

Motorfästen Volvo 240 - V8 LSx Motorer

Art.nr. AS-001019-01



Ingår skruv:

- 4 st skruv M14x100
- 8 st bricka M14
- 4 st låsmutter M14
- 6 st mutter M8
- 8 st skruv M10x20

SV: Fästen för GM's populära LSx motorer i Volvo 200 serien.

Fästena är gjorda med flera hål i längdled för att kunna justera hur nära motorn kommer torpedväggen. Använder man en GM växellåda kan man behöva flytta fram motorn lite för att slippa kapa ur torpedväggen. Utgå från att montera motorn i hålen näst längst bak (se bild 3 på baksidan).

Man behöver ett custom oljetråg. Vi har valt att utgå från en oljetråg som Summit Racing säljer, art.nr. SUM-G3610. Det finns även kopior att hitta på t.ex. Ebay (Se måttsatt bild 2 på baksidan). Detta oljetråget är väldigt lågt men har ändå en bra oljevolym.

Eftersom det är så lågt har vi kunnat sänka motorn till en bra höjd. Det är också prisvärt.

Man behöver ta ur framvagnsbalken för att oljetråget ska få plats (se bild 4 på baksidan), alternativt modifiera oljetråget. Vi säljer en färdig plåt för detta ändamål. Djupet beror på vart i fästena man sätter motorn. Bilden visar ungefär det djupaste man kan behöva kapa ur. Sedan svetsar man dit plåten efter, även i förstärkningsplåten som sitter under balken.

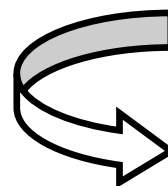
Använder man pickup-motor, t.ex. LM7 går det bara använda det höga insuget om man har "näbb-huv". Annars får man ta insug från någon bil med V8 t. ex. från Corvette eller ett rent custominsug.

Rattstången hamnar nära avgasportarna på förarsidan. Ska man köra utan turbo så behövs det slimmade headers. T.ex. gjutna som finns av lite olika tillverkare (se ex. på bild 1 på baksidan)

Vid turbokonvertering brukar man dra rören framåt istället och då är det inget problem.

Vänd /

Turn page



EN: Engine mounts for GM's popular LSx engines in the Volvo 200 Series.

The mounts are made with several longitudinal holes to be able to adjust how close the engine is to the fire wall. If you use a GM gearbox, you may need to move the engine forward a little to avoid cutting out the fire wall. Start by mounting the motor in the holes next to the back (see picture 3).

You need a custom oil pan. We have chosen an oil pan that Summit Racing sells, art.nr. SUM-G3610.

There are also copies to be found on e.g. Ebay (See dimensions on picture 2).

This oil pan is very low but still has a good oil volume.

Because it is so low, we have been able to lower the engine to a good height. It is also affordable.

You need to cut out a part of the front beam for the oil pan to fit (see picture 4), or modify the oil pan.

We sell a bent sheet metal for this purpose. The depth depends on where in the brackets you put the engine.

The picture shows approximately the deepest you may need to cut out. Then you weld the plate there, also in the reinforcement plate located under the beam.

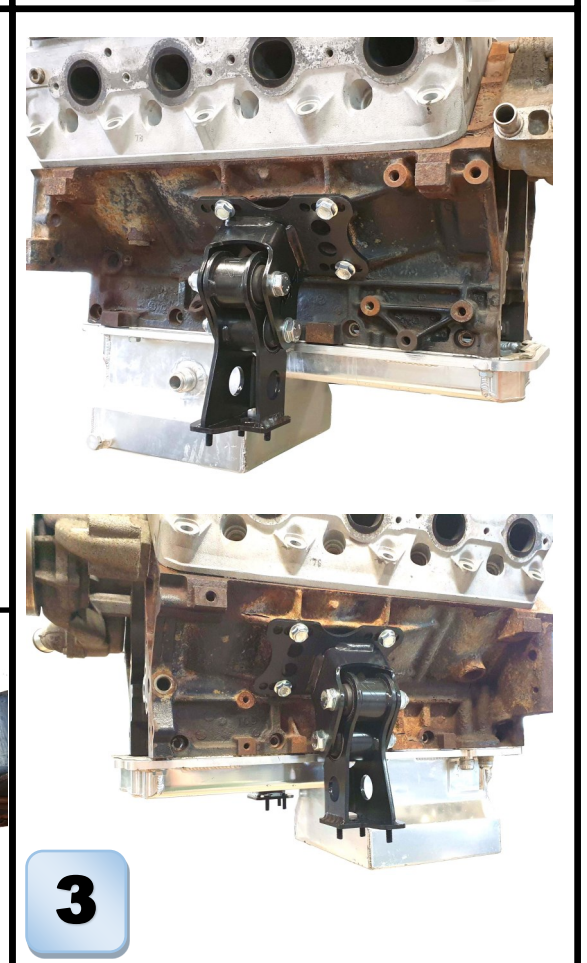
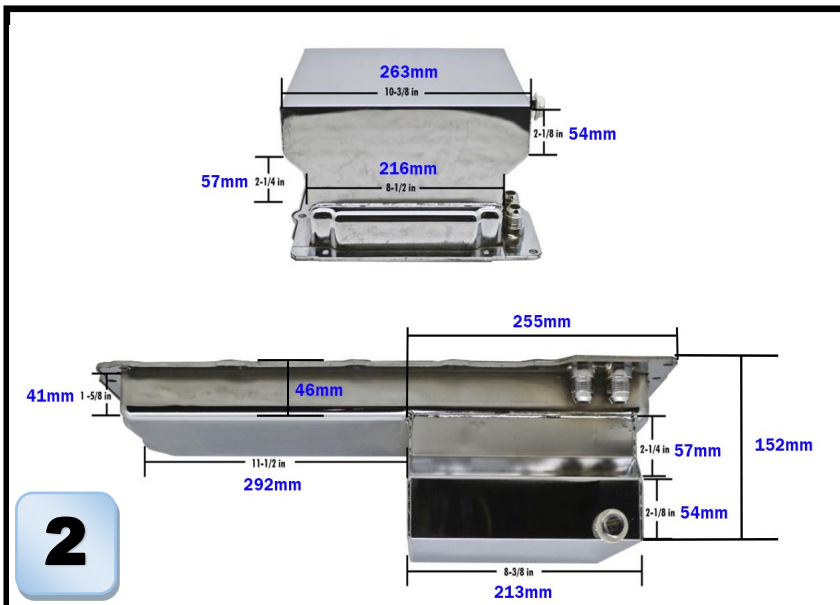
Truck engines with high intake manifold, like LM7 can not be fitted with "flat hoods".

Then you have to take intake from any car with V8 e.g. from Corvette or a pure custom intake.

The steering shaft ends up near the exhaust ports on the driver's side. If you want to build without a turbo, you need slim headers.

For example cast irons that are available from different manufacturers (see e.g. in picture 1)

When turbo-converting, you usually pull the pipes forward instead and then there is no problem.



Tillverkad av:
Andersson Steel & Speed AB
Snickaregatan 2
447 37 Vårgårda

Tel: +46 735 25 31 99
email: info@anderssonsteelspeed.se
Sweden

