

Peter ville ta reda på hur låg han kunde bygga en bil. Fast samtidigt skulle det verkligen synas att den var en bra bit lägre än alla andra fordon. Resultatet får väl anses lyckat, men se upp för fiskmäsar Oskarsson!



Låga tankar när Oskarsson byggde

SE UPP FÖR MÅSARNA

Det var väl lite tanklöst, när Oskarsson skulle bygga nytt. Ingen bil och inget garage och som vanligt dåligt med pengar. Men planerna var vilda:

— Den lägsta bil som byggts ska det bli, skrockade Oskarsson. Så bror hans blev av med bilen, morsan blev av med hönsuset, men Oskarsson blev lycklig. Drygt fyra månader senare hade den svenska bilbyggarkonsten fått ett nytt begrepp: Måsfångar-Volvo!

Av Håkan "Molle" Molin (text), Göran Svensson (foto)

■■■ Hur låg kan man egentligen bygga en bil? Ja, det svaret ville

Peter Oskarsson ta reda på.

Under åtskilliga mil i sin röda Volvo 142 plåtcabbe har Nybrokillen haft tid att fundera på något nytt projekt. Gärna ett minst lika uppseendeväckande bygge, som det han redan blivit känd för.

— Ja blé av mä'garaget i Flygsfors, berättar Peter. Men ja velle ändå bygga nått nytt...

Smålänning som han är så gällde det att komma billigt undan. Peter ville varken lägga pengar på garage eller bilinköp!

— Men då' löste sig, flinar han. För brorsans VVS-firma hade en gammal 145 ståendes. Man tager ju vad man haver!

"Man måste vara om sig och kring sig"

Nästa steg blev att skaffa tak över huvudet. Något som han kom på en kväll efter att ha parkerat plåtcabben under utbyggnaden framför hönsuset.

Dagen efter rev Oskarsson helt enkelt ner ytterväggen och flyttade ut oljetanken på gården. Sen var det bara att rulla in den gamla 145:an i hönsuset och spika fast brädorna igen.

— Då' kostade ente en enda spänn, garvar han.

Första ingreppet skedde i oktober förra året. Då rensades karossen fullständigt. Allt staplades upp längs hyllorna, där hönsen en gång legat och ruvat i lugn och ro.

Från den dagen Peter "flyttade in" var det knappast fridfullt längre...

— Nä', då' tog väl nån vecka å skära ner karossen så man kunde pussla ihop bitarna igen, säger han på sin genuina småländska.

"Bättre en fågel än tio i skogen"

Taket är choppat 20 cm. Peter gjorde ett korssnitt som breddades och förlängdes. Detta för att behålla originalvinkeln på samtliga stolpar.

Karossen byggdes om till två dörrar istället för fyra. Peter hade både framskärmar och dörrar från en Volvo 242 liggande. Framskärmarna sektionerades 15 cm och dörrarna 20 cm. Bakskärmarna byggde han själv i plåt och bredade dom för att få plats med tio tum breda och 13 tum höga banracingdäck.

— Men bakluckan blé ett pusvänd!





Nog för att tanken var låg alltid. Peter fick till och med sektionera Volvons originaltank. Den tog i backen då han tog bort pallbockarna för att få ner bilen på hjulen.



Är detta Sveriges lägsta bil

Forts. från föreg. sida

sel, erkänner han. Den är gjord av totalt tolv nedskurna sektioner ur sitt forna jag...

Kapningen av innerskärmarna i motorrummet avslutades på självaste julafton. Peter slet för att sen kunna ta ledigt resten av julhelgen:

— Ja, man velle ju klä sig i parningsdräkten och häcka på restaurang Sandra i Kalmar, skrockar han.

"Mannen från dom djupa skogarna"

Givetvis bidrar en sådan här omfattande sänkning till att man får problem med uppstickande detaljer. En sådan sak var B20-motorns topplock, som hamnade en bra bit över huven.

— Nån byfåne sa att ja skulle lämna in den på planing, suckar Oskarsson. Då änte klokt vilka tips man kunde få ibland...

Men Peter hade andra planer. Motorn sänktes 25 mm närmare framvagnsbryggan. Sedan kördes huven ner till Opel-byggaren Tommy Lundgren i Nybro, som är operatör vid en laserstyrd skärmaskin.

Två lagom stora hål skars upp. Därefter programmerade Tommy in radien på en ny skala så Peter fick en plattjärnsgrill med samma spetsiga form.

— Även när då ser som mörkast ut får man aldrig upp. Min mörkaste stund va när tectylsprutan bekade igen å sprutade alltihop bakvägen upp i ansiktet...då ble totalt svart!

Men Oskarsson fann sig. Han tvättade glasögonen, tog av sig overallen och fortsatte att jobba i kalsongerna!

▲ Nej, detta är inget brevlådein-kast... Däremot behövde Peter skära ner bakluckan och pussla ihop den i tolv olika sektioner. Jämför gärna höjden på bakskärmarna med 145-ans originalbakljus.

Hålen i huven och grillens form är utskurna med hjälp av laser-skärmaskin. För att hålla kostnaderna nere utnyttjades begagnade karossdetaljer från Volvo 242. Säg hej till polis-helikoptern, Oskarsson!

— Efter en sån händelse kändes då skönt att lämna "garaget" och gå på stan som en vanlig man, säger Peter i ett försök att citera Fantomen...

"Friskt kapat hälften borta"

Den totala byggtiden blev blott 4,5 månader. Oskarsson var lite småstressad mot slutet. Han ville gärna premiärvisa Volvon på "Bilsport



Custom & Motor Show" i Jönköping.

Innan karossen gjordes i ordning för lack måste han ju prova så hjul och axlar passade. Fram var det okej med två varv kortade fjädrar.

— Fast i bakånen behövdes lite mer sågande, erkänner han. Först fick ja göra en ny "kickup" i chassit så bakaxeln kom högre upp.

Äntligen var stunden inne. Oskarsson vred om handtaget på garagedomkraften...

RECEPT

Bil: Volvo 145, 1968.
Ägare/byggare: Peter Oskarsson, Nybro.
Kaross: Takchoppad 20 cm, sektionerad i sidorna 20 cm. Ombyggd till 2-dörrarsutförande. Lucka av modell större i taket. Framljus med blinkers från Volvo 343.
Motor: Volvo B20 -76, borrad och urslipad för strokad vevaxel. Vevstakar Volvo B23 E, 38/46-ventiler med hårdare fjädrar, F-kam, Dubbla Weber 45 DCOE med 70 mm trättar på Misabs korta insugsrör.
Effekt: ca 185 hk.
Transmission: Volvo M45 med elektronisk överväxel.
Fälgar: 6 x 13 tum fram, 10 x 13 tum bak.
Däck: 175/55 13 80 H fram, 20/53-13 Radial bak.
Lack: Svart 2k acryl utförd av SA-Lack, Vissefjärda.
Inredning: Hemtillverkade stommar i kaross- och dörrsidor. Volvo 340-framstolar. Material: Grått konstläder. Arbetet utfört av Pebe produkter, Veddige.
Tack till: Franzén Bilstereo, Nybro. KGK Knutsson. Pebe Produkter. Johanssons Gummi-verkstad, Västerås.

— Men då ställde sig bilen på reservhjulsbaljorna. Helvete! Bort mä dom...

Vid nästa försök tog tanken i. Va fasen...skulle han behöva sektionera den också...

— Till slut sto den i alla fall på hjulen å totalhöjden blé nitti centimeter. De va en känsla!

"Aldrig några höga tankar om Oskarsson"

Efter denna lilla tidsfördröjning spacklade han färdigt karossen och körde i väg den till SA-Lack i Vissefjärda.

Inredningen fixade Peter genom Pebe Produkter i Veddige.

Glasningen av karossen ordnade han genom att kila över till granen, Hultqvists Glasmästeri, och låna all nödvändig utrustning.

— Men då äplexi i dörrar, baklucka å tak. Framrutan skar ja ner mä' en diamantskiva!

Givetvis väckte Oskarssons nya projekt stor uppmärksamhet i Jönköping. C-A "Heavy" Strömer, som deltog med sin 110 cm höga Duett, skakade på huvudet och sa: "Du är inte klok!"

Bilbyggarfinalisten Mats Tholander gick ett par varv kring bilen och tyckte att den liknade en badbrygga med hål i!

— Hemma i Kolsbygd kom en granne å undra vá dá' vá för kaross ja hade ställt i trögarn, minns Peter.

Men den bästa kommentaren fällde han själv då en tjej bad att få åka en vända genom Nybro:

— Du, va ä' dé för nån lång stenmur vi följer hela tiden?

— Stenmur, sa Oskarsson förvånad. Då ä' för fan trottoarkanten!