

Lika men ändå olika:

# KAPAT TAK GÖR HELA SKILLNADEN

**I Habo rullar två helfräscha Volvo 142. Egentligen väldigt lika, men ändå så olika. Skillnaden är ett kapat tak! Tommy Johansson och Kerstin Karlsson har hjälpts åt att bygga bilarna. Noggrannhet och enbart friska delar har förvandlat rostburkarna till ett par ovanligt attraktiva 142-or. Framförallt Tommys choppade -69 drar blickarna till sig. En bil med både prestanda och väghållning.**

Av Gert Karlsson (text), Peter Törnqvist (foto)

■■■ Att choppa eller inte choppa, det är frågan!

Men inte för Tommy Johansson från Habo. Han sänkte taket på sin Volvo 142 utan minsta tvekan.

— Det gör bilen mycket tuffare, tycker han.

Flickvännen Kerstin Karlsson håller med. Men avstod ändå från att choppa sin -73.

— För mycket jobb, förklarar hon.

Dessutom måste man skaffa nya rutor. Och det blir dyrt.

Eller som det heter på lokalt tungomål:

Då köster för möe pänge . .

Tack vare åtta centimeters choppning fick Tommys Volvo en ovanligt fräck profil.

— Det beror på att jag vink-

lat stolparna i stället för att bredda och förlänga taket.

För att om möjligt matcha utseendet har han satsat på bra väghållning.

— Sänkt fjädring, gasstötdämpare, krängningshämmare och breddade fälgar med 60-profilsdäck gör underverk.

Även motorn är modifierad. En 2,2-litersmaskin som ger runt 170 hk.

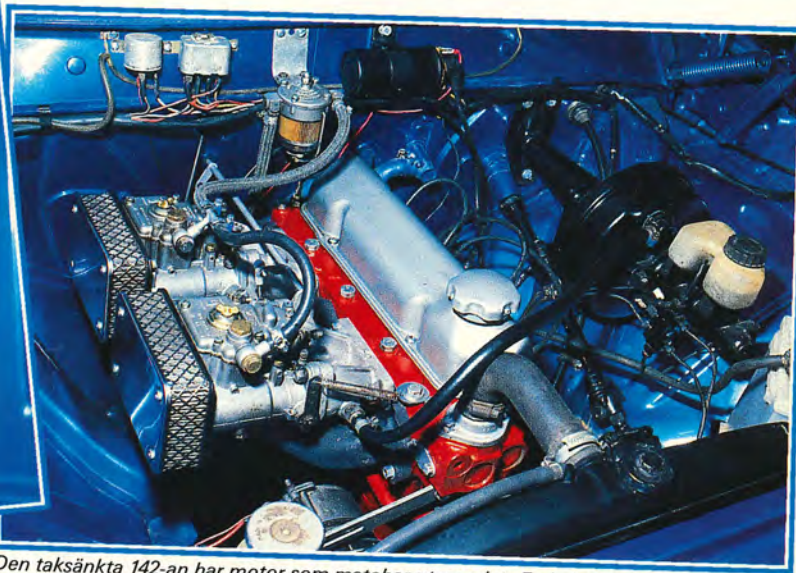
Kerstin Karlsson och Tommy Johansson är mycket nöjda med sina Volvo 142. Habo-påret har byggt bilarna tillsammans.



Genom att sänka taket åtta cm, kapa fjädrarna och modifiera bakpartiet kan en gammal Volvo få fräckt stuk.



Tommy har byggt om bakpartiet på sin choppade Volvo. De försänkta bakljusen är egentligen avsedda för lastbilar men passar utmärkt på en 142!



Den taksänkta 142-an har motor som matchar utseendet. En balanserad 2,2-litersmaskin med flödestestad KG-topp, Timo-kam, höggjanspolerade vevstakar samt Weber 45-or.



Båda 142-orna har lackade och breddade (2 tum fram, 2,5 tum bak) fälgar från 240 GL -79.

Tommys choppade Volvo är 128 cm hög. Resultatet av att sänka taket åtta cm, kapa fjädrarna drygt ett varv och montera 14-tumsfälgar med 60-profilsdäck. I kombination med gasstötdämpare och krängningshämmare får Volvon utmärkta vägegenskaper.

— KG-topp, Timo-kam och dubbla Weber 45-or. Den drar mellan 1 000 och 8 000 varv!

Kerstin — hon är egentligen hästfantast — nöjer sig med lugnare prylar. En B20 som borrats till överdimension och försetts med E-topp och D-kam. Bör ge cirka 110 hk.

### Nästan för bra

■ De båda Volvo 142-orna byggdes samtidigt. Tommy berättar:

— Vi skulle göra i ordning Kerstins bil. Men då blev jag både sugen och lite avundsjuk. Skaffade en skrotad -69.

Och så satte paret igång. Metodiskt och mycket grundligt.

All gammal underredsmassa skrapades bort. Sedan sandblästrades karosserna.

— Det blev nästan för bra, skrattar Kerstin.

Den kraftiga blästern — egentligen avsedd för lastbilsramar — tog knäcken på en huv och ett bakparti!

— Men rent blev det, säger Tommy. Perfekt att börja svetsa i.

Och svetsa fick han göra. Med besked!

— Det gick åt cirka tre kvadratmeter slät plåt till varje bil. Plus åtskilliga ekonomibitar.

Modifieringarna inskränkte sig till egna tröskellådor, skärmbreddare (hjulhuskanter till VW Golf), försänkta nummerplåtar och infällda lastbilslys (bak på -69-an).

Med metallicblå lack och breddade 14-tumsfälgar (Volvo 240 -79) är de båda 142-orna väldigt lika. Men ändå så olika.

Förklaringen är enkel. Kapat tak gör hela skillnaden! □