



Den pampiga fronten av exportmodell ger Håkan Börgels gamla 142:a en lyxig Volvo-look à la 260. Bilen och dess svarta metalliclack har faktiskt drygt fyra år på nacken.

Håkan Börgel fick kämpa sig igenom besiktningen. Det dröjde ett bra tag innan dom ville godkänna den ordentligt uppfräschade Volvon. Browsersarna var bland annat alltför kraftiga. . .

Av Gert Karlsson (text),
Tony Welam (foto)

■■■ På bakluckan hittar vi ett emblem. "Volvo 262 GL".

— Hmm, säger man. Ganska snygg bil.

Fotografen nickar instämmande. Börjar automatiskt att treva efter kameran.

Det gör han rätt i. För Volvon drar onekligen blickarna till sig.

Svart metalliclack med mycket klarlack, guldmotiv på huven, kritvitt vinyltak och utsoekt blanka Keystone Sunspoke-fälgar.

En mycket proper och elegant vagn.

Men det är något som inte stämmer. Så här ska inte en äkta 262:a se ut.

Ägaren Håkan Börgel flinar när han märker vår tveksamhet.

— Det är egentligen en vanlig 142:a. -73 års modell.

Han har egenhändigt förvandlat den simpla 142:an till en käck lyxibil.

Det tog lite tid innan Håkans custombygge godkändes:

BROMSADES AV BESIKTNINGEN



Vitt vinyltak, breddade bakre takstolpar, Keystone Sunspoke-fälgar och kromad pakethållare har förvandlat 142:an till en stilig vagn.

— Ett jåkla jobb, påstår Håkan som rattar en av Lindesbergs mest välkända bilar.

Här är receptet

■ För att göra en lång historia kort får ni receptet i ett nötskal.

Skarvade framskärmar. Hälften 140 och hälften 240.

140-huv försedd med scoop utskuret ur en Ford-huv.

260-front av exportmodell, inflyttade 240-stötfångare och spoiler.

Bakre takstolparna är bredade 20 cm.

Nätta skärmbreddare bak, utskurna ur 240-framskärmar.

Kromad pakethållare från American Racing samt 260-bakljus.

Han har inte enbart nöjt sig med synliga ingrepp.

Eller vad sägs om 260-bakaxel, 164-ramvagn, ventilerade skivor, grövre krängningshämmare samt hårdare fjädrar och stötdämpare.

3-liters V6:a

■ Håkan öppnar huven och bjuder på en prima överraskning. Inbäddad i krom tronar en

— Jag placerade motorn så långt bak som möjligt. Det blir ändå tillräckligt mycket vikt där fram.

För bra bromsar

■ Envisheten resulterade i att Volvon har ett sällsynt skönt "sound". Och bra går den också.

— Jag har vässat lite grann. Fyrports Holley, annan kam och headers.

Effekten har han ingen aning om. Men som en liten fingervisning kan vi nämna att V6:an ger 136 hk i originalskick.

Större och dessutom trimmad motor kräver rejäla bromsar. Något som Håkan också har fixat.

Men Bilprovningen hade tydligen en annan åsikt.

— Dom påstod att bromsarna var för kraftiga och överdimensionerade!

Lyxig Volvo-look

■ Håkan visste inte vad han skulle tro. Det var ju ändå Volvos egna grejor.

Han kontaktade Volvo och fick besked om att det inte behövdes något intyg. Satsen var helt laglig.



— Bilprovningen påstod att bromsarna var för kraftiga och överdimensionerade, berättar Håkan Börgel.

3-liters Ford V6:a!

— Ja, egentligen är den nerstrokad till 2,5 liter.

Därtill var han nödd och tvungen. Bilprovningen klagade nämligen över för högt vridmoment.

Han hade ett helsike att få motorbytet godkänt. Även avgasreningen spökade.

Till slut kom den efterlängta- de dispensen från Statens Naturvårdsverk.

— Annars hade det aldrig gått. En förutsättning är också att motorn måste vara av samma årsmodell som bilen.

För att få plats med V6:an krävdes en hel del modifieringar. Bland annat flyttades torpedvågen 30 cm bakåt.

— Nästa gång fick jag en annan besiktningsman. Då gick det hur bra som helst.

Fattas bara annat. Det måste vara unikt att få anmärkning på grund av att bromsarna är för bra!

Så här efteråt kan Håkan skratta åt eländet. Det är faktiskt gott och väl fyra år sedan bilen blev klar.

— Men nu sjunger den på sista versen. Jag ska börja med nåt nytt.

Det borde inte vara några större problem att hitta en ny ägare till den kompakta och mycket propra vagnen.

Egentligen en vanlig 142:a.

Men med lyxig Volvo-look å la 262! □