

Så gick det med den bruksbilen...

# BRORHEDS BALLA CUSTOM-KOMBI



Varje år väljer ett antal skickliga bilbyggare att premiärvisa sina projekt på Vallåkraträffen. Hit räknas Kjell Brorhed från Halmstad. Vinnaren från Bilsports bilbyggartävling 1989. Efter segern beslöt Kjell att skaffa sig en ordentlig bruksbil. Men sedan råkade han visst halka med vinkelslipen!

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

■ ■ ■ Motivation och inspiration saknades.

Efter att ha vunnit Bilsports andra stora bilbyggartävling 1989 hade Kjell Brorhed inga direkta planer på något nytt bygge.

Men efterhand dök nya idéer dök upp:

— Drömmen var ett breddat "cabbygge", berättar Kjell.

Han tog en del kontakter angående sponsring. Efter ett tag blev det napp. Trodde han. Men det resulterade i ett tomt löfte. Förklaringen var dåliga tider. Och till slut rann alltihop ut i sanden...

Kjell ägnade sig istället åt sitt gamla bygge, mäsvinge-Volvon. Men som



**KOMPAKT.**  
Allt eftersom ombyggnaden framskred märkte Kjell hur idéerna förverkligades. Men bakpartiet såg konstigt ut. Lösningen blev en avrundning i ovkant.

många andra duktiga bilbyggare saknade han en bra bruksbil.

— Hösten 1992 började jag leta efter en Volvo 245. Jag var ute efter ett halvtaskigt exemplar, förklarar Kjell.

Veckorna gick utan resultat. Under tiden föddes lite idéer på en Kombi med snygga fälgar och en diskret skärmbreddning. Funderar gör man ju alltid.

— Till slut hittade jag vad jag sökte på en bilfirma i Halmstad. Det var en 245:a från 1981 till rätt pris.

Kjell fick ner det ytterligare genom att erbjuda firman en dekal på en av rutorna.

Sen fanns ingen återvändo. Dags för en ny byggepok.

— Tidsfördröjningen gjorde att idéerna utvecklades, säger Kjell.

Nu var det inte tal om bara fälgar och skärmbreddning längre. Här skulle kapas rejält. Både kortning, breddning och taksänkning!

— Fast ärligt talat var jag skeptisk då karossen stod i tre delar. Då gällde det verkligen att tro på sig själv och övertyga sig om att man skulle få ihop bitarna igen, erkänner Kjell.

## Uppfinningsrik bilbyggare

■ Att korta en bil både på mitten och bakom bakhjulen, samtidigt som taket ska sänkas, hör inte till de lättaste ingreppen.

För att få karossen rak använde Kjell provisoriska stag under inpassningen.

— Har man ingen riktbank så måste man vara uppfinningsrik, resonerar han. Samma filosofi gällde då det blev dags att konstruera dörrplåtarna.

— Tänkte först använda dörrarna från en 242:a. Men sen kom jag på att jag kunde skarva ihop framdörren med bakre biten från bakdörren. Samtidigt flyttade jag fram C-stolparna och en bit av kaross-sidorna, förklarar Kjell.

Nedre delen av karossen är helt nykonstruerad. Kjell började med att kapa bort all befintlig plåt upp till listvecket.

— Min bilbyggarkompis Jer-



**FAMILJEBIL.** Kjell och flickvännen Jessika Rudensjö kommer självlärt till Vallåkraträffen den 21 augusti. Men hur ska de göra med husdjuren, kan Kjell verkligen tänka sig att montera i ett hundnät?



**BEKVÄMT.** Klädseln på stolar och baksäte är specialdesignad av PB produkter i Veddige. En glidarbil ska ha automatisk växellåda tycker Kjell.



**UTMANARE.** På skojs skull tänker Kjell ställa upp i billjudtävlingen i Vallåkra. I lastutrymmet finns ett "Killer Kit" från Franzéns Bilstereo i Nybro.



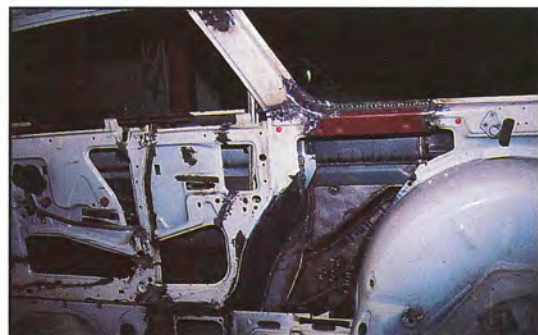
## RECEPT

**Bil:** Volvo 245 1981.  
**Ägare/byggare:** Kjell Brorhed, Halmstad.  
**Kaross:** Frontparti med original strålkastare och blinkers. Huven rundad i framkant. Ny, lutande grill med plexigaller. Fronspoiler i plåt med luftintag. Breddade skärmar. Hjulhuskanter uppbyggda med hjälp av 8 mm rundjärn. Kortad 12 cm på mitten och 16 cm bakom bakhjulen. Framdörrar ihopskarvade med bakre delen av bakdörrarna. Ny plåt under listvecket. Taket sänkt 7 cm fram och 5 cm bak. Inåtlutade fram- och bakstolpar. Framflyttade C-stolpar. Inmonterad original taklucky. Avläsnade dropprännor. Original bakljus. Bagageluckan böjd i ovankant. Nedre delen breddad i linje med kaross-sidorna. Nytt plåtstycke under stötfångaren i samma stil som trösklarna. Egendesignat avgautsläpp.  
**Motor:** Standard Volvo B21.  
**Transmission:** 3-stegs automat. 12 cm kortad kardan.  
**Fälgar:** Conti. 9x15 fram, 10,5x15 bak.  
**Däck:** BFGoodrich Comp T/A. 225/50-15 fram, 265/50-15 bak.  
**Lack:** Subaru plum metallic med klarlack och linjer. Arbetet utfört av Kjell och Kim Madsen.  
**Inredning:** Stolar och baksäte specialsytt av PB Produkter i Veddige. Resten sytt av Kjell. Franzéns "Killer Kit" med CD, 400 W förstärkare, diskanter 4-tums dörrhögtalare samt subbaslåda med dubbla 10-tums basar.  
**Byggtid:** Från november -92 till juni -94.  
**Tack till:** Jerker Ekelund på Brorssons Fälgar i Mariannelund. Franzéns Bilstereo i Nybro. Gumperts Bilradio AB i Stockholm för Defa-larmet. Bilfärgsvaruhuset i Halmstad för leverans av Sikkens lackmaterial. Skullman Enterprise. Håkan Sjögren på PB Produkter AB i Veddige. Ulf Öfverström för diverse hjälp med plåtbockning. Kim Madsen för lackassistans. Patrik Johansson för larminstallation samt flickvännen Jessika Rudensjö som skött markservicen.

# MYCKET PLÅTARBETE



**HANTVERK.** Ombyggnaden krävde avancerade ingrepp. Alla ytor under midjevecket består av handknackad plåt. Taket har försetts med en original sollucky.



**PLÅTPUSSEL.** Framdörrarna förlängdes med bakdörrarnas bakre del. Kjell slopade B-stolparna genom att flytta fram C-stolparna och en bit av kaross-sidorna.

ker Ekelund på Brorssons Fälgar i Mariannelund fixade fram fyra fälgar.

Dessa lämnades till Skullman i Åkers Styckebruk för breddning. Däck med rätt dimension hade Kjell liggande sen tidigare. Nästa steg blev alltså att tillverka en mall som trädess på hjulen.

### Avrundad bagagelucky

■ Därefter kapade han till fyra rundjärn och bockade dessa mot mallen. Järnstängerna blev sedan ytterkontur på hjulhusen, då kaross-sidorna byggdes upp.

Dock beslöt Kjell sig för att behålla originalstötfångarna. Dessa är ju lättare att ersätta om man törnar emot någonstans.

(Visst är det väl fortfarande en bruksbil, Kjell?)

När plåtarbetet var klart såg bakpartiet kantigt ut.

— Därför beslöt jag att böja bakstolparna och bredda dom. Även bagageluckan rundades av i ovankant.

Nu blev det genast en sportigare profil på Volvon. Tillsammans med takhöjden, den är lägre i framkant, fick karossen ett tufft framåtlutande, kompakt stuk.

Äntligen överensstämde resultatet med idéerna!

Nästa etapp blev ett tidskrävande slip- och spacklingsarbete inför lackeringen.

— Jag hade många idéer när det gällde dragningen av linjerna. Men eftersom karosslinjerna är relativt raka så blev också linjerna raka.

Färgen är en Subaru-nyans som heter plum metallic.

— En liknande nyans ville jag även ha på inredningen. PB Produkter i Veddige hade ett tyg som var nästan exakt. Dom ordnade en specialsydd klädsel till framstolar och baksäte. Sen fick jag tyg på metervara för att klä resten.

### Skar ner originalrutan

■ Ett problem som många fasar över då det gäller taksänkning är rutorna. Kjell valde att skära ner den laminerade

originalframrutan. Dörrrutorna tillverkades av plexi. De bakre sidorutorna består av härdat plant glas.

— Först räknade jag med att få tillverka en ny, lägre bakruta av härdat plant glas, säger Kjell. Men när bakstolparna hade lutats inåt passade originalrutan!

Slutligen vill Kjell passa på att berömma sin flickvän Jessika Rudensjö för att hon stått ut under byggtiden.

— Man var ju nästan aldrig hemma, säger han. Och var man hemma, satt man mest och sov framför TV:n.

Numera har Kjell och Jessika köpt en Saab 900 som bruksbil. Men kommer den att klara sig undan kaprissan? □