

# BYGG SOMMARBIL

**Sommartider är cabtider! Vilket favoritmärke du än har finns det inte mycket som går upp mot att åka öppet när det är varmt och solen skiner. Drömmen om en cabriolet går faktiskt att förverkliga på bara en dag. Så här går det till!**

Av Göran Ambell (text & foto)

■ ■ ■ Att färdas under bar himmel och känna naturens dofter och fartvinden i håret kan göra vem som helst till bilentusiast. Med en öppen bil kan resan till badplatsen med ungarna bli extra festlig och vad slår en cabriolet på cruisingkvällen, tillsammans med kompisarna. Eller kanske med flickvännen i månskenet efter logdansen? Att färdas under bar himmel ger bilkörningen en helt ny dimension! Ett närmande till naturen.

Men vem har råd att unna sig detta nöje när en cab går på minst femtiotusen? Ibland det dubbla! Det är mycket pengar med tanke på den korta tid bilen kan användas.

Dessbättre finns det en lösning och många har redan upptäckt den. I sommar har vi sett fler bilar än någonsin med avkapat tak. "Kiruncabben" har fått en renässans!

Att kapa taket av sin bil och kanske svetsa igen dörrarna ses ofta som mindre rumsrent bland de verkliga bilentusiasterna, men det är dags att tänka om! Att utgå från en billig bil, kanske till halva kostnaden av en ny cykel, lägga ned ett par dagars arbete och få en bil som man kan ha mycket roligt med, är en del av grunden till vår hobby.

Det var så hot roddingen började i Amerika på 1920-talet och det är en möjlighet som vi inte får låta gå förlorad till förmån för alla exklusiva och kostnadskrävande bilbyggen som alltför få har en chans att förverkliga.

Sommarcabben är en bil som garanterat ger minst lika mycket nöje som betydligt dyrare projekt, samtidigt som den för många kan bli inkörsporten till en ny givande hobby! Den kräver inga förmåningar om aktsamhet med lackeringen och har inget glassförbud för barnen.

I sommarcabben har alla roligt – ända tills det börjar regna! För de flesta som vill ha en cab är det funktionen, det borttagna taket, och inte skicket, som är det viktigaste.

## Impulshandling

■ Att bygga en cabriolet är ofta en impulshandling. Det är något man beslutar en varm sommar dag, eller över ett glas öl med kompisarna en fredagkväll. Utan en tanke på regn och rusk eller kalla vinterdagar.

Så var det även för oss. Endast ett par dagar före pressläggningen av Bilsports sommarnummer slås vi plötsligt av tanken. Vi måste ha med en sommarcab! Men det är bråttom. Skulle vi kunna bygga den på bara en dag? Det måste vara möjligt, om vi utelämnar finishjobbet. Vi kör igång direkt! Själva saknar vi en lämplig bil att bygga om men det problemet löses snabbt.

Jag lyfter på luren för att höra mig för om det finns någon som vill bli av med taket på sin bil. Redan första samtalet ger napp. Klas Wikman i Rättvik hade just köpt en 74:ans Volvo 142:a för 3.000 kronor.

Den var lite fläckig i karossen efter en del lackskador men var annars tämligen fri från rost. Det är viktigt att utgå från en rostfri bil när man skall ta bort taket. Med rost i tröskellådor och andra skadade partier minskar karossens bärrighet väsentligt, samtidigt som förstärkningsplåtarnas infästning blir ofullständig. Klas bil var ett perfekt ämne, i rätt prisklass.

Vi kom överens om att han skulle lämna bilen samtidigt på morgonen och hämta den cabbad och klar till kvällen!

Till min hjälp hade jag tagit Hans Eme-ren, som alltid är pigg på roliga och avvikande inslag vid sidan av det mer seriösa bilrenoverandet han bedriver till vardags. Det här kändes som ett mycket realistiskt projekt!

Tanken att ersätta det förstärkande takets funktion med igensvetsade dörrar tog emot. Skulle det verkligen inte finnas plats för någon annan lösning trots vårt snäva tidschema?

Vill man göra en elegant igenläggning av dörrarna kräver det faktiskt också en hel del arbete med de värmespänningar som blir i plåten och efterföljande spackling. Dessutom brukar Bilprovningen i alla fall kräva någon mer form av förstävning. Dörrrens insida och angränsande väggpartier brukar ofta ligga så långt ifrån varandra att det be-

hövs mellanliggande plåtar för att sammanbinda dem.

Det brukar inte heller gå speciellt smidigt att ta sig i och ur en bil med igensvetsade dörrar. Det utestänger dessutom damer med snäva kjolar, vilket under vissa omständigheter kan vara synd.

## Förstärkning i trösklarna

■ Vid professionella cabrioletombyggnader brukar man gå in i tröskellådorna och förstärka upp dessa med kraftiga plåtprofiler som sedan förankras i parterna kring torpedväggen och mot bakre hjulhuset.

En del väljer även att förstärka upp kardantunneln. Dessutom brukar man komplettera förstärkningarna med en så kallad torsionslåda över bakaxeln. Detta för att dämpa den ökade vridningskänsligheten hos bakpartiet sedan taket försvunnit.

Exakt vad och hur mycket som behöver göras, är helt beroende på vilken bil man använder. Det har också stor betydelse om den är byggd på ram eller inte. Vissa bilar kan vika sig på mitten, när man tar bort taket, medan andra förefaller helt oberörda.





# BILEN PÅ EN DAG!



För under 6.000:- och en dags arbete tillsammans med kompisarna, kan du få sig en rolig öppen bil till sommaren. Då ingår även lite färg och avgiften för registreringsbesiktningen till ombyggt fordon. En rostfri Volvo 142 av 1974 års modell kan vara den perfekta stommen. Den televerksorange kulören var favoritfärgen för 20 år sedan!

bärande partier till bakre hjulhusets motsvarande bärande delar.

De räcker inte heller med en enkel plåt. En sådan är bara stark i en riktning. Finns det en chans att den stukas förlorar den genast sin styrka. Därför bör den profileras eller förstyrkas med stag på insidan.

Det där med tak och sidorutor kan man glömma om man skall bygga en budgetcabriolet. Det fordrar betydligt mer arbete än ombyggnaden i övrigt.

För att få ett riktigt fint tak är det enklast att använda en sulletställning från en riktig cabriolet, och det är i regel inte heller någon billig affär. Och då återstår ändå att få tätt kring sidorutorna.

**Absolut enklast blir därför att lägga igen fönsterspringan i dörrarnas överdel och ersätta taket med ett sittbrunnskapell.**

Varför skall man föresten ha ett tak på en cabriolet? Genom att täcka sittbrunnen kan bilen lämnas ute över natten även om det regnar. Genom att bara öppna för framstolarna kan man sedan åka i ganska stora regnskurar utan att varken inredning eller förare och passagerare i framsätet behöver bli blöta. Vindrutan skyddar bra så länge bilen rullar, men se upp för stoppljus!

## Taket kapas snabbt

■ Att kapa av taket är det som går allra snabbast. Trots visst tankekrävande planeringsarbete och noggranna snitt klarade vi av det arbetet på knappt en halvtimme!

Återstående tid gick åt till att lägga igen hatthyllan, tillverka höga trösklar jämna till dörrar och karossidan i överkant mot sittbrunnen, samt bygga upp en smakfull vindruteram.

Vänd!



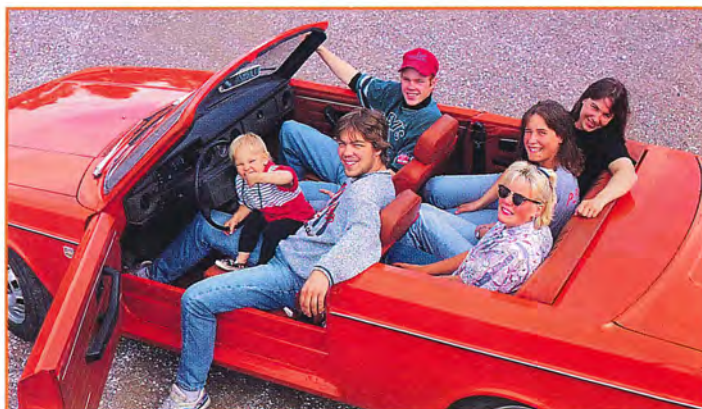
142:an får en välproportionerlig profil även sedan taket försvunnit. Den plana bakluckan ger en jämn övergång mot passagerarutrymmet. För den som vill lägga ner mer arbete kan choppning av vindrutan och sänkning av fjädringen bli kommande uppgifter.

Det man framför allt måste tänka på inför besiktningen är att bilens konstruktion inte får försvagas. Den styvhet som försvinner med taket måste ersättas på annat sätt!

Att vi gärna ville använda oss av en Volvo hade två orsaker. Dels är det en vanlig bil som alla lätt kan komma över, eller redan är ägare till, dels är det en mycket välbyggd bil som inte kräver speciellt komplicerade förstärkningar.

Att öppna tröskellådorna skulle ta alltför lång tid för oss, men däremot visade sig Volvons konstruktion mycket lämplig att förse med en påbyggd extra förstyrkande tröskel innanför dörrarna. Därmed skulle bilens styvhet kunna behållas. Trots att vi gjorde dem ganska höga kom de inte att störa in- och urstigningen alltför mycket. Dessutom blev de ett extra sidokrockskydd.

Nu är det inte bara att svetsa på plåtar eller balkar lite hur som helst när man skall förstärka en kaross. Om förstärkningen inte förankras riktigt i styva karosspartier kommer infästningarna att flexa och uppstyvningen blir utan värde. Därför måste den högre tröskelplåten löpa ända framifrån A-stolpens och torpedväggens



Man behöver inte svetsa igen dörrar för ett snabbt cabbygge! Man kan lägga in ett par extra trösklar i karossidorna istället. In- och urstigning blir då betydligt enklare.

## SÅ MYCKET KOSTADE SOMMARCABBEN

|                                                      |                |
|------------------------------------------------------|----------------|
| Inköp bil                                            | 3.000:-        |
| 2 st. plåtar, 1+1,5 mm                               | 500:-          |
| Förbrukningsmaterial                                 | 500:-          |
| 2 l originallack med hårdare, förtunning och primer. | 1.400:-        |
| Besiktning som "ombyggt fordon"                      | 560:-          |
| <b>Summa</b>                                         | <b>5.960:-</b> |

Ovanstående priser är bruttopriser inklusive moms.



# Kiruna- cabben mot ny renässans

Forts. från föreg. sida

Jodå, vi hann göra ombyggnaden på en dag. 10,5 timme tog jobbet för två personer. Då hann vi även med att fotografera alltsammans.

Däremot blev det ingen besiktning samma dag som planerat. En cab-ombyggnation av en bil med självbärande kaross betyder att bilen klassas som ombyggt fordon, eftersom förutsättningarna för tillverkarens krockprov ändras. Numera utförs dessa besiktningar endast på vissa stationer i varje län och för oss blev det då alltför långt att åka.

Vår cabrioletombyggnad gör inga anspråk på speciellt hög finish, men matchar väl en bil i den prisklass som kan vara lämplig som objekt. Däremot har vi inte gjort några avkall på utförandet, vilket vårt slutprov också kom att visa.

## Vridstyv

När vi med en garagedomkraft lyfte bilens ena bakre hörn så att hjulet kom att hänga ett par decimeter upp i luften, kunde bägge dörrarna fortfarande öppnas obehindrat, något som inte är möjligt ens på många bilar med tak.

Vår andra test, att placera domkraften precis under bakre dörrstolpen och låta halva karossidan hänga i luften gav lika bra resultat. Dörrspringan mot bakskrämen ökade endast två millimeter längst upp!

Med dessa fina resultat ansåg vi oss inte behöva bygga den torsionslåda eller kryssförstärkning som krävs mellan bakre hjulhusen på vissa bilar för att de inte skall flexa för mycket i karossens bakdel.

Volvon har redan från början en förstärkning bakom baksätets ryggstöd som förbinder hatthyllan med hjulhusen och golvet, samtidigt som vår nya hatthylla med förankring en bit ner på denna förstärkning kom att bättra på styvheten ytterligare.

Körproven bekräftade också att vi byggt en stadig bil. Genom att sätta ett finger i dörrspringan mot bakflygeln känner man mycket tydligt hur en öppen kaross jobbar. Trots hård körning på grovig grusväg var rörelserna små.

## En dags jobb

Sedan vi hade slipat och svetsat en hel del såg bilen ganska bedrövlig ut. Visst hade det varit tillräckligt med lite ny färg längst upp, men eftersom våra utlägg hittills begränsats till två plåtar och lite slipmaterial från järnaffären, tyckte vi oss kunna kosta på en hellackering av lågbudgetkaraktär.

Två liter originallack, med tillhörande härdare och förtunning, samt primer gick på en dryg tusenlapp. Vi hade tänkt att göra jobbet utomhus i den bakgårdsanda som präglat resten av ombyggnationen, men då vädret nästa dag visade sig vara både kallt och regnigt, blev det lackboxen istället.

Däremot tog det inte mer än ytterligare fyra timmar inklusive slipning och maskering att få bilen skinnande blank, om än inte speciellt jämn.

Lägger vi på denna tid så klarar man ändå jobbet på en dag, även om den blir ganska lång. Därmed har vi visat att man visst kan bygga sig en cabriolet på fredagen för att kunna åka öppet under helgen. Men ett tips, börja redan på torsdagen!

# Så här gjorde vi!



1. En 1974 års Volvo 142 för omkring 3.000 kronor är ett perfekt ämne för en takkapning. För de slantarna är det svårt att få en bil som både är perfekt i lacken och dessutom rostfri. Det senare är det viktigaste när taket skall kapas av och det var fallet med vår bil.



2. Eftersom dörrutorna inte skall användas och dessutom inte går att veva ned helt tas de bort. Även tätningsslisterna i dörrarna avlägsnas!



7. För att vindruteramen skall bli välproportionerlig bör överdelen vara lika tjock som sidostolparna. Här är det dubbla plåtar på ett par centimeters avstånd från varandra som skall skäras av!



8. Efter en halvtimmars arbete har vi fått vår cabriolet. Tio timmars arbete återstår dock innan hela ombyggnaden är klar!



12. Yttre tröskelplåten får inte plats inne i väggpartiet bakom dörren, men där förstyvas istället den längre plåten ett fyrkantssör som löper från dörrstolpen till bakre hjulhuset.



13. Partiet mellan dörren och bakre karossidan är vasst och ojämnt sedan tak och fönsterram avlägsnats. Det täcks av ett par profilerade plåtar som på insidan vikts ned över klädseln.



14. Vindruteramen stängs igen med en plåt på insidan. Här kräver Bilprovningen att inga vassa kanter får förekomma. Därför låter vi dörröppningens befintliga skyddslist nu gå vidare upp över fönsterbågens nedre kant.



15. Ombyggnaden är klar! Ett par svettiga jobbare pustar ut efter 10,5 timmes intensivt arbete. Hoppas det blir uppehållsväder till helgen!





**3.** Bakre sidorutorna demonteras sedan fästet i bakre sidostolpen skruvats bort. Bakrutan sparkas enkelt loss från insidan och bilbältena lossas från sina övre fästen då de kommer att återmonteras i nya fästpunkter.



**4.** Eftersom Volvo har en styv kaross som inte deformeras då taket avlägsnas kan vi kapa av detta utan att först ha gjort vår förstärkning. På veka karosser får man annars staga dörröppningarna innan överdelen tas bort. Här börjar vi med att kapa dörramen alldeles ovanför karossidan.

**6.** 140:ans kaross är tacksam för cabrioletombyggnaden då bakluckan har en plan övergång mot sittbrunnen. Taket kapas ända ned mot bakluckan!



**5.** Vi fortsätter runt hela bilen. Observera att vissa bilar har sin tankavluftning i bakre dörrstolparna! Denna måste i så fall först avlägsnas innan man kan slipa vidare. Gnistorna yr kring kapskivan och det är viktigt att skydda vindrutan från de glödande metallpartiklarna som annars bränner sig fast i glaset!



**9.** Vår första förstärkning, som är lika mycket en utseendefråga, blir att lägga igen hatthyllan med en plåt. Den bockas i knappt 90 grader och får löpa ned bakom ryggstödet ett par decimeter.



**10.** Nu skall tröskellådan förstärkas upp. Genom att ställa en 20 cm hög plåt ovanpå den ordinarie tröskeln ökas dess höjd till 37 cm. Vi arbetar med 1,5 mm plåt som profileras med ett par veck för bättre styvhet. Alternativet är att svetsa förstärkande profiler på insidan. Den inre plåten löper från torpedens bärande partier ända bak till bakre hjulhuset. Ett rektangulärt hål tas upp för framsätets bilbälteshållare. Total plåtlängd blir 178 cm. Den svetsas med 3-4 cm långa intervaller.



**11.** I dörröppningen placeras sedan en annan 1,5 mm plåt, som bockas så de tillsammans får en sluten lådkaraktär med inner- och yttrevägg 25 mm från varandra. Längd omkring 107 cm.

