



Volvos radiopersonterrängbil, eller RaPTG som dess militära beteckning är, måste anses vara helt unik. Inget annat land har byggt om en serieproducerad bil på liknande sätt som Volvo här har gjort.

Utgångsmaterialet är den gamla suggan som många förmodligen bäst minns från 50-talets taxifärder. Tillsammans med en ram i lastbilsstorlek och axlar för fyrhjulsdraft, allt väl överdimensionerat, lyckades man få fram en terrängbil som visade sig ha goda prestanda och en imponerande slitstyrka. Ett gott exempel på det senare är att de användes betydligt längre i försvarets tjänst än det från början var planerat. Bilarna visade få tecken på förslitning när de egentligen skulle klassas ut. Fortfarande används på sina håll RaPTG'n på förbanden, även om dess efterföljare, Valpen, har tagit över.

Bengt Andersson i Trollhättan äger 54'an vi ser på dessa bilder. Vi träffade Bengt redan för några nummer sedan i Wheels, när vi visade den bucket-T han importerat tillsammans med sin bror Åke från USA och nu har lyckats få besikti-

fekthöjning på 30 hk i detta enorma chassie, utan tillverkningsintyg från tillverkaren.

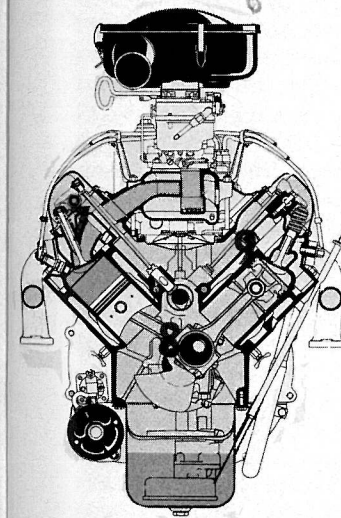
Volvos egen 3,6 liters V8 är en motor som många Volvovänner helt tycks ha glömt bort. Ett minus är visserligen den stora bultdelningen i motorns bakkant, som är avsedd för en stor lastvagnsväxellåda. Men Bengt löste problemet med att montera en Chevrolet Powerglide automat med hjälp av en hemmagjord adapter. Egentligen blev det faktiskt två adapters, eftersom kraften efter lådan fortsätter till fördelningsväxellådan.

I övrigt har det varit en hel del arbete med bilen. En terrängbil är sällan direkt jämn och slät efter 20 års användning och Bengts bil var definitivt inget undantag. Mycket spackel har gått åt till att få karossen slät. I militärversionen hade suggan igensatta sidofönster bakom bakdörrarna, vilket Bengt ändrade på. Tack vare den

RAPTG, EN SVENSK

VIKING

Av Göran Ambell



gad och godkänd. Men suggan är den verkliga kontrasten mot den nätta T-hotten.

Bengt kom över sitt objekt för ett par år sedan. Han köpte den av en kille som hade köpt in ett flertal från försvaret. Sedan dess har han arbetat med bilen. Det första som hände var att den gamla Volvo ED-Motorn åkte ur. En Chryslerinspirerad sexa på 3,67 liters slagvolym och 90 hk vid 3.600 varv. Helst ville Bengt lyfta i en smallblocks Cheva, men Volvo som skulle godkänna effekthöjningen ansåg det vara alltför radikalt. Däremot ställde man gärna upp och intygade att deras egen B 36 AV, Snabbens V8 på 120 hk gick att använda. Det komiska i detta är väl att SBP/TSV inte kunde ta ansvaret för en ef-

lättare motorn och bortplockandet av all militär utrustning samt hasplåtar, sjönk vikten drygt 300 kg. Trots detta stannar tjänstevikten på hela 2550 kg. Bilen är dock lastbilsregistrerad, och får därför en inte alltför våldsam fordonsskatt. För bättre komfort sitter numera Datsunstolar fram och rattstäng med styrservo är hämtat från Dodge. En hel del har kromats och Bengt som använder sin bil en hel del i terräng har haft mycket glädje av den. Den väldiga ramen ger en låg tyngdpunkt och tillsammans med den breda spårvidden kan RaPTG'n klättra över väl tilltagna kullar innan den visar tendens att välta. Är inte detta Sveriges svar på den amerikanska off-road flugan?

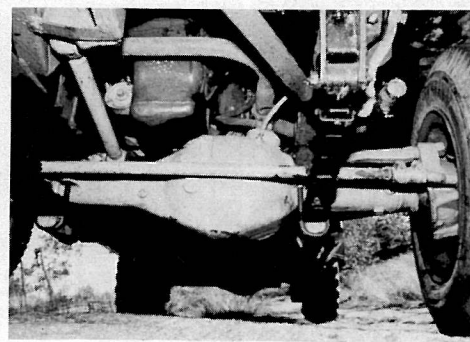
Volvos 3,6 liters V8 är i princip två stycken ihopslagna B 18-motorer.

Frånsett grundkarossen skiljer det mesta från den mer civila suggan. Chassie, axlar, hjul skärmar etc är konstruerat för skogskörning. För att få en behagligare gång på landsväg är de främre terrängdäcken utbytta mot vanliga lastbilsdäck. Den praktiska takluckan har Bengt behållit.

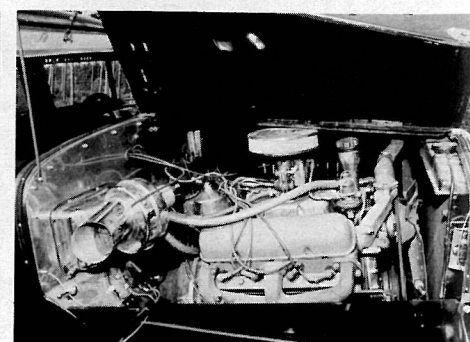
Interiören har helt bytt stil. Datsunstolar, liten Grantratt, golvkonsol med Hurstshifter och heltäckningsmatta tar bort militärkänslan.



Vad nu då? En terrängbil utan jordavlagringar på undersidan.



Den väldiga framaxeln avslöjar fyrhjulsdriften. Det stora diffhuset ger motorn en hög placering.



Den sega och bränslesnåla Volvo V8'an från Snabben är ett lämpligt alternativ i suggan. Endast ett lågt luftfilter hindrar den högt monterade motorn att ta i huvan.



RaPTG'ns framkomlighet i terrängen är imponerande. Med en V8 under huven och automat blir den ännu segare än originalet och kan i det närmaste bestiga bergstoppar. Under senaste åren har några suggor exporterats till Amerika, där de har rönt stor uppskattning.

