



● 50-talets PV Cabriolet, Valbo Kaross byggde de flesta. Chassiet kom från Volvo PV 445.

# Volvo 262 Convertible: En present som heter duga

*I begynnelsen var Volvovagnarna öppna. I modern tid har det varit tunnsätt med cabrioletter. Men när Volvo America 25-årsjubilerade uppvaktades chefen med en specialbyggd 262 med kapat tak, avsevärt vackrare än originalet. Tre exemplar har byggts – hittills.*

Av PETER HAVENTON  
(text och foto)

■■■ Den allra första Volvon hade typbeteckningen ÖV 4, men verkstadshumorn döpte den till Jakob. Det var en öppen bil. Så sent som 1927 var nämligen fyrdörrars

touringvagnar, fyrsitsiga, den vanligaste karosstypen.

Nästa gång Volvo byggde bilar med sufflett var 1956–57, de år då plastsportvagnen P 1900 tillverkades i 72 exemplar.

ÖV 4 och P 1900, fler öppna modeller har Volvo faktiskt aldrig gjort själva.

Men visst har vi sett andra Volvo-bilar med mjuka tak! Karossbyggarna har vid sällsynta tillfällen fått i uppdrag att bygga cabrioletter på Volvo-chassier. Omkring 1933 skapade Stockholmsfirman Norrmalms en mycket vacker Volvo-cabriolet, med sexcylindrig toppventilmotor. Strax efter kriget byggde Nordbergs, också i Stockholm, en mindre serie cabrioletter på PV 60-chassi.



Och så finns naturligtvis de så kallade PV-cabbarna. De flesta byggdes under första hälften av 50-talet i den lilla orten Valbo mitt emellan Gävle och Sandviken. Grunden för dem var inte 444, som ju hade självbärande karosseri, utan 445-chassiet, det som man brukade bygga lastbil på. Omkring 100 stycken av dessa öppna Volvo-bilar tillverkades totalt.

1981 var det äntligen dags igen. Två Volvo-cabrioletter blev till. Det skedde i de öppna bilarnas stamort på jorden, södra Kalifornien. I början av detta år färdigställdes den tredje vagnen.

Projektet började som en jubileumspresent till Björn Ahlström,

chef för Volvo of America. Företaget skulle fira sina 25 verksamhetsår och någon kom på den goda idén att låta bygga en öppen vagn åt chefen. Flera olika karosserifirmor kontaktades, skisser gjordes och förkastades. Så småningom valde initiativtagarna Solaire i Santa Ana. Det är en firma som bygger om åtskilliga täckta bilar varje år och förser dem med suffletten och frisk luft.

Volvos 262 Coupé (byggd, men inte formgiven, av Bertone) utgör råmaterialet till den relativt enkla ombyggnaden. Detta är naturligtvis goda nyheter för alla dem som aldrig riktigt kunnat tåla 262 C, och de är ganska många.

Med enkel ombyggnad avses här att man inte behövt förstärka karossen på någon enda punkt. Det är annars standardåtgärd nummer

ett för alla de taksägare, som är verksamma i södra Kalifornien.

Även om man inte behövt förstärka de tre bilar man hittills byggt (av en lyckad ombyggnad blir det gärna en serie) så har projektet ändå inneburit ganska mycket arbete. Svåraste punkten är suffletställningen. På presentbilen och de båda kopiorna använde man begagnade ställningar från 1967 års Chevrolet Camaro, avsevärt modifierade. Att hitta sådana är i det närmaste omöjligt, så om serien ska bli längre måste Solaire börja tillverka egna ställningar.

En annan detalj som kostat mycket tid och möda är de båda bakre sidorutorna. På coupén går de inte att veva ner. Att kunna få dem ur synhåll på en cabriolet är naturligt nog ett krav. Därför fick man öppna karossens innerväggar för att kunna montera elmekanismer för de båda glasskivorna.

När suffletten är nerfäld och

överdraget påsatt sticker det upp precis så mycket som det ska; bara en lätt upphöjning, som inte motverkar karosslinjerna. Med tygta- ket på plats får man en vagn, som är betydligt vackrare än 262 C.

Låt oss nu hoppas att de ännu osålda coupéerna köps in av Solaire för tackapning. Det vore det bästa som kan hända denna skokartong med basker.

Det finns tyvärr en stor hake i hela projektet och det är priset. Så särskilt många kunder kan man nog inte få till en ombyggd Volvo som kostar över 160 000 kronor. Ungefär lika mycket som en ny Porsche 911 SC Cabriolet. ■



● Även med suffletten uppfärd är 262 Convertible mer tilltalande än originalet.