo 142S fra 1969 står til salgs i Askim med spesifikasjoner akkurat som den bilen jeg kjøpte ny i 69. Selv om bilen på bildet ikke lignet på min gamle bil, grep jeg telefonen, og ganske riktig, det var min gamle C-231 som fortsatt var i live. Kjøpe den var uaktuelt, men jeg bad selgeren gi ny eier mitt navn og nummer slik at han kunne få informasjon om bilens tidlige liv.

Ikke lenge etter får jeg en E-post fra Eirik Rian, som bor i Asker. Han hadde kjøpt bilen, og han var i gang med å få den tilbake til original stand. Altså, en ønskekjøper til min gamle bil, og for han en ønskesituasjon, nemlig å få kontakt med første eier på et 42 år gammelt restaureringsobjekt. Han er omtrent så gammel som jeg var da jeg ble grepet av vår hobby for 30 år siden, og representerer rekrutteringsmålgruppen for vår klubb. Jeg tror at den typiske dame eller mann som fatter interesse for gamle kjøretøy, ikke vil ha noe som er stort eldre enn de selv er. Det finnes heldigvis noen unntak fra denne enkle regel, men stort sett må vi innse at dagens 40-åring vil jobbe med kjøretøy fra 60 årene og nyere. Som en følge av dette, må også NVK markedstilpasse seg og erkjenne at vår hobby ikke bare skal omfatte kjøretøy fra før siste krig.

Så til bilen dette skal handle om. Jeg fikk bilen levert i desember 1969, det var siste mulighet for bilkjøp uten



På fjelltur med ny Volvo. Den ble dessverre solgt i 1974, men damen på bildet er fortsatt min kone

merverdiavgift. Den ble innført 1. januar 1970, og førte til et betydelig prishopp også på biler. Listeprisen var i overkant av kr. 40 000. Det er en 142S med overdrive og fabrikkmontert soltak. ZF differensialbrems, også kalt sperre, fikk jeg montert under klargjøringen på Stabæk Auto. På den tiden drev jeg blant annet med salg av snøscootere, og reiste land og strand rundt på vinterstid for å demonstrere dette nye produktet. Da sommeren kom, fikk jeg på 5,5" felger

fra Sunnaas, det var helt nødvendig for å få en spenstig Volvo på den tiden.

Jeg hadde bilen i 4,5 år og kjørte 185.000 km. Ved 90.000 måtte motoren opp, kamakselen var så slitt at den løftet ventilene bare halvveis, og jeg hadde landets lateste Volvo. En hvassere kam ble montert, og jeg fikk tak i et brukt topplokk fra en rallybil. Det var preparert av Gunnar Hagerud på Kongsvinger, så B-20 motoren fikk i overkant av 120 hester etter denne



Ny eier påpeker at den har en sjelden kode på typeskiltet

Lign vs prikk

Kjøretøy Historisk Klubb Voss vil
orientere dykk om et Voss-fundus
2012 er dødt! En lansering 2. juni.



Bilen i dag. 42 år etter den ble produsert ser den fortsatt moderne ut.

vitamininnsprøytingen. Girskiftet ble modifisert med et byggesett fra Biltema som ga en girstang slik som P-1800, og interiøret ble tilpasset den nye girstangen. Eksosanlegget var viktig, jeg monterte et Abarth anlegg som hadde 2 rør bak, et på hver side. Etter hvert ble det en meget modifisert og trivelig bil, som også ble brukt til langturer både til syd-Spania og Nordkapp.

Solgt ble den sommeren 74. til sønnen til en av mine medarbeidere. Etter han kom enda en sønn av en medarbeider, så jeg fulgte bilen helt til langt ut i 80-årene. Etter omkring 200.000 km ble motoren levert til overhaling. Det ble skiftet ringer, lagerskåler og igjen en ny kamaksel. Etter 19 år på veien ble skiltene levert og helrestaurering påbegynt av tredje eier. Den hadde tilbakelagt mellom 400 og 500 tusen kilometer, og var fortsatt ikke borret.

Etter 5 års arbeid gikk han lei og solgte. Etter dette kom 7. eier som nok

skrudde mer enn de kjørte. Reg. kortet viser at i løpet av noe over 40 år hadde bilen vært avregistrert i 12 år.

Eirik Rian kjøpte bilen for ett år siden som et velbrukt, men helt og kjørbart restaureringsobjekt. Han har hatt og har fortsatt flere av 140 serien, og har etter hvert funnet ut at min gamle Volvo er den eneste fabrikken har levert med akkurat den kombinasjonen av spesifikasjoner. Med andre ord, det finnes ikke helt maken i hele verden.

Da han oppdaget dette, ble bilen gitt prioritet i samlingen. Han har skaffet en rekke sjeldent tilleggsutstyr som skal monteres, blant annet servostyring og air condition fra en bil med USA spesifikasjoner. Det skal bli spennende å se resultatet.

Den trimmede motoren er blitt byttet ut med standard B-20, men girkassen er den opprinnelige. Den har nok vært overhaldt, i hvert fall har

den engelske overgir enheten fått ny simmering. Allerede mens jeg kjørte den, var den en kilde til kontinuerlig understellsbehandling. Det sies at hvis en engelsk motor eller girkasse ikke lekker olje, så må den være tom.

Det er mange som sier at det ikke har vært noen særlig utvikling på bilene i de senere år, men når det gjelder effekt og forbruk, har det vært gjort et stort sprang. Sammenlignet med den dagligbilen jeg har, så er forbruket halvert selv om bilene veier omtrent det samme. Jeg har nå Dieselmotor på 2 liter som har flere hester, og enda viktigere, den har et dreimoment som en sekser hadde for 40 år siden. Så verden har gått fremover, det avdekket en prøvetur med min gamle drømmebil.