

Anders Eriksson i Nora började bygga om sin Volvo 142 från 1969 redan hösten 1986. Hans första objekt var en A-traktor. Drömmen blev därför att taksänka på egen hand. Allt eftersom Anders byggde kom nya idéer. – Det finns fortfarande detaljer som jag skulle vilja ändra på, säger han. Nu håller jag på med en sektionerad Volvo 142 cabriolet!

Av Håkan "Molle" Molin (text), Tony Welam (foto)

■ ■ ■ Ett bilbygge kan man hålla på med hur länge som helst!

Anders Eriksson, som bor i Nora, startade redan 1986 men tycker fortfarande att han inte är klar.

– Nej, egentligen skulle jag vilja säga i bilen, men jag har ett nytt bygge på gång. Där får jag utlopp för mina idéer, börjar Anders med ett skratt.

Den här killen är en bra representant för många andra entusiastiska svenska bilbyggare. Anders inledde karriären med A-traktor, vilket inspirerade till att fortsätta med vanliga personbilar.

– Så det var ju givet att jag skulle bygga om en bil också. Farsan och morsan lät mig utnyttja varmgaraget i källaren, berättar han.

Vinklad framruta

■ Anders letade efter ett lämpligt utgångsobjekt och hittade en annons på en rostskadad Volvo 142 från 1969. Begärt pris var 1.000 kronor. Inte mycket att snacka om. Cash money och sen på med stereon i garaget!

– Jag inledde med en taksänkning, för det hade varit den stora drömmen, avslöjar han.

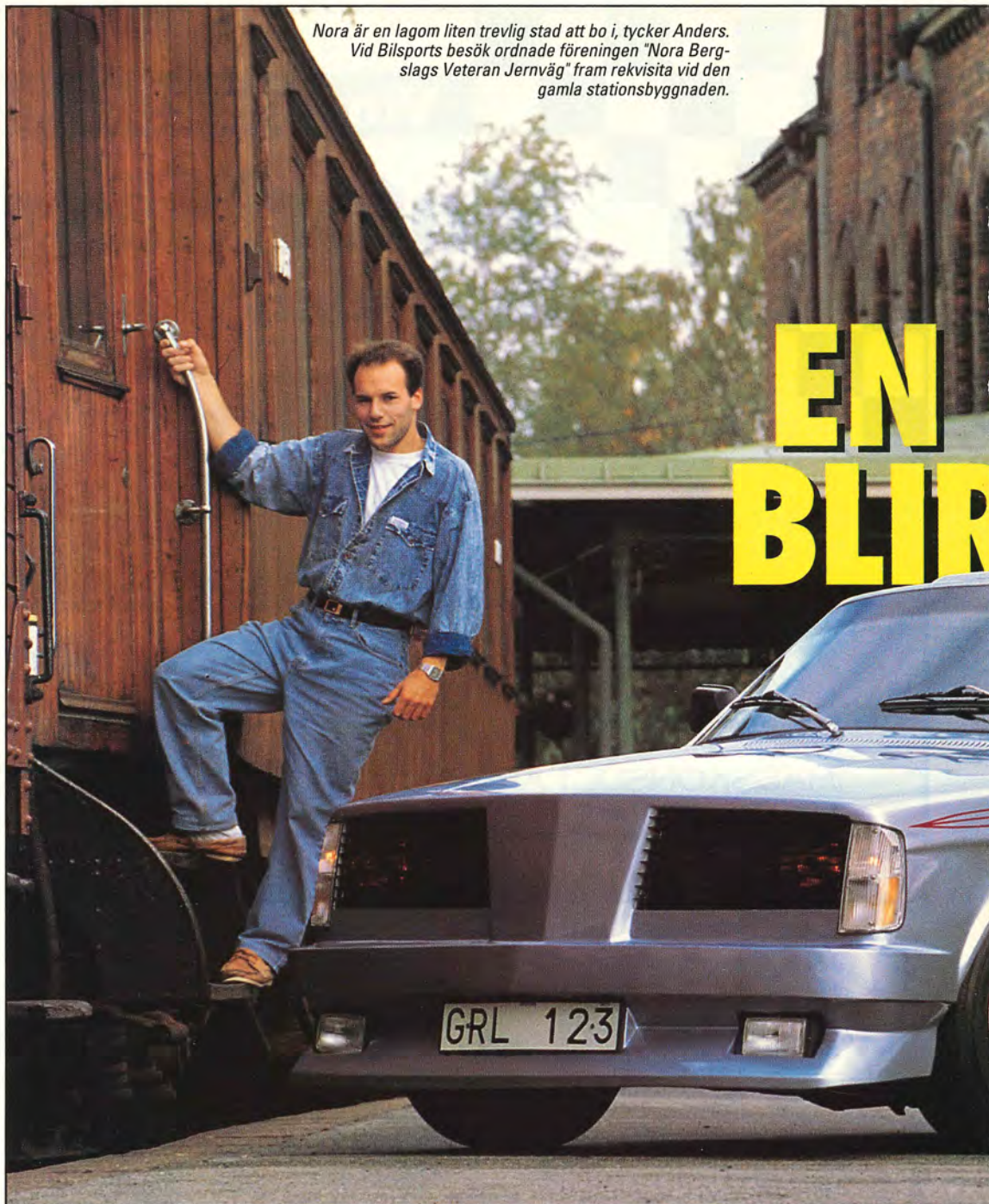
Anders genomförde denna operation genom att vinkla originalframrutan bakåt in mot kupén. Därigenom blev taket 10 cm lägre. Dörr-rutor löste han genom att utnyttja 200-seriens hela rutor och anpassa dörrarnas rutramar efter formen på dessa.

– Bakre sidorutorna svetsades delvis igen för att utseendet skulle påminna om 262 Coupén. Både bakrutan och dom bakre sidorutorna är tillverkade av makrolon, berättar Anders.

Nu efteråt erkänner han att taksänkningen var dåligt genomtänkt. Visserligen blev slutresultatet bra, men en ny idé dök upp, vilket medförde ett halvt dubbelarbete:

– Det var väl något år efteråt

Nora är en lagom liten trevlig stad att bo i, tycker Anders. Vid Bilsports besök ordnade föreningen "Nora Bergslags Veteran Jernväg" fram rekvisita vid den gamla stationsbyggnaden.



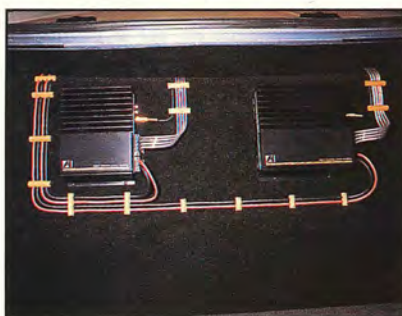
EN BLIR



Bakre skärmkanterna är upplyftade för att kompensera den sänkta hjulupphängningen. Modifieringarna har utförts i olika steg under flera års tid.



Dubbla elantenner finns nedsänkta i ena bakskärm.



På senare tid har Anders monterat en kraftig ljudanläggning av ett mindre känt amerikanskt fabrikkat. Vore detta SASCA-klasat skulle han deltagit i biljuddtävlingar.



Interiören består av panel från 200-serien och stolar från 700-serien. Anders fick leta länge innan han hittade skinn med samma nyans.

• N O R A •

Efter sex år har Anders
fortfarande detaljer att ändra

OMBYGGD BIL ALDRIG KLAR



som jag fick för mig att jag ville ha taklucka. Så jag passade på att skaffa en sådan då en kompis skulle skrota sin Saab 900.

– Det stora problemet blev att Saabens lucka inte stämde överens med välvningen på Volvo-taket. Därför hade det varit enklare att fälla in större delen av Saab-taket redan från början, resonerar Anders.

Mer dubbelarbete

■ Skärmbreddningen bak blev också ett dubbelarbete. För ursprungsidén var att breddningen skulle börja direkt under bakre sidorutorna.

– Men när bakskärmarna sen tog form såg det inte bra ut. Så jag skar bort alltihop och började om genom att flytta ner breddningens början till midjeveckan i stället!

Anders skaffade nya hjulhuskanter av ekonomiplåt. Dessa pla-

cerades en bit längre upp på karossen. Han förklarar:

– Jag ville ju också sänka karossen närmare backen. Så först monterade jag kortade fjädrar och nya fälgar och däck. Sedan var det lätt att räkna ut var hjulhuskanterna skulle hamna!

Dock blev han lite missnöjd med sänkningen fram som utlovades genom dom nyinköpta banracing-fjädrarna:

– Dom var ju inte ett dugg lägre! Och för att slippa kapa dom höjde jag upp det övre fjäderfästet i framvagnsbryggan i stället!

Under den period som Anders höll på med skärmbreddningen var Testarossa-ribbor på modet. Han försåg bakskärmarnas framkanter med dessa och bestämde sig för att också bredda tröskellådorna.

– Efter att ha kompletterat med en front- och en bakspoiler körde jag med bilen en sommar. Men

framåt hösten kände jag mig mogen att bygga en flipfront i plåt, berättar han.

Första försöket blev inte bra. Fronten gick bara att lyfta en halv meter sedan tog spoilern i backen:

– Så då fick man sätta sig ner och räkna ut var gångjärnspunkterna skulle hamna för att få både tillräcklig lyfthöjd och markfrigång.

Motorjobbet har han gjort själv. Arbetet utfördes på senare tid, för under dom två första säsongerna körde han med motorn i strikt originalutförande.

Bra familjestöd

■ Sommaren -91 var bilen färdig i den version den är nu. Vintersäsongen hade Anders ägnat åt en frontombyggnad samt att förse kupén med en skinninredning.

– Det är formpressat skinn på instrumentbrädan, berättar han. En-
Vänd!

Inspiration kom genom A-traktorn

Forts. från föreg. sida

ligt experter skulle det vara omöjligt att använda denna typ av garvning, men jag tycker vi har lyckats ändå!

Stolar och baksäte kommer från Volvo 760. Anders fick leta ett bra tag innan han fick tag på skinn

med samma kulör.

– Innertaket har jag klätt med vitt skinn, och ratt, växelspak och dörrhandtagen tillverkade pappa åt mig av björk, upplyser han stolt.

– Förresten vill jag ge en eloge till morsan och syrran också. Dom ställde upp med markservicen då pappa och jag slet flera dygn i sträck för att få bilen klar till "Bilsport Custom och Motor Show" i Jönköping.

– Familjen har alltid stöttat mig, vilket jag tycker har varit en av dom viktigaste byggstenarna för att kämpa vidare, avslutar Anders Eriksson. □



Bil: Volvo 142, 1969.

Ägare/byggare: Anders Eriksson, Nora.

Kaross: Taksänkt 10 cm genom tillbakavinklad originalframruta. Hela dörr-rutor från Volvo 200-serien. Bakskärmarna breddade 7 cm per sida genom utflyttning vid midjeveckan. Dubbla rektangulära strålkastare fram bakom tonad plexi. Ribbade bakljus bakom röd plexi med dold tanköppning bakom nummerplåten. Dubbla försänkta elantenner. Allt ombyggnadsarbete utfört i 0,7 mm plåt.

Motor: Volvo B20. Renoverat block, Rkam, steg 3-topp med rostfria 46/38,5

insugs- respektive avgasventiler. AP-insugsrör med dubbla Dellorto 45 förgasare. Extraktorgrenrör med 2-tums avgassystem. Originalkylare försedd med elfläkt.

Transmission: Volvo M46-låda med överväxel. Ombyggd kardanaxel från Volvo 260.

Fälgar: Fondmetal 7x15 fram och bak.

Däck: Avon 205/60-15 fram. Firestone 235/60-15 bak.

Lack: Silverblå metallic med smala röda stripes. Arbetet utfört av Närkes Kils Bil & Plåt i Örebro.

Inredning: Rött och vitt skinn. Stolar och baksäte från Volvo 760. Hemtillverkade trädetaljer.

Tack till: Pappa, mamma och syrran samt alla andra för all hjälp.

Till salu: Tel: 0587-131 52