

SVENSKSÅLD CAMARO -73 FAMILJERACERBILEN

Det var faktorer som sluppen, ett medvetet sökande, plånboken samt jänkebilsdrömmen som sammantaget blev avgörande när bilen på hemorten blev till salu. En Chevrolet Camaro LT från 1973. Hyfsat komplett, hyfsat körbar och, framför allt, till ett hyfsat pris.

TEXT: LEO BRUSEWITZ FOTO: ULF FORSBERG



Minns ni Super Star Cup-bilarna? År 1966 skyndade sig Chevrolet att klämma fram en bil som kunde matcha Fords Mustang. Vad skulle man kalla den då om inte det franska slangordet för kompis, "Camaro", isann General Motors familjeanda.

Tre år senare hade den vuxit ur sin första generation och till 1970 kom det utförande vi har här. En "second generation" Camaro står förvånansvärt lågt i pris och det beror nog på att de köpstarka generationerna alltid föredragit bilarna som spöade Mussarna i Nascar-serien.

Det var de som hade big block-427:or som röt under huvar med Mark Donohue och Smokey Yunick rejsande kors och tvärs.

SUPER STAR

Till och med i gamla Svedala gasades det i något som kallades Super Star/Camaro Cup.

Kommer ni ihåg Bosse "Emma" Emanuelsson, Bo Brasta och gänget som vrålade runt med trimmade småblockare i kurvorna på Gelleråsen och rakorna på Mantorp Park?

Det var Camaro och de flesta var faktiskt av årsmodell 1970-1973. Samtidigt dominerade

Svensksåld

första generationens Camaro på dragracingbanorna med rejäla big blockare.

Ären går och de unga grabbarna som drömde om en Cheva Super Sport då, har blivit gubbar som hållit efterfrågan och priser på årgångarna 1967-1969 uppe länge nog nu.

TUMMEN UPP

Tidigare såg man ned på generation II men någonting har börjat hända. Tittar vi oss omkring ser vi en ny generation bilburen ungdom som lägger vantarna på de tidiga 70-talarna. Man gör tummen upp för en bortglömd design som förtjänar ett bättre rykte.

Johan Eriksson står barfota i den norrländska midnattssolen och speglar sig i en intakt (näja nästan), 40 år gammal lack på en svensksåld Chevrolet från 1973.

Bilen blev omlackad inför ett reportage från Piteå i moder-tidningen BilSport under tidigt 1980-tal. Sedan blev den stående med futtiga siffror på räkneverket, bytte ägare ett antal gånger, men stadigt Norrländsägdd.

Med, som alla fordonsägare vet, korta somrar och långa, torra vintrar i garage. Ända tills en 25-åring köpte den 2018. Så bevarad att åtminstone

inredning och kaross är näst intill orörd. Nästan ...

BYGGA OCH KÖRA

Familjen Eriksson-Munkhammar inleder den korta norrländska sommaren med sin obligatoriska ritual. De går ut i garaget, packar in sig i "den gula

från 1973", och åker till Bodens Arena för att starta sommaren med årets första burnout. Varje år.

Här finns både en vördnad för en orörd svensksåld amerikanare samt en hyllning till muskelbilarnas sista flämtande andetag. När vi möts säger ▶

Gasglada Anna Munkhammar som nyligen tagit examen i Bodens Burnoutskola demonstrerar vad man kan göra med en "Super Hugger" krämigul Camaro.



Personligt

JOHAN ERIKSSON

Ort: Boden.

Yrke: Mekaniker på Zeppelin AB i Boden.

Årsmodell: Tidigt 90-tal.

Civilstånd: Sambo med Anna.

Första bil: Volvo 240 med V8.

I garaget: Delägare i en gul Camaro.

Läser gärna: Nästan bara bil- och motorbyggesreportage.

ANNA MUNKHAMMAR

Ort: Boden.

Yrke: Boden Energi samt driver egen blogg.

Årsmodell: Ska man fråga en kvinna om hennes ålder?

Civilstånd: Sambo med Johan.

Första bil: Volvo V70. Är kvar, inga bilar lämnar mig!

I garaget: Delägare i en gul Camaro samt en Volvo 740 med V8.

Läser gärna: Bloggar och jobbar med den egna Youtubekanal.





Den stolta familjefadern, Johan Eriksson, vid "familjeracerbilen" med sulorna mot den värvarma asfalten.

► både Johan och Anna i munnen på varandra:

- Vi ska ju kunna åka med den som familjebil, Anna, barne å jag elle bara att Anna kan åka en sväng å så, Inte fö mycke rejsliksom. De ska va kul å både bygga å köra, inte dyrt å inte jobbigt. Varje vinter meka vi men till sommarn ska de va klart å köra, man skajukunna använda den!

Dottern Alvira jollrar instämmande i bakgrunden.

RACERBILSRÖTTER

Hela familjen är engagerade i den lokala klubben "Motorentusiasterna i norr". De tar gärna bilen med bilbarnstol där fram och åker på en tisdagsträff för att dryga ut Bodens entusiastbilsflotta.

Femtioalsskeppen skjutsar mest en äldre generation. Mindre



Klassisk inredning med full kontroll på alla mätare. Superior-ratt är pricken över iet.

motorstarkare bilar med ungdomar bakom ratten är i minoritet. Hur kommer det sig att det blev en racer?

- Det kom väl från din pappa, säger Anna.

Jo, han (Mats Eriksson) och Janne Holm körde Plymouth Duster i Superstock på 80-talet ...

- Han hade flera bilar, nå, jagilla designen på våran -73:a, -74:an e

fulare, å så erom dessutom billigare än sextioalarna.

BRÅTTOM ATT HANDLA

Så det var kanske inte så konstigt att drivlinan revs ur för att få alla tänkbara uppdateringar. Tack vare rötterna i norrländsk racinghistoria plockades allt isär och önskelistor skrevs.

Det unga paret fick då plötsligt besked om att storken var i antågande och ett tidigare beslut om en USA-resa fick hastigt och lustigt hamna överst på dagordningen. Anna var väl inte helt nöjd med innehållet i handbagaget vid återresan.

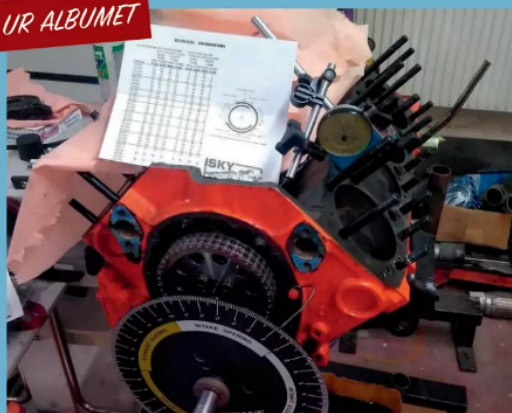
- Vi kånkade på bra många kilon genom korridorerna, säger hon.

- Ja, det var mest bara motor- delar, toppar och tänddelar.

"VI VILL GÄRNA TACKA BIRGITTA PÅ AUTOSHOP I FLORIDA SOM STYRDE UPP ..."



UR ALBUMET



Här gradas kamaxeln från Iskenderian in i det minutiöst iordninggjorda Cheva 350-blocket som borrats till 377 kubiktum.

Det byggvänliga blocket hade fyrbultade överfall och en tvådelad vevaxeltätning. Perfekt utgångsläge tillsammans med smidd bottendel för att fortsätta bygga något roligt så att familjevagnen skulle bli en familjeracerbil.



Johan tillbringade så mycket tid med att portmatcha och räta ut kanalerna på både insug och avgassidan att han stod upp till knäna i aluminiumspån.

Johan räknar på fingrarna. Anna inflikar:

- Vi kånkade och kånkade.
- Å så vare ju grejer till lådan, ja skull ju förstärka me ny converter å shiftkittet å...

AUTOSHOP I ORLANDO

De är överens om att vid nästa resa ska shoppingen få en mer jämlik fördelning. Denna gång var det Chevroletrelaterade beställningar som skulle släpas genom tullarna.

- Vi vill gärna tacka Birgitta på Autoshop i Florida som styrde upp allt, säger Johan.

Motorn var tidigare utbytt mot ett nytt mer fördelaktigt ämne. En 350 med fyrbultade överfall och delad vevaxeltätning som blivit strokad till 383 kubiktum.

Ur resväskorna lyftes nu delar till



Intakt LT-inredning så när som på tillbehörsratten från 70-talet och glimten av en B&M shifter växelspak som avslöjar att något inte är som det var när bilen lämnade fabriken för 47 år sedan.

den smidda veven som klämdes fast med H profil, vevstakar samt varvades med en ilsken Isky-kamaxel med 0.485-tums lyft intryckt ovanpå.

Ett par Brodix toppar fick sig en

omgång med polerstift och filar för att passa mot alla in- och utgångar.

- De va STORA högar aluminium under arbetsbänken, kan ja säga, jobba i pauser mellan blöjbytena,

utbrister Johan med ett skratt.

Matchportade toppar lades ovanpå smidda kolvar och allt kröntes med ett Edelbrock Performer Air Gap som också fick sig en genomkörning med drillmastern.

Efter noggranna inmätningar drogs allting ihop med ARP-bultar och sänktes ned under en lättad, läs glasfiber, motorhuv. I skenet av en gnistrande ny MSD-backad Pro Billet-fördelare vittjades familjen Eriksson-Munkhammars amerikakoffertar på än mer delar.

DUNKA OCH GASA

Nu till TH350-automatlådan som även den gicks igenom minutiöst och kompletterades med ett shift kit som rycker i en trave stålplattor och racinglameller mot 10-tumsturbinen för att dra iväg allt vid 3.000 varv. ▶



Toppar och insug i aluminium och lindade avgasrör samt höga, mörka kolfilterkåpor gör besökaren en smula misstänksam över angiven motorstyrka när byggherrens kommentar är "lite uppfräschad".



Familjeracerbilen presterade en åtta på åttondelen efter att Johan klivit upp vid fem, packat bilen full med verktyg och reservdelar samt kört till Åmsele och Ume Open. Gasade ... och körde hem igen.

"DE E BARA Å DUNKA I VÄXLARNA!"

► I kupéutrymmet tittar en B&M-shifter fram i stället för den gamla anonyma originalspaken med rund knapp.

– De e bara å dunka i växlarna! Fasta å fina lägen, bara dunka å gasa, garvar den glade familjefadern.

Alviras föräldrar spinner gärna bort någon centimeter däckmönster på BMW-fälgarna för fotografens skull eftersom de ändå strax ska bytas ut mot American-racingfälgar från 70-talet.

SUPER HUGGER

Men visst, det är klart att även en Camaro Luxury Touring från 1973 börjar bli en udda fågel och när vi pratar om racerbilsmodifikationerna är ändå alla i familjen överens om att ingen vill ändra för mycket på originalutförandet.

– Nej, här ska inte kapas och rivnas något!

LT-inredningen ska behållas. Okej, kopior av RS-versionens splitkofångare och huviglasfiber sänker lite vikt. Karossen har fått lister och emblem från LT-utförandet bortskalade.

De monterade option spoilers fram och bak för den coola designens skull.

DELAD GLÄDJE

Så... Ska de gömda dörrhandtagen återuppstå igen?

– Neej, säger Anna som gillar bilens cleana look.

– Joo, säger Johan som vill bygga tillbaka originalhandtagen.

– Nehe, jaha, men vi kommer ju aldri sätta i störtbåge elle nå sånt å fö mycke toktrim kommer de nog aldri å bli ...

Hmmm?

Jo, rejsat har de. Det tar en tre, fyra timmar att åka ned till Umeå för att mäta sig mot norrländska muskelbilseliten. Men för en glesbygdsbo är det ingen distans att prata om. "Knappt en kisspaus."

Under pandemiska restriktioner på Ume Open i Åmsele gasade pappa Johan sedan en åtta på åttondelen utan några som helst mankemang. Samtidigt som mamma Anna längtade till förarsätet från utsikten bakom barnvagnsstyret.

För det är lika mycket Annas gula racerbil. Båda föräldrarna gillar att köra. Gärna rakt fram. Helst med uppvärmda däck.

FÅR MAN GÖRA SÅ HÄR?

LT-utförandet var den mer bakåtlutade versionen med mycket ljuddämpning interiört och så många smogkcontrollerande slangar och röratt småblockarens 150 åsnor försvann under huven under all bråte.

Den här familjebilens motor är nu generöst befriad på minst tre gånger så många friska hästar. De är så perfekt tämjda att de släpper ut ungefär samma lilla mängd

partiklar ur det hemmabygga dubbla 2,5-tumavgaseriet med sina blånade headers som åsnorna gjorde från början, med några ägg under gaspedalen.

Om inte bilen vore så glatt gul skulle den kunna smyga sig på en hur lätt som helst.

DO IT-LISTA

Många kommer fram och hejar och pratar då de är ute och åker. Även gubbsen med 50-talsbilarna får något drömskt i blicken av att se den lilla familjen i sin jänkebil.

– De ä klart att Johan ha mecka mest men jag e med jag äxå ...

– Jo de e bra för hon ha mindre händer å kommer åtnär de e trängt, vi hjälps som åt, me de mesta.

Familjebilen får sin årliga genomgång under de långa svenska vintermånaderna. Årets mörka månadskalender har fått bakaxel och bakvagnsupphängning uppskrivet på sig.

Den nya listan på garageväggen radar upp utväxlingsförhållanden från ett överkryssat 3:21 till ett rödmarkerat 3:91, grövre drivaxlar, Moroso-fjädrar till framvagnen ...

MOT VÅRVARM ASFALT

De ser fram emot att ta det lugnt och metodiskt och hinna få klart allt lagom till nästa vår.

Med en inledande burnout. Så, i med barnstolen och ut på vägen.

Tillsammans! ■

Receipt

CHEVROLET CAMARO LT 1973

Antal tillverkade: 32.327 exemplar av LT (96.751 Camaro totalt 1973).

Nypris: Cirka 40.000 kronor.

Kaross: Coupe.

Motor: En gång i tiden en Chevrolet 350 numera en 377 cui borrad och strokad 383-kubiktummare med smidd Eagle-vev, Eagle H profilstakar och smidda Mahle-kolvar. Johan byggde vidare med portade aluminium Brodix IK 200 64cc-toppar och ett Edelbrock Performer RPM Airgap-insug, allt portmatchat och polerat. En Holley 750 dubbelpumpsförgasare som matar på högoktanig blandning styrd av extra grovt drev och kedja dragandes en Isky 280-kamaxel. Rullvippor och ett MSD AL6 tändsystem med MSD Probillet 8361-fördelare i änden. Lindade 15/8 headers som övergår i ett dubbelt 2,5-tums avgassystem. Allt kylt av dubbel aluminiumkylare med en Spal elfläkt.

Effekt: 150 hk(?) "Ja det är de inte nu i alla fall ..." (Johan)

Prestanda: 1/8-delen på 8.07 sekunder.

Växellåda: Automat TH 350 med Trans Go Shift kit, stålplattor och Corleone racinglameller, 10" Hughes GM30 3000v/stall-turbin och en HD Spragg.

Chassi: Integrerad i kaross frambalkar. **Bromsar:** Trummor bak, SSBC-skivor fram med aluminiumok assisterat av ett 2-krets bromservo från Opel Astra – för att få stopp på allting.

Hjul: Vid fototillfället 17" BMW-fälg 9,5 tum breda bak och 8,5 fram.

Däck: 255/45-17 bak och 225/45-17 fram.

Lack: Gul (omlackad i slutet av 1970-talet).

Inredning: LT deluxe-inredning med träimitation, varvräknare etc.

Extra utrustning: Johan har smugit in extramätare för air/fuel samt olja och vatten på egen konsol för att övervaka motorn. Hi Jackers samt traction bars för att få fäste med den diffbromsade 10-bultade bakaxeln.

Tack till: Alvira som valde att komma till jorden senare så att mamma och pappa hann åka till USA och shoppa.

Övrigt: På nästa resa får även mamma shoppa.