

Cabkolvar från en grävmaskin, passagerarsäte av förstaklass och kuggstångsstyrning från Saab. Lägg till en modern drivlina, lika stora delar fantasi och kunnande samt en plan att följa. Vi snackar om Per Westmans Chrysler Windsor från 1948!

TEXT & FOTO: ULF FORSBERG

**C**hevrolet Impalan från 1958 var fin men inte original. Per Westman ville mer och kände att det inte var rätt grund att bygga vidare på, dessutom var formerna fel.

Lösningen blev att byta bort den och skaffa ett mer passande objekt. Som på beställning dök det upp en Chrysler Windsor Convertible från 1948. Den hade rätt former, redan passerat gränsen för vad som kunde anses vara värt att originalrenovera och den var körbar direkt. Bara att slå till med andra ord.

- Dessutom var den redan besiktad som ombyggt fordon när jag köpte den, säger Per.

#### SKA KUNNA ANVÄNDAS

Efter inköpet började planerna ta form. Per gillar att bilar är användbara och det ska gå att åka långt med dem utan bekymmer och självklart ska de vara komfortabla.

- Jag hade gjort en del modifieringar på Impalan men där var många kritiska eftersom den var betydligt närmare original än Chryslern.

I väntan på vintern användes bilen och kördes tills den kokade vid en cruising. Det blev startskottet att börja bygga.

Men vänta lite? En kokande motor är väl inget större problem egentligen?

- Inte alls. Men när jag tappade ur kylan var det mer rostklumpar än kylarvätska i den. Eller

# PER WESTMANS WINDSOR-48 CUSTOM PÅ CHRYSLER



Inte bara motivlack utan även diskreta eldsflammar, men man får titta två gånger innan man ser dem. Instrumentpanelen är nyansen mörkare än karossen och smälter in perfekt i helheten.

förresten, det var ingen glykol, bara vatten och rostsörja.

#### TREÅRSPLAN

Motorn var en Chevrolet 350, en i grunden pålitlig maskin men alltför vanlig och lite trist i Pers ögon.

- I stället för att renovera ville jag testa något modernare och valet föll på en LTI:a. Nu är det inte bara att lyfta i en sådan i en 48:a och jag gjorde upp en plan som sträckte sig över tre år samt gjorde en budget för bygget.

Enligt planen skulle bilen köras varje sommar och förbättras under vintrarna.



Mycket är nytt på instrumentbrädan, men tillverkat för att passa den gamla stilen. Original sitter det ett gigantiskt högtalargaller i mitten.

Första vintern gick åt att få drivlinan att fungera i bilen med allt vad det innebar med modifiering av kylsystem, elsystem och en lång rad småsaker. Dessutom skulle cabben gå att fälla upp och rutorna gå att hissa, allt för att få en användbar bil.

#### FRÅN EN GRÄVMASKIN

Några fönsterhissar till de bakre sidorrutorna fanns inte och gick inte att få tag på. Per fick helt enkelt bygga egna. Likadant med hydrauliken till suffletten.

- De elektromagnetiska skruvarna som sitter original var borta ▶



Gansterkepsen satt på när Per köpte bilen och flaskan i bakspeglens innehåller snaps, ett minne från en Moparträff i Umeå.

► sedan länge och manuell fällning är inte min grej, förklarar han.

Lösningen blev att konstruera egen mekanik och de hydrauliska kolvar som hade rätt slaglängd hämtades från en grävmaskin. Överkurs? Javisst, men de är definitivt starka nog.

– För att de inte ska slita av A-stolparna om jag glömmer att lossa har jag monterat ordentliga strypningar till dem.

#### ROD-TRÄFF I ENGLAND

Under vintern kromades för övrigt alla blankdelar om.

– Den sommaren ville jag testa bilen ordentligt och vi for till Biggleswade i England och kikade på deras stora hot rod-träff.

Träffen var en upplevelse men kanske blev hemresan än mer minnesvärd. Bränslepumpen gnällde högljutt och det blev en non stop-körning från Rotterdam till Stockholm. Per stannade inte ens för att cabba upp.

Andra vintern var det dags att få ihop inredningen och en snygg helhet. Samt montera luftfjädring.

Stolarna hämtades från BMW 3-serie Coupé, elstyrda och med sitsvärme. Passagerarstolen gjordes om till en förstaklassplats, det vill säga extra bred och extra komfortabel.

– Jag kapade isär och byggde ihop två stolar och plats fanns det i bilen eftersom det satt en soffa fram förut.

#### LUFFTJÄDRING OCH GPS

Även baksätet hämtades från BMW och bakom det fällbara sätet gömdes bland annat säkringarna och styrenheterna till motorn.

Instrumentpanelen fick också nytt utseende, eller snarare moderna prylar som integrerades med den gamla panelen.

Nu finns både gps och kontroll för luftfjädring på plats utan att störa intrycket, inklusive handritade skalor till mätarna för att de ska se ut som original.

Givetvis besöktes England igen på sommaren och denna gång styrdes färden till Santa Pod. Per passade även på att åka till Edinburgh och köra "the Royal Mile". Check på den.

Tredje vintern gick enligt planen åt till att fixa bilen inför lackeringen.

#### BARON SAMEDI

Lackeraren Robert Claussnitzer, som är en yrkesman av rang, kom överens med Per om att allt skulle

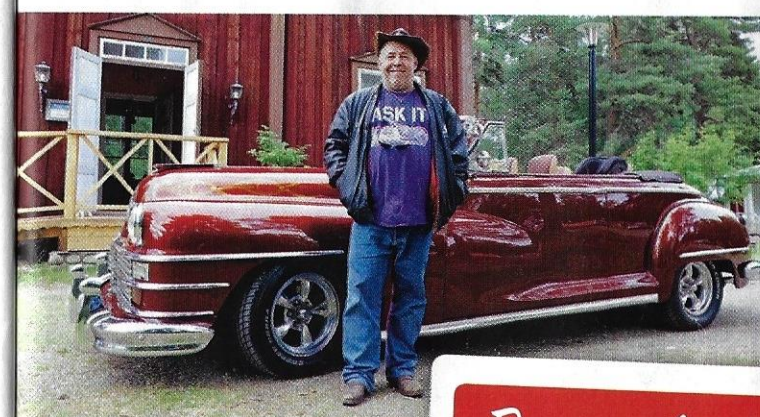
Även om bagaget ser rejält ut är det inte stort nog för familjesemestrar. Lösningen var att skaffa husvagn samt montera en dragkrok och uppgradera bilens dragvikt.



Den halvökta cigarren avnjöts när Per blev pappa och har fått vila i askkoppen sedan dess som en hyllning till dottern.



Passageraren åker förstaklass med rymligt säte och dubbla nackkuddar. Elstyrt och värmesits är självklart. Grunden kommer för övrigt från BMW 3-serien.



Komfortabel körning blir det tack vare luftfjädring med en rejäl tank.

### Personligt

#### PER WESTMAN

Ort: Åkersberga.  
Yrke: Civilingenjör  
Årsmodell: 1968.

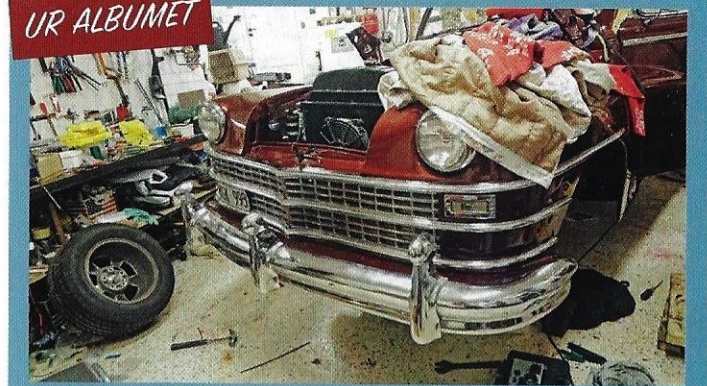
Civilstånd: Gift, dotter 2,5 år.

Första bil: Ford Taunus 1972.

I garaget: Mercedes 380 SL 1982, Saab 96 1962, Ford Mustang HT 1968, Ford Ranchero 500 1970 projekt samt en BMW 530.

Läser gärna: Böcker, facklitteratur, tidningar, mjölkkartonger, klotter på tågen ...

#### UR ALBUMET



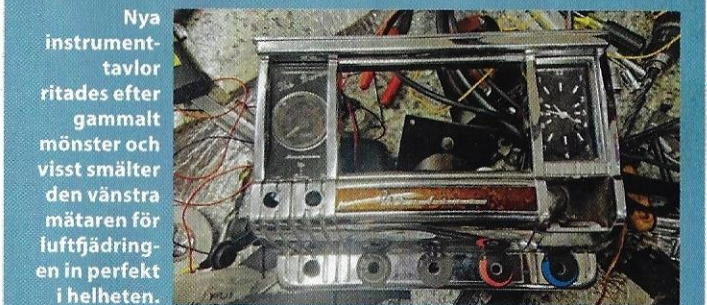
Projekt Chrysler har startat. Tanken var en rullande renovering där varje vinter skulle ägnas åt förbättringar av bilen.



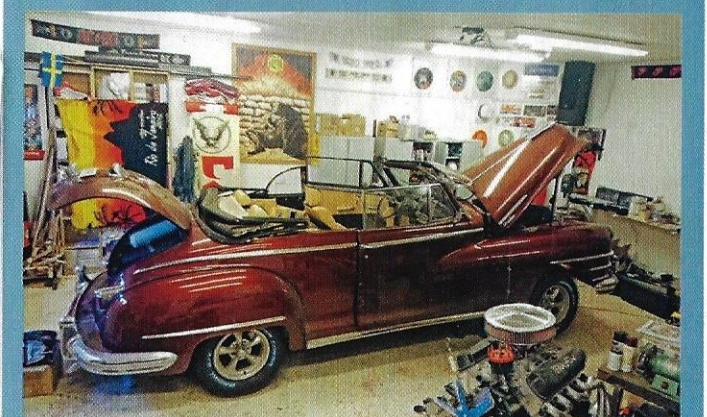
Att få alla knappar, lampor och inte minst infotainmentsystemet att fungera korrekt krävde en hel del klurande.



Elektronikboxar, säkringar, motorns styrenheter samt grävmaskinskolvarna som sköter suffletten gömdes bakom det fällbara ryggstödet till baksätet.



Nya instrumenttavlor ritades efter gammalt mönster och visst smälter den vänstra mätaren för luftfjädringen in perfekt i helheten.



Den nya inredningen på plats och den gamla 350-maskinen urlyft.



Fenderspears kallas de morrhårsliknande listerna på framskärmen. All blank dekoration är original men omkromad.

► vara inpassat och klart samt alla bucklor skulle vara riktade innan lack.

- El, mekanik och även elektronik klarar jag av själv men när det gäller lackering och att sy klädselar lejer jag hellre bort det till proffs.

Kulören blev en egen blandning, med motiv av Baron Samedi. Ni som har sett James Bond-filmen "Leva och låta dö" från 1973 har sett figuren. Han är en av andarna i voodoo-kulturen och eftersom han anses vara en riktig festprisse och spelare avbildas han ofta med en cigarr och spelkort.

- Jag brukar kalla bilen för "The Baron".

#### MAN SKA HA HUSVAGN

FA Bilklädsel i Umeå sydde upp inredningen efter Pers önskemål och den kunde monteras när bilen var lackad och klar.

- Det här var i pandemitiderna och samtidigt fick vi vår dotter. Snabbt insåg jag att barnvagn och packning inte fick plats i Chryslern.

En husvagn köptes och stukades till för att passa bilen och därmed var det problemet löst.

- Men det förde med sig en vända till i garaget. Jag behövde montera dragkrok och få godkänd dragvikt på papper, men det



Läcker lackat och lindade grenrör - det är stil under huven. Baron Samedi vakar över LT1:an, en kul grej på ett annars trist spjällhus.

löste sig efter en liten resa till en SFRO-besiktning.

Våren 2022 var det dags för shakedown och första sommaren som bilen ställdes ut. Om publiken gillade bilen? Så klart de gjorde!

- Fyra utställningar blev det: Krantz Challenge i Västerås, American Car Show i Norrtälje, Ekbacken i Åkersberga samt Lycksele Motorvecka, och "The Baron" fick pris på alla fyra ställena.

I vinter får bilen vila, då ska nästa projekt påbörjas, en Ford Ranchero, och nästa

sommar är det dags att riktigt njuta av Chryslern.

- Ett besök i England är inplanerat. Det ska bli kul att visa upp den i toppskick för våra bekanta där borta. De har ju bara sett den i olika projektstadier.

Apropå projekt, hur gick det med den ursprungliga planen för bygget?

- Jo tack, bra. Budgeten höll inte men jag hade riktigt kul under resans gång och fick med alla prylar och funktioner som jag ville samt blev klar i tid. Jag är helnöjd med "The Baron", avslutar Per Westman. ■

## Recept

### CHRYSLER WINDSOR CONVERTIBLE 1948 "THE BARON"

**Antal tillverkade:** 11.200 exemplar.  
**Nypris:** 2.434 dollar (baspris).

**Kaross:** Original plåtkaross Typ C38.  
**Motor:** LT1 från Corvette 1992.

Motorstyrning från 1994, insprutning.  
**Effekt:** Cirka 350 hk.

**Prestanda:** Mer än vad som behövs, detta är ingen bil för strippen.

**Växellåda:** TH700-automat.  
**Chassi:** Originalram med luftfjädring, bakaxel från Volvo 945. Kuggstång Saab 9-3.

**Bromsar:** Skivor runt om, fram från Saab 9-3, bak från Volvo 945.

**Hjul:** American Racing Custom Classic Torq Thrust.

**Däck:** Cooper Cobra 255/60-15.  
**Lack:** Candybaserad customlack med guldbas efter eget recept, motivlack samt diskreta flammor.

**Inredning:** Egenbyggd i restomod-stuk, säten från BMW 3-serien, banjorätt från Volvo PV 444, styrstång Chevrolet Astro med mera.

**Extra utrustning:** Inte mycket original extrautrustning men har numera luftkonditionering och motorn kan mappas via en laptop.

**Byggkostnad:** Alldeles för mycket ...  
**Tack till:** No Lake AB, Airbrush Studio, Ekerö bilteknik AB, Umeå Maskinkylare AB, FA Bilklädsel, Creative

Fuelinjection, JEB's, Åkersbärgar'n, Roslagsglas, Töjna, Danielssons Bilservice AB, Ådalens bildemontering, Alfa Sadelmakeri, Kent i Sala, Bosse Bengtsson (Mr Chrysler), Affe, Åke, Tucken och många fler som vittjats på delar, råd och tid.

**Övrigt:** Bilen är såld ny i New York och importerades till Sverige på 1990-talet.