

RENOVERAD RESERVDELS-SUGGA

Jörgen Pedersen tillhör skaran helfrälsta offroad-entusiaster. Redan som 16 åring startade han karriären med att köpa sitt första renoveringsobjekt, en begagnad Willys Jeep. Efter några år ägde Jörgen ett flertal olika offroad-fordon som alla behövde reservdelar. För den skull köptes denna Volvo—Sugga som succesivt blev Jörgens senaste renoveringsobjekt.

Av Håkan "Molle" Molin (text), Göran Svensson (foto)

■■■ — Djäklar det är nyplanterat här också!

Jörgen svär lite och pekar ut över ett till synes perfekt körtillfälle mitt ute i skogen.

— Att dom ska behöva gräva ner en massa granplantor överallt, muttrar han.

Jörgen Pedersen från Ranse-röd utanför Hässleholm är den sanne offroadentusiasten. I stället för att svänga ut bland dessa försvarslösa smågranar, fortsätter han snällt längs vägen.

— Vi kanske hittar ett bättre ställe längre fram, tröstar han.

Som på beställning dyker det strax upp en nerlagd grusgrop framför jättedäcken på Volvo Suggan.

Reservdelsugga

■ — Mitt första fyrhjulsdrivna fordon var en Willys Jeep, berättar Jörgen medan han styr ut i gruset.

— Den Jeepen köpte jag redan som 16 åring, strax efter köpte jag ytterligare en Jeep.

Det rycker till kraftigt när han

växlar ner för att sedan koppla in fyrhjulsdriften.

Den senast inköpta Jeepen renoverade Jörgen och utvecklade tills han fyllde 20.

— Anledningen till att jag köpte Suggan var att ha den som reservdelsbil åt mina andra projekt, säger han.

Joacim Halling på Military Truck Center ägde en Volvo Radiopersonterrängbil 915 som verkade passa Jörgens krav.

— Karossen var bra men mo-

torn hade skurit så Joakim och jag hjälptes åt att lyfta ur den trågsiga V8:an på firman i Klagstorp.

— När jag åkte hem fick jag med mig en annan motor som ersatte den skurna originalmotorn.

Väl hemkommen till Ranse-röd stoppade Jörgen Volvon i malpåse, för fortfarande pågick renoveringen av Willys Jeepen. När den snyggt blålackerade Jeepen såldes till en kille från Nybrotrakten plockades Suggan fram igen.

— Karossen åkte av och jag började med en grundlig ramrenovering, berättar Jörgen.

Framaxeln placerades under fjäderpaketet och bak monterades ett par tiocentimeters klossar mellan bladfjädrar och ram.

Dessa bägge ingrepp gjorde att markfrigången höjdes omkring 16 centimeter.

— Jag ville ha lite mjukare ratt rörelser så därför monterade jag en Rancho styrsstötdämpare mellan framhjulen. Jörgen gör en snabb undanmanöver och väjer för ett par vassa stenblock. När vi står uppe

på toppen av en brant rullstensås fortsätter han beskriva Suggans uppbyggnad.

— Frihjulsnaven, som sitter på nu, ingick inte i originalutrustningen. Fälgarna har jag tillverkat av Suggans fälgcenterum som svetsades ihop med överblivna fälgbanor från ett par White-Spoke fälgar. Det är bra att ha ett litet

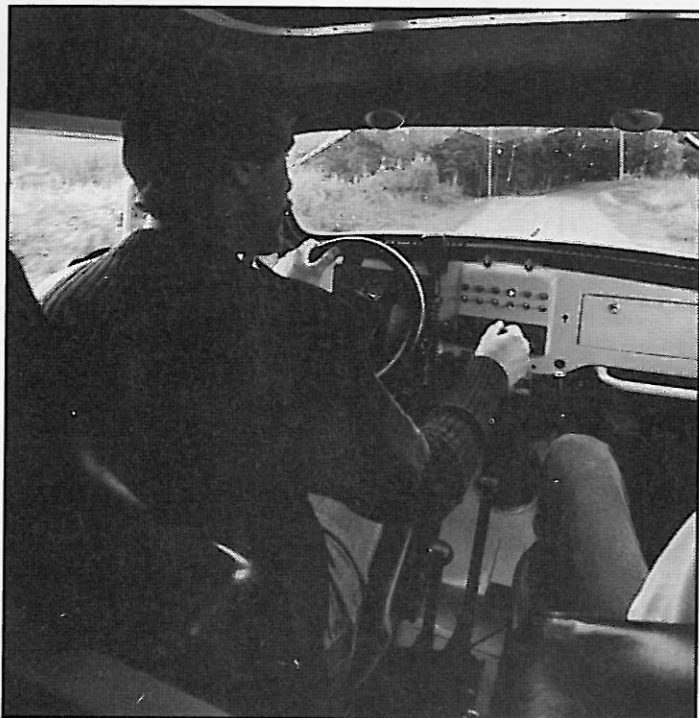
lager ibland, ler han. Vi står framför bilen och Jörgen lutar sig in under frontplåten.

Gäckande styrservo

■ — Styrservon är från en Buick som... tydligen har gett upp, ser jag.

Han stoppar sitt pekfinger i en liten oljepöl som börjar bildas på marken.

Den motorn Jörgen fick med sig vid köpet kommer från en Vänd



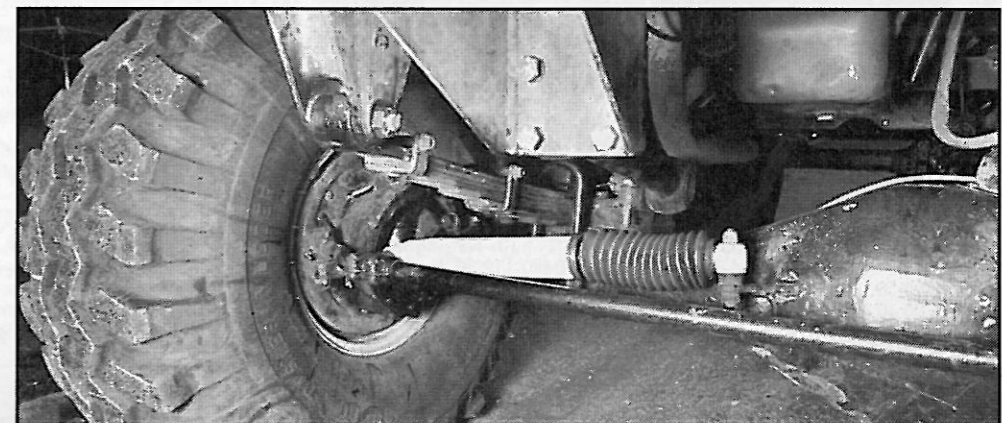
Sikten är något begränsad från förarplats. Jörgen vill gärna ha med sig tre passagerare då han kör i krävande terräng. Instrumentpanelen är modifierad.



Alla sätt är bra att posera på utom dom dåliga. Jörgen och Suggan trivs i sådan terräng där bägge får möjlighet att klättra "upp" på höga stenblock.

Tack vare "jättedäcken" far Suggan fram som ett skenande vildsvin i skogarna kring Ranse-röd. Mullret från Volvo-8:an förstärker påståendet att "här kommer något grymt"!

Framaxeln monterades hängande under fjäderspaketet tillsammans med en Rancho styrsstötdämpare. Tyvärr lämnade styrservot in under den tiden som vi provvåkade.



HAVE A DODGE DAY

Dodge Wagon
Prospector



Dodge Pick Up



Du märker skillnaden direkt. En Dodge är tyst, stark, smidig och bekväm att köra och lasta. Dessutom ekonomisk i drift. Varje dag är en bra dag med Dodge.

Dodge Vans och Pick Ups V8-automat finns från ca 143.200:- (ca 116.000:- om du får lyfta momsen).

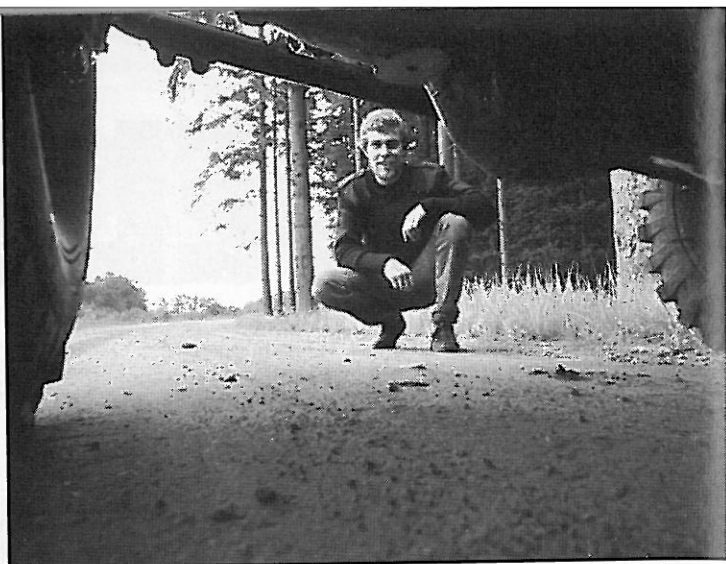


Störst på Dodge i Europa

Generalagenten
Harry Karlsson

HARRY KARLSSON BIL AB, GÖTEBORG, 031-44 74 60

Auktoriserade återförsäljare: Alvesta 0472-113 20. Borlänge 0243-840 00. Gävle 026-18 14 00. Göteborg/Partille 031-44 74 60. Göteborg/Askim 031-28 22 55. Hallsberg 0582-111 10. Helsingborg 042-15 29 00. Huskvarna 036-13 43 00. Kalmar 0480-112 50. Karlstad 054-18 00 50. Luleå 0920-265 00. Malmö 040-91 01 00. Norrköping 011-17 00 40. Norrtälje 0176-174 30. Oskarshamn 0491-143 30. Stockholm/Bromma 08-80 77 40. Stockholm/Handen 08-745 38 80. Sundsvall 060-15 59 70. Umeå 090-13 20 10. Vetlanda 0383-121 65. Växjö 0470-100 05.



Riktigt så här hög är inte markfrigången under Suggan. Men visst kan det vara roligt att prova nya "grepp", eller hur Jörgen?

Markfrigång tack vare 40-tummare

Forts. från föreg. sida

Volvo F82. Även huvudväxellådan härstammar från den lastbilstypen men fördelningslådan och hjulaxlar är Sugga original.

— Det enda på karossen som fick nytillverkas var bakskärmarna. Resten är original, även bakre skyddsågen, till bilprovningens stora förtret!

Det sista säger han med en viss betoning i rösten.

Inredningen i Suggan har Jörgen ändrat på totalt. Alla gamla hyllor och radiofack är nu borta, istället finns fyra separata stolar från en Daf 66.

Skiljeväggen har jag delvis sparad, den stagar upp karossen avsevärt.

Detta märks verkligen, vi passerar en gropig håla men kan inte uppfatta något irriterande gnissel.

— Ett tag var jag inne på att sätta igen den öppningsbara framrutan, påstår han.

Men Jörgen valde att låta bli,

det kan ju bli ganska varmt i bilen och då är det skönt med kall och frisk luft.

— Fast man får lida med otäthet när bilen spolas av efter något tufft skogspass.

Begränsade nöjen

■ Den här Volvo-Suggan är en perfekt kompromiss för Jörgen och hans offroadintresse. Lacken är lagd för att klara alla strapasser, ingen klarlack med meterdjup här inte.

— Nej, nackdelen är i så fall leran som brukar bita sig fast, allra helst på motorblocket. Den bränns ju in och blir nästan omöjligt att ta bort.

Sikten är också lite dålig från förarplats.

— Helst borde det alltid vara fyra personer i bilen som kan speja åt var sitt håll, tycker han.

Jörgen berättar senare vid kaffebordet att han är medlem i Skånes Off Road Klubb.

— Jag irivs verkligen med den här hobbyn, erkänner han. Lite synd är det bara med terränglagen, den begränsar ju möjligheterna för oss skogsåkare.

Jörgen betonar slutligen att han stortrivs på träffar som Borås och Eksjö där det finns mycket stock och sten som Suggan kan klättra över. □

RECEPT

Bil: Volvo Radiopersonterrängbil 915 "Sugga", 1956.

Ägare: Jörgen Pedersen, Hässelholm.

Kaross: Nytillverkade bakskärmar, taklucka.

Chassi: Höjd markfrigång, framaxel placerad under fjäderpaketet. 10-centimeters klossar mellan ram och bakaxelfjädrar.

Styrning: Styrervo från Buick Skylark. Rancho styrstödämpare från JJ OffRoad Parts.

Motor: Volvo B36 V8. Rochester förgasare.

Transmission: Motor och huvudlåda från Volvo F82. Fördelningslåda och hjulaxlar original Volvo Sugga.

Bromsar: Servoassisterade 12 tums trumbromsar med handbromsuttag på kardanstången.

Fälgar: Centrum ursvarade från Sugga. Fälgbanor från Mangels White-Spoke. Bredd: 10 tum.

Däck: Gumbo Monster Mudder 17/40-15 tum.

Lack: Syntetisk gul maskinfärg.

Inredning: Fyra separata stolar från Daf 66. Omklämt innertak, instrumentpanel med ändrade reglage.

Flyttad skiljevagg.

Elsystem: 12 voltssystem med två styck seriekopplade 6-voltsbatterier på vardera 190 Ah. Dubbla termostatsstyrda effläktar från Saab.

Vikt: 2 590 kg. Bensinförbrukning: 2—2,5 liter/mil.

Byggtid: Vintern 1984 till våren 1986.

Tack till: Alla som har hjälpt till, speciellt Mats och Agne.