

**Med dunder & brak
till**

Vallåkra

HÖJ

BERGSÄKER. Både fotstegen och däcken utgör ett yttre sidoskydd för karossen. Hela botten delen från trösklarna räknat är nykonstruerad av två mm plåt. Karossen har bultats fast i ett flertal fästpunkter på ramen.



UDAR-VOLVO

Tanken var att bygga ett arbetsfordon. Den fyrhjulsdrivna Volvo 245-karossen på ett lastbilschassi skulle bara användas i skogen. Men efter framgången på Vallåkra-träffen fick Staffan Sjöbäck från Kungsbacka mersmak. Nu drömmer han om ett nytt utställningsbygge!

Av "Molle" Molin (text)
Peter Öjerskog (foto)

UPPSKATTAD. Två pokaler är ingen dålig utdelning för något som ska tjänstgöra som arbetsfordon.



■ ■ ■ Med fyra Epa-traktorbyggen bakom sig förstår man att det fortfarande kliar i fingrarna på Staffan Sjöbäck.

Men till vardags har han häcken full. Tillsammans med sin farsa driver han Kungsbacka Brikett & Rökugnsfabrik. Familjeföretaget tillverkar och säljer rökmaterial till charkuterier.

— Vi åker ut i skogarna och flisar enbuskar, berättar Staffan. Riset lastas sedan på en gammal Volvo militärlastbil för transport hem till firman.

Sjöbäck senior har ägt företaget i 35 år. 1965 inköptes en gammal

Klöckner Deutz radiator-ränglastbil för 1.500 kronor från för-

svaret. Bilen rullade både i skogen och användes till snöskottning hemma på gården fram till 1990.

— Först var vi inne på att skrota den. Men i samma skede började monsterbilarna bli populära, så jag blev sugen på ett karossbyte, säger Staffan.

Ursprungstanken var att ta frampartiet från en Volvo 245. Kapa den

vid B-stolparna och skarva på ett skåp från en VW Typ 2 transport.

— Men efter kapningen märkte jag att proportionerna inte stämde. Jag hade blivit tvungen att anpassa både på höjden och på bredden, förklarar han.

Robust konstruktion

■ Det kändes fel att satsa så mycket jobb på något som skulle bli en bruksbil, resonerade Staffan.

Ånej, bara konverteringen till en 245:a skulle bli nog så jobbigt. Han måste ju också anpassa axelavståndet. Volvo-karossen

Vänd!

STAL PRISERNA

VRIDSTARK. Plåtflipfronten manövreras med elektriska kuggstänger. Mellan rambalkarna vilar en nyrenoverad Chevrolet V8-motor på 396 cui. Transmissionen består av en trestegsautomat med överväxel och lockup. Servostyrnäckan hämtades från en Volvo F6 lastbil.



ANPASSAD. Karossen har förlängts 43 cm på mitten. Hjulhuskanterna består av ett större antal kilformade plåtbitar som svetsats ihop. Dörrhandtagen är vända för ett bekvämare handgrepp. Numera öppnas de nedåt.



HÖJDARVOLVO

Forts. från föreg. sida

var för kort. Den behövde förlängas nästan en halv meter!

Stefan skaffade ett tak med original taklucka från en Volvo 142 att fylla igen skarven med. Från samma bil plockades även biten som skulle fylla utrymmet bakom bakdörrarna.

—När jag äntligen fått ihop karossen hade jag hämtat plåtbitar från fyra bilar. Det blev mer pusslande än jag trodde, säger han och skrattar lite ironiskt.

Det rör sig om en mycket robust konstruktion! Materialet är anpassat i den dimension som behövs för att motstå påfrestningarna vid skogskörning.

—Så det blev många sömnlösa nätter innan man löst alla problem. Dessutom hade jag tidspress på mig under byggtiden.

Nya regler 1992

■ Anledningen till att han behövde rappa på var att det skulle komma nya lastbilsregler under 1992.

—Min kompis Conny och jag slet som djur i flera dygn för att hinna få den besiktigad före ett visst datum.

Grabbarna koncentrerade sig enbart på det maskinella. Hög finish ger ändå inga extrapöäng i besiktningsprotokollet...

—När den väl blivit godkänd plockade vi ner alltihop för renovering och lackering. Visserligen är chassit från 1942, men jag lyckades hitta utbytesdelar hos Terräng-Axel i Göteborg.

Slutmonteringen gick till en början i ett rätt lugnt tempo. Men i början av augusti vaknade Conny till.

—Vi hade snackat lite löst om att åka ner till Vallåkraträffen, minns Staffan. Men nu var det bara två veckor kvar och bilen var inte halvfärdig. Jag kände mig inte så värst motiverad...

—Skitsnack, sa Conny. Har vi hållit på så många år ska det inte behöva hänga på två veckor. Hugg i nu!

Att bilen blev färdig är Connys förtjänst. Och gissa om ekipaget väckte uppseende då grabbarna dundrade in på träffområdet.

—Jag fick en nytändning, erkänner Staffan. Först av all uppståndelse från deltagare och publik. Sedan upptäckte jag att bilen placerat sig i bedömningen. Jury hade satt TVÄ grattislappar på vindrutan.

Höghjulingen fick pris både i 200-serien och i "Bästa Volvo Custom".

—Sån't ger mersmak. Det vore kul att bygga en bil enbart för utställningar, säger Staffan och syftar på ett chassi som står hemma i Kungsbacka.

—Tänk om man finge tag i en Volvo 850-kaross. Det kunde bli en höjdare!

Fotnot: Läs mer om häftiga terrängfordon i tidningen 4 Wheel Drive. Nya numret ute i butiken nu!

RECEPT

Bil: Volvo-Deutz 245 4x4.

Ägare/byggare: Staffan Sjöbäck, Kungsbacka.

Kaross: Elmanövrerad flipfront. Framskärmar och huv är sammanfogade med bultar så detaljerna lätt kan bytas vid eventuell skada. Förlängd 43 cm bakom bakdörrarna. Upp- och nervända dörrhandtag för smidigare handgrepp. Skärmbreddare i 2 mm plåtkilar. Sollucka från Volvo 142. Tanklock och rör från Volvo 740 på vänster sida.

Ram: Klöckner Deutz 1942.

Styrning: Volvo F6 servo, Volvo 240 ratt och stång, Klöckner Deutz övrigt.

Motor: Chevrolet V8 på 396 kubiktum (6,6 liter). TRV smidda kolvar. Övrigt original. Effekt tillräcklig. Kylning och 2 1/2-tums avgassystem av egen tillverkning.

Transmission: GM TH700 automatlåda, Klöckner Deutz fördelningslåda och kardaner.

Fjädring: Original fjäderpaket med några blad urplockade. Stötdämpare från USA-truck.

Bromsar: Original trummor.

Fälgar: Från Unimog med Deutz centrum, vända bak.

Däck: Semperit 12,5-20 skogsäck.

Lack: Volvo 850 blåmetalleffekt plus klarlack. Material: Standox. Sprutarbetet utfört av Tommy Häggsthen på Kungsbacka Brikett & Rökugnsfabrik AB.

Inredning: Original Volvo 245.

Vinsch: Sepson 2,5 ton, bakmonterad.

Övrigt: Två 45 liters vattentankar längs rambalkarna för

att användas till högtryckstvätt i skogen. Dragkroksfäste bak, där 50/60 kula kan monteras.

Mått: Längd: 525 cm, bredd 211 cm.

Vikt: Tjänstevikt 3.590 kg, lastförmåga 1.280 kg, totalvikt 4.870 kg.

Byggtid: 4 år.

Kostnad: Cirka 80.000 kronor.

Svårigheter: Ombyggnad av styrning. Reservdelar till renovering av fördelningslåda, axlar och bromsar. För korta nätter...

Historia: Försvarets radioterrängbil till 1965. Civilt arbetsfordon och flismaskin 1965-1982. Snöskottning 1982-90.

Framtid: Bilen ska användas som arbetsfordon i ordinarie skogsarbete. Främst transport av maskiner och maskiner för röjning av enbuskar.

Tack till: MJ Svets & Smide. Svenska Herberts AB. Kungs Hydraulik. U-E Reklam. Kungs-Glas. KBA Gummi. Familjen, kompiserna Conny Svanberg och alla som har hjälpt till.



MJUKARE GÅNG. Axlar och fördelningslåda är renoverade. Ungefär hälften av bladfjädrarna fick avlägsnas för att få rätt fjädringsrörelse till bilens nuvarande vikt.



HÖJDARE. Staffan har besiktigat Volvon som ombyggd lastbil på det befintliga Deutz-chassit. Byggkompisen Conny Svanbergs original Volvo 245 ser riktigt liten ut vid en jämförelse.