



VOLVO SNYGGAST

Besök en auktoriserad återförsäljare för Volvo och be att få titta på en cabrioletmodell. Svaret torde bli en broschyr över bilsortimentet plus en kapmaskin. Det blir nämligen till att göra som grabbarna i Sölvesborg — bygga eget. För visst är Volvo snyggast utan tak!

Av Reinhold Sehlin (text) Bo Porshed (foto)

■■■ Den svenska mastodont-koncernen Volvo har ännu inte — i motsats till lillebror Saab (900 Turbo 16 Cab) — någon

cabrioletmodell i sitt officiella personbilsprogram.

Inte lär det bli någon heller.
— Det passar inte in i märkets

säkerhetstänkande, hälsar man från pressavdelningen.

Möjligen kommer de fortfarande ihåg fiaskot från mitten av 1950-talet, då företaget på Hisingen under buller och bång presenterade sportvagnen P1900. Ett mycket kortlivat projekt.

Fordonet i fråga utrustades visserligen med cab. Problemet var dock den klena plastkarossen som aldrig höll för påfrestningarna.

Totalt tillverkades 67 exemplar för försäljning. 1957 begravdes P1900 utan större saknad.

Nå, men vad gör då en enkel Volvoägare som vill känna fart-

vinden i håret och som anser att en simpel sollucka inte är tillräckligt?

Ett alternativ är att ta efter Lars-Erik Videlius i Sölvesborg.

Mannen är plåtslagare till yrket och har med hjälp av kompisen Yngve Jönsson byggt om två Volvo-bilar till cabbar.

Första projektet gällde en 264 av 1981 års modell.

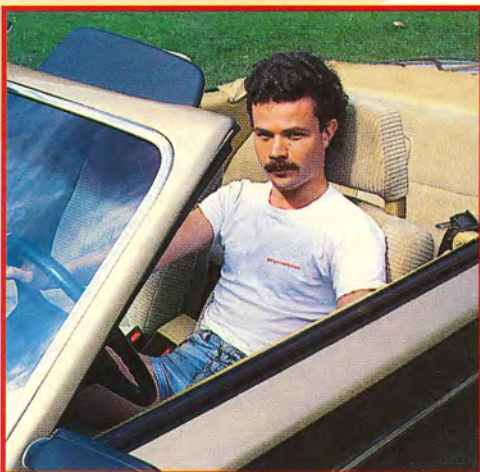
— Den köpte jag vintern -84. Gick sedan och funderade om man ändå inte skulle ta och kapa taket och... vore kul att pröva, säger Lars-Erik.

Sagt och gjort. Kompisen Vänd!



UTAN TAK!

Yngve Jönsson (vänstra bilen) hjälpte kompisen Lars-Erik Videlius med bilarna. Det största problemet var injusteringen av cabbarna (Pontiac). Många hårda ord yttrades i garaget innan allt fungerade.



Samtliga sidorutor av plast

Forts. från föreg. sida

kallades in och arbetet startade.

Dörrarna blev första problemet. Karossen hade fyra stycken. Två måste alltså bort.

— Det löste vi genom att helt enkelt montera dit en tvådörrars kaross.

Framrutans lutning förändrades. 264:ans konstruktion passade inte till cabben. Paret skaffade lämpliga delar från Volvo.

— Handlade om rutramen och främre dörrstolparna. Köpte reservdelar från 262 Coupé eftersom den bilen har en kraftigare lutning på vindrutan. Jag kapade de gamla stolparna jäms med karossen och svetsade dit nya.

Förstärkningsjobbet var ett kapitel för sig. Lars-Erik ville bevara originalets linjer i så stor utsträckning som möjligt. Därmed var det otänkbart att till exempel höja dörrtrösklarna som kompensation för taket.

Studerade Mellberg

■ — Jag studerade Mellbergs bygge. Tyckte inte det blev snyggt.

Han funderade... och funderade... och funderade. Tog även ett samtal med besiktningen i Olofström.

Tankearbetet utmynnade i en lösning som innebar att en fyra millimeters plåt profilknackades upp till kanten av trösklarna och argonsvetsades ihop med en fyrkantprofil under lådorna.

Dessutom — som den berömda pricken över det lika berömda iet — svetsade han dit en fyra millimeters förstärkningsplåt mellan hjulhusen, i bagageutrymmet.

— Det fungerade perfekt. Bilen har nu gått i två år utan några sättningar i karossen.

Nästa steg blev att hitta en lämplig cab.

— Gick runt på skroten i Osby och mätte på olika modeller. Jag fann till slut ett exemplar från en Pontiac Firebird -67.

Hemma i garaget i Sölvesborg modifierades cabställningen genom att både spant och båggar förlängdes.

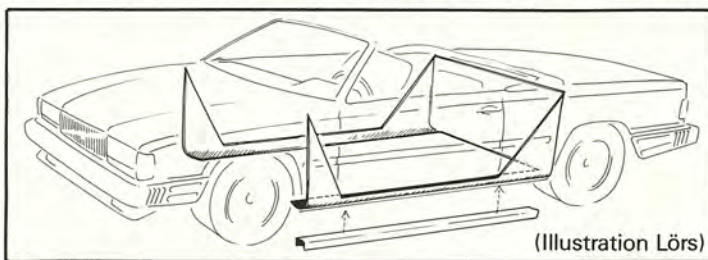
Många hårda ord yttrades innan allt var injusterat.

— Ojoj. Du behövde bara höja eller sänka en aning där bak för att det skulle bli jätteslag vid vindrutan.

Mellan den bakre förstärkningsplåten och baksätet finns ett utrymme på cirka 30 centimeter. Mer behövs inte för att skydda cabben i nedfällt läge.



Varje bil tog cirka sex månader i anspråk. Ingenting är rört när det gäller drivpaketen. Undantaget är motorn i 760 som är renoverad. Brorssons följar samt bakljusarrangemang hjälper till att sätta en personlig prägel på bilarna.



En 4 millimeters plåt profilpressas så att den går från kanten på dörrtrösklarna och en decimeter (cirka) in på golvet. Plåten argonsvetsas ihop med en fyrkantprofil (30x30 millimeter) under tröskellådan. Ett tips är här att borra ett par mindre hål i golvet för att på så sätt lättare fixera bitarna mot varandra.

Plåten i kupen går upp i en triangel, både fram och bak. Även här argonsvetsas sömmen runt om.

Tvårförstärkningen ligger i bagageutrymmet och består av en 4 millimeters plåt.

Tips: genomför förstärkningsarbetet innan taket avlägsnas. I annat fall säckar bilen ihop innan jobbet är klart.

Baksätet byggdes om för att få plats med ställningarna på sidorna.

Bagageluckans gångjärn modifierades och flyttades då förstärkningsplåten nu satt i vägen för originalkonstruktionen.

Arbetet med objekt nummer två har — med vissa undantag — i princip gått till på samma sätt. Utgångspunkten har här varit en 760 GLE av 1982 års modell.

Volvo tillverkar inte som bekant några tvådörrars karosser till 700-serien (med undantag för 780). Lars-Erik fick därför ta ytterplåten från de bägge bakdörrarna och svetsa igen samt tennspackla.

Han passade på att både för-

länga och höja framdörrarna.

— Skar av mina egna vid dörrhandtagen. Tog sedan ett par skrotade och kapade av dessa 28 centimeter längre fram. Sedan var det bara att svetsa ihop bitarna.

Lars-Erik ville ha en rak linje, från framrutan till bagageluckan. Detta är anledningen till höjningen av dörrarna.

— Jag svetsade dit en plåt längst upp.

Även i det här fallet måste vindrutans lutning förändras. Det ordnades genom att han skar en kil i foten av stolparna, och flyttade på så sätt övre kanten på rutramen bakåt/nedåt med cirka sex centimeter.



Ryggstöden i 760 är fällbara. En modifiering jämfört med originalet. Åtgärden var nödvändig då karossen endast har två dörrar. Cabben plus delar av inredningen är sytt av Per Anders Carlsson i Kristianstad.

Cabben — Pontiac — köptes från en kompis.

Elmanövrerad cab

■ — Valde en elmanövrerad den här gången, säger han. Hade lika stora problem med injusteringen.

De fick förlänga originalstagen där bak för att uppnå samma form som det ursprungliga plåttaket. Tvärstagen i taket kortades en aning eftersom Volvons kaross är smalare på mitten jämfört med Pontiac.

Förstärkningsarbetet följer i stort sett samma mönster som med 264. En intressant detalj då 760 faktiskt har en något mindre plåttjocklek än sin föregångare.

Datorernas intåg inom bilindustrin medför att nya modeller behöver allt mindre kvantitet plåt i konstruktionerna för att uppnå samma hållfasthet.

— Det är ju inte mer än konservurks-tjocklek på 760...

Ett av många problem i samband med arbetet var sidorutorerna, och vilket material de skulle använda till dem — glas eller plast?

— Det blev plast, berättar Yngve Jönsson. Originalrutorna gick inte att använda på grund av fel storlek och form.

Hade de valt glas skulle kostnaderna ha blivit astronomiska.

— Du får räkna mellan 20 000 och 30 000 kronor per bil, säger Yngve.

Samtliga sidorutor på 264 är av plast. De bakre rutorna på 760 kommer från Pontiac -67. De eldrivna fönsterhissarna är ett hopplöck från Volvo, Opel, Renault och Citroën.

Båda bilarna är utrustade med luftkonditionering, servo centrallås, elspeglar, automat, tjuvlarm (264), maffig stereoanläggning och ... som sagt... CAB!

Hörde vi Gyllenhammar hosta?