1. **Tuning Essence**

This is it right here. Pure, unadulterated car culture. This is what being into cars is all about. Working on projects, experimenting, learning along the way and at the end – after months or even years of hardship and tribulation – completing a one-of-a-kind creation.

It was about 10 months ago that Filip got to work on his 1967 Volvo Amazon. He’s always liked these cars and actually built one up prior to this. But for this project he wanted to step it up and take it all the way. It took a while to source a base car that wasn’t peppered with rust, but after one turned up he quickly went to work. He set himself a bit of a challenge – the aim to finish it all before his wife would give birth to his daughter.

Okay, so that gave him nine months I hear you say – plenty of time to dedicate to a home-built project, especially if you take into account how long and dark the winters are in Sweden where Filip is from, right? Wrong. Because Filip is obviously a man that doesn’t like to do things the easy way. Having had a few issues with traction in his previous Amazon, he was quite interested in experimenting with all-wheel drive.

That would also free up the potential to go pretty wild on power too, allowing Filip to transform his car into the grip-oriented beast he’s always wanted. One peek through the Amazon’s grill and the two massive oil coolers hint that there is something quite interesting going on under the massively bulged bonnet.

Fast forward nine months and Filip had put the finishing touches on the machine he likes to call the Super Amazon – a powerful all-wheel drive Frankenstein of a car that he even managed to get road registered in Sweden.

No matter what angle you look at this Amazon from, there’s constant hints to the magnitude of this project. For example, look at the rear and you’ll notice that the radiator has found a new home underneath the lightweight fiberglass trunk lid.

The fiberglass fenders – again added to shave weight – are mated to big black over-fenders which boost the Amazon’s width by 14 and 16cm front and rear respectively, giving a seriously tough presence to the overall feel of the car.

Since I run the exact same Brembo brakes on my car, the gold callipers were something I actually noticed straight away, and instantly put two and two together.

Filip must have ripped the entire driveline and engine out of a Skyline GT-R – a pretty cool idea I thought – and one that would easily give him all the benefits of AWD, as well as the potential for big power.

However, out on track it wasn’t the sweet and familiar sound of a straight-six RB26 that I was hearing, rather something far deeper in tone…

1. **German Power, Japanese Traction**

It wasn’t until Filip removed the fiberglass bonnet that it all made sense. Well sort of, as I still couldn’t quite put it all together.

With a little confusion I just had to have Filip explain what I was seeing, because even by Gatebil standards this is next level stuff. The need for decent power dictated that the engine would have to be pretty big, but at the same time reliability was also a concern. For Filip, the BMW M60 4.0L V8 seemed to fit the bill pretty well.

However, with the BNR32 Skyline GT-R driveline in place, figuring out where to drop the engine wasn’t quite so simple. To get around this Filip cut the front diff section out of the RB26 oil sump it’s usually housed in, and made up a separate enclosure to contain it all. The V8 fits right on top of this – separately – which is also why it sticks out a little above the bonnet line, and hence the 25cm increase to the Amazon’s bonnet bulge. This is the same engine that used to power the 540i and 740i – not the most sporty of motors – but silky smooth and decently torquey. A good start then, but one that required a little boost to reach the power figures that Filip was aiming for.

That’s why tucked away on one corner, between the engine and firewall, sits a Garrett GT42RR mounted on a custom set of manifolds. The externally wastegated, race-spec turbocharger supplies enough boost to turn this V8-powered Amazon from something pretty interesting to something outright ballistic. Seeing the engine has been kept stock, Filip ramps up the boost through the gears so as not place too much stress on the internals, something achieved via the MaxxECU and its boost control function. Furthermore, there’s actually no intercooler – the Garrett’s compressor directly feeds the big throttle body on the 180-degree turned stock BMW intake manifold. Boost is limited to 0.75bar for normal driving and 1.2bar at the highest setting, and Filip says heat isn’t an issue. At those boost pressure settings this set up delivers 450hp/540Nm and 620hp/750Nm respectively – all figures measured at the Volvo’s rear wheels on a 2WD dyno. Power is channeled to the rest of the driveline via a stock BNR32 five-speed transmission along with a beefy upgraded clutch.

Here is a detail of the front structure and the boxed suspension top mounts. Along with the driveline, Filip swapped the GT-R’s front and rear subframes as well as its arms and links, all working in conjunction with a set of adjustable HSD Monopro coilovers.

As we saw further up, seeing the lack of space up front the radiator had to be relocated to the trunk where it sits in a slightly tilted position with its own shroud. At speed the airflow over the car is enough to keep a decent volume of air flowing over the core, but Filip also added a fan for when a little help is needed. Right in front of the radiator sits the fuel cell, from where two Bosch Motorsport 044 pumps send fuel up front to supply eight Bosch 1200cc/min injectors.

The Skyline GT-R’s ATTESA E-TS pumps and control unit – just like on the donor car – are also fitted in the trunk area and are easily accessible for checks and maintenance.

After finding out all the little secrets this Amazon hides underneath that one of a kind body, it all of a sudden takes on a whole new attitude.

1. **Тюнинг**

Вот она. Автомобильная культура во всей красе. Вот, что значит жить автомобилями, работать над проектами, экспериментировать, познавать что-то новое и в конце – после нескольких месяцев или даже лет трудностей – создать нечто неповторимое и единственное в своем роде.

Над своим Volvo Amazon выпуска 1967 года Филип Малми трудился почти 10 месяцев. Ему всегда нравились эти машины, и, если честно, - это второй Amazon, который прошел через его руки. Но в этом проекте Филип решил отойти от общепринятых канонов тюнинга и следовать своим курсом. Потребовалось время, чтобы найти базовый автомобиль, который не был бы усыпан ржавчиной, но потом нашелся один такой, и работа началась. Данный проект стал своеобразным вызовом – завершить все до рождения дочери.

Девять месяцев пролетели очень быстро, и Филипу удалось построить свой тюнингованный Super Amazon – мощный полноприводный Франкенштейн среди машин. Один беглый взгляд на решетку и два масляных радиатора Volvo Amazon, и становится ясно, что под массивным капотом у него находится нечто необычное.

Не важно, с какого ракурса вы смотрите на этот Amazon, со всех сторон видно, что была проделана колоссальная работа. Например, если глянуть сзади, заметно, что под крышкой багажника из легкого стекловолокна расположился радиатор.

Фендеры также из стекловолокна, они значительно уменьшают вес автомобиля, матированы в черный цвет и расширяют перед на 14 см. а заднюю часть на 16 см, придавая некоторую брутальность.

Я сразу заметил золотые суппорты тормозов Brembo - такие же стоят и на моей машине.

Филип переделал всю ходовую часть машины. Он взял ее от Skyline GT-R, что было классной идеей для того, чтобы раскрыть весь потенциал полного привода, помноженного на мощность двигателя.

1. **Немецкая мощь, японская тяга**

Тем не менее, на трассе я не услышал знакомой стоковой рядной шестерки RB26, а услышал гораздо более глубокий звук…

Это не укладывалось у меня в голове, пока Филип не снял капот.

Я был в замешательстве и попросил Филипа рассказать все подробно. Необходимость добавить мощности диктовала свои условия – двигатель должен был быть достаточно большим по размеру, также нужно было подумать о его надежности. Вариант с BMW M60 4.0L V8 казался одним из самых приемлемых, но пришлось устанавливать BNR32 Skyline GT-R, и это было не так-то просто. Чтобы решить проблему, Филип вырезал масляный поддон, рассчитанный под RB26. По-другому двигатель не умещался. Он и так выступает выше линии капота на целых 25 сантиметров. Этот то же самый двигатель, что ставят на 540i и 740i, не самый спортивный, но с хорошим крутящим моментом.

Между двигателем и противопожарной перегородкой пришлось поставить турбонагнетатель Garrett GT42RR, он установлен на выпускной коллектор, сделанный на заказ. Характеристик турбонагнетателя хватает для того, чтобы в достаточной мере форсировать двигатель Volvo Amazon 1967 года. Для того, чтобы не подвергать излишней нагрузке коробку передач и другие чувствительные узлы системы, был установлен MaxxECU. Кроме того, здесь нет интеркулера – компрессор нагнетает воздух напрямую в корпус дроссельных заслонок на повернутом на 180 градусов впускном коллекторе от BMW. Нагнетание воздуха ограничено 0.75 бар для езды в обычных условиях и 1.2 бар – при максимальном ускорении. Филип говорит, что сильный нагрев – не проблема. При указанных параметрах давления остальные характеристики двигателя составляют соответственно 450л.с./540Н·м и 620/750Н·м. Управление скоростями осуществляется с помощью стоковой 5-ступенчатой коробки передач BNR32.

Филип не только переделал трансмиссию, он также поменял местами передние и задние подрамники и поперечные балки и тяги. Плюс к этому установил набор регулируемых амортизаторов HSD Monopro.

Из-за нехватки места в моторном отсеке передний радиатор был перенесен в багажный отсек и встал там под небольшим углом. При скоростной езде потока встречного воздуха хватает и для циркуляции вокруг радиатора, но Филип на всякий случай добавил вентилятор. Перед радиатором располагается топливный бак, откуда два насоса Bosch Motorsport 044 подают топливо в двигатель через восемь форсунок инжекторов Bosch 1200cc/min.

Насосы ATTESA E-TS и блок управления Skyline GT-R переставлены с машины-донора без каких-либо изменений. Они также находятся в багажнике и легко доступны, если требуется проверка и обслуживание.

После того, как раскрылись все маленькие секреты, хранящиеся под капотом этого Volvo Amazon, отношение к автомобилю кардинально изменилось.