

LANDETS LÄG VOLVO 1

— eller har du en som kan
Toves och Henriks bygge?



POPULÄR — Just 1968 års modell verkar vara populärast när det gäller sänkta karosser. Här är tre

FOTO: ANDERS ALBINSSON

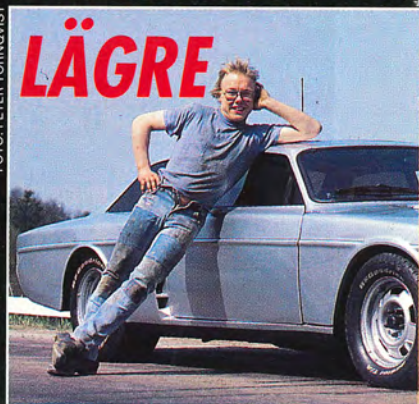


LÅG

TUFVESSON. Ett snitsigt lågbudgetprojekt stod det i Bilsport/19 1985 om Leif Tufvessons mäsvinge-Volvo från Röggle. 10.000-kronorsbygget var baserat på en 142 av 1968 års modell. Sektionering och choppning medförde att takhöjden sjönk till 118 cm.

FOTO: PETER TÖRNOVIST

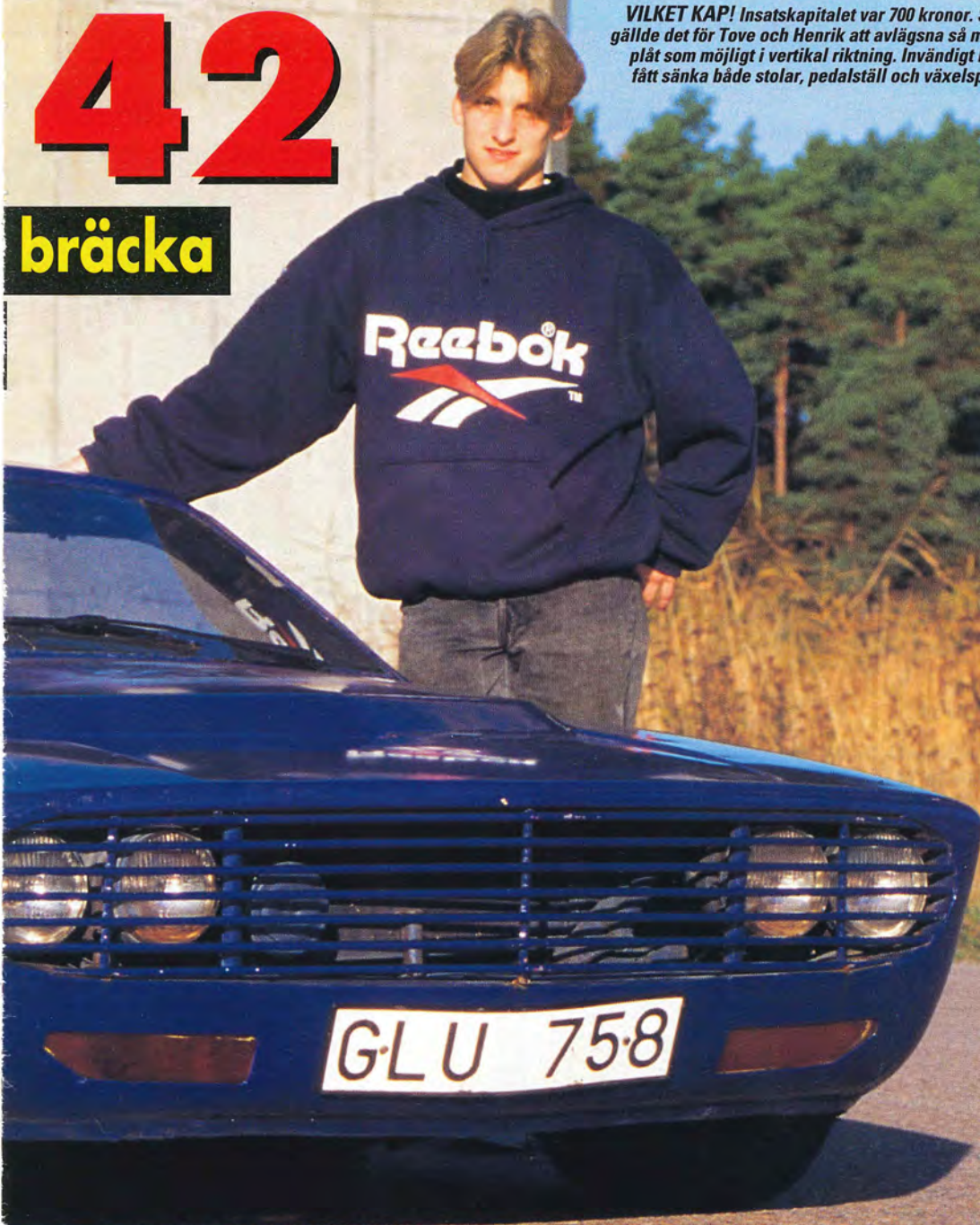
LÄGRE



LAGSTA 42

VILKET KAP! Insatskapitalet var 700 kronor. Sedan gällde det för Tove och Henrik att avlägsna så mycket plåt som möjligt i vertikal riktning. Invändigt har de fått sänka både stolar, pedalställ och växelspaken.

bräcka



Tove Dollf och Henrik Brundén i Kalmar åker omkring i en ombyggd men godkänd Volvo 142 från 1968. Inspirerade av andra låga Volvo-byggen i Bilsport, siktade de på en totalhöjd under en meter. Och resultatet? Jo, en bil som höjer sig blott 98 cm över backen!

Av Håkan "Molle" Molin
(text & foto)

■ ■ ■ Rullar landets lägsta bil i Kalmar?

Eller snarare sagt, Sveriges lägsta Volvo 142 i godkänt utförande?

Tove Dollfs och Henrik Brundéns gemensamma skapelse är 98 cm låg! Och besiktigad!

— Vi ville se om det gick att taksänka och sektionera karossen så mycket att totalhöjden blev under en meter, säger Tove.

— Och även om den inte blivit godkänd så hade det inte gjort så mycket, tycker Henrik.

— Vi gav bara 700 kronor för bilen!

Lågt pris

■ Anledningen till det "låga" priset var att två andra Kalmar-killar hade kapat ner karossen, men tröttnat efter ett par dagar.

Bilen såldes till en annan kille som tänkte fortsätta, men han kom

HAR DU BYGGT ÄNNU LÄGRE?

Att det finns nya spännande projekt på gång ute i landet tvivlar vi inte en sekund på. Har du någon kompis som förtjänar lite uppmuntran? Tipsa oss på Bilsport! Brev eller telefonsamtal är välkomna.
Tel. 0455- 33 53 32

OSKARSHAMNAR'N. Jan Axelsson i Oskarshamn hade sin 116 cm låga Volvo 142 av 1968 års modell presenterad i Bilsport/12 1986.



FOTO: GÖRAN SVENSSON

**BIZARR!
VARNING!**

LÄGST



OSKARSSON.

Peter "Plåt-Oskar" Oskarsson från Nybro tog till ordentligt då han kapade ner sin Volvo 145 från 1968. Det som blev kvar av karossen sträckte sig 90 cm upp i luften. Lite väl magstark för Svensk Bilprovning, som inte ville ge Oskarsson sitt medgivande. Mer om denna säregna "Mäsfångar-Volvo" finns att läsa i Bilsport/21 1991.

LANDETS LÄGSTA VOLVO 142

inte i gång och i denna veva fick Tove och Henrik vetskap om bilens existens.

— Vi åkte ut och kollade på den och mätte lite, berättar Tove.

— Mest fundersamma var vi på om motorn skulle få plats, avslöjar Henrik.

Grabbarna köpte bilen hösten 1991 och hyrde samtidigt ett garage till den i Rockneby norr om Kalmar.

Lägre än metern

■ Första ingreppet blev att pussla ihop alla karossdetaljer som de andra killarna hade skurit loss. Därefter kunde "Operation under en Meter" inledas.

Men helt problemfritt gick det inte.

Vid en så här pass extrem sänkning uppdagas hela tiden nya bekymmer som man blir tvungen att lösa.

Motorn fick plats. Till slut. Detta efter att grabbarna fått modifiera både oljepåfyllningslocket på ventilåpan och returkanalen på termostathuset.

— Dessutom fick vi sätta ett scoop på huven och skaffa en kylare från Peugeot. Det var den

lägsta vi kunde hitta, upplyser Tove.

Den nedkapade framrutan plockades från en Fiat Ritmo. Tove och Henrik hade hört

SOM ETT STRYKJÄRN. Andra bilister reagerar våldsamt då grabbarna är ute och åker i sin låga Volvo 142. En mer uppseendeväckande lackering står på önskelistan. Likaså motortrim. Väckanslan är det däremot inget fel på!



I LÄGSTA LAGET. Bakskärmarna och dörrarna sektionerades mer än framskärmarna. Hade grabbarna tagit en centimeter till så hade de främre hjulhusen hamnat högre än motorhuven!



AKTA KNÄNA. Många människor har blivit förbryllade då dom stött på denna bil. Tove och Henrik har fått förklara sig både en och två gånger.



...talas om
att det skulle
kunna gå att an-
vända en sådan ruta
och ville testa om påståendet
stämde.

— Annars har vi mestadels
byggt bilen efter eget tycke och
smak. Låg, bred och besiktigad,
säger Tove.

— Eller med andra ord många
kapskivor och mycket spackel, till-
lägger Henrik och skrattar.

Under byggtiden fick grabbarna
ofta besök av kompisar som hört
talas om deras vilda planer och var
nyfikna på hur resultatet framskred.

— Och nästan alla sa att "den där
får ni aldrig igenom"...

— Klart vi får! svarade vi, fast

innerst
inne var
man lite
skeptisk,
erkänner
Tove.

Somma-
ren 1993 kände de sig mogna att låta
bilen passera genom "nålsögat" hos
Svensk Bilprovning AB.

— Och det var inga större be-
kymmer, intygar Tove. Vi var
mest rädda för att få ombesikt-
ning på grund av begränsad sikt,
men fick bara några tvåor på skit-
fel som var lätta att fixa!

Fyra år i sträck har de varit på
Vallåkraträffen. Och samtliga
gångar har det inträffat minnesvärda
episoder:

— Först och främst får man

RECEPT

Bil: Volvo 142, 1968.

Ägare/byggar: Tove Dolf och Henrik Brundén,
Kalmar.

Karos: Flipfront i plåt med avlägsnade hjulhus.
Huvskoop, ribbgrill och dubbla strålkastare från
VW Passat. Framskärmarna sektionerade 10,5
cm, och breddade 5 cm per sida. Dörrarna
sektionerade 16,5 cm. Avlägsnade dörrhandtag,
ersatta med ellås. Taket sänkt 15,5 cm.
Nedkapad framruta från Fiat Ritmo. Samtliga
stolpar är vinklade. Baksärmarna sektionerade
16,5 cm och breddade 9 cm per sida. Totalhöjd 98
cm. Tröskellådorna breddade i bakant.
Bakvinge i plåt. Avlägsnat tanklock och lås till
bakluckan. Uppflyttad tank.

Motor: Volvo B20 från 1974 utrustad med dubbla
Solex 45-förgasare med tillhörande insug. F-kam.
2,5-tums extraktorgrenör.

Kylare från Peugeot. Termostathuset och
ventilåpan specialanpassade för att gå fria
under huven. Ombyggd rattstång och förlängt

bromsservo från en Opel Kadett.

Transmission: 4-växlad manuell Volvo M40-
låda.

Hjulupphängning: Försedd med rallydämpare
och något kapade fjädrar från Ford Taunus
Kombi.

Fälgar: Original plåtfälgar från Volvo 240 som
breddats. 6x14 fram, 10,5x14 bak.

Däck: 195/60-14 fram, 205/55-14 bak.

Lack: Vanlig solid blå. Arbetet utfört av Johan
Nylander. Motiv på huven utfört av Marcus
Åkesson.

Inredning: Kortade pedaler. Kortad och
tillbakaflyttad växelspåk. Instrumentbräda i
polerat rostfritt. Stolarna bultade direkt i golvet.
Material: Svart och blått konstläder.

Vikt: Nuvvarande tjänstevikt 950 kg.

Byggtid: Cirka 2,5 år.

Kostnad: Inköp 700 kronor plus diverse utlägg.

Motivering: Att bygga en Volvo som är lägre än
1 meter och få den godkänd av Svensk
Bilprovning!

Tack till: "Nyllan", Åke, "Haris", "Fille",
"Grepén", Håkan samt alla ni som blixtkallats
"inför varje Vallåkraträff.

MOTIVERAT.

Grabbarna var
tvugna att förse
huven med ett
scoop för att
motorn skulle få
plats. Airbrush-
motivet är utfört
av Marcus
Åkesson.



VERKTYGEN. Det går
åt en del kapskivor,
några burkar spackel
och kanske en och
annan sönderbränd
vinkelslip!

mycket som helst
kvar att göra innan
de kunde åka så en
kompis hjälpte dem
att borra hål i golvet
för att kunna bulta
fast baksätet.

När borren tränger
ner genom golvet
märker killen att det
skvätter till...

— Han hade borrat rätt igenom
ett bromsrör. Det tog ju sin tid att
skaffa ett nytt. Vi kom inte iväg
förrän vid fem den söndagsmorgo-
nen, berättar Tove.

En annan gång gick gasstaket
av då grabbarna hade 15 mil kvar
till Kalmar. Goda råd var dyra.
Hem ville de, men hur?

— Vi tog en läskmugg från
McDonalds och kilade fast den i
gasreglaget, förklarar Henrik.

— Det hjälpte, för sen gjorde
bilen 90 km/h på tomgång! □

ju alltid en massa frågor från
folk som undrar vad det är för bil.
Speciellt tyskarna. De blir alltid lika
förbryllade, berättar Henrik.

— Även bilister som vi möter
eller passerar brukar tappa hakorna
av förvåning, tillägger Tove glatt.

90 km/h på tomgång!

■ Det har också stökat till sig i
samband med dit- eller hemresan,
vilket nästan är obligatoriskt i dessa
kretsar...

En gång hade grabbarna hur