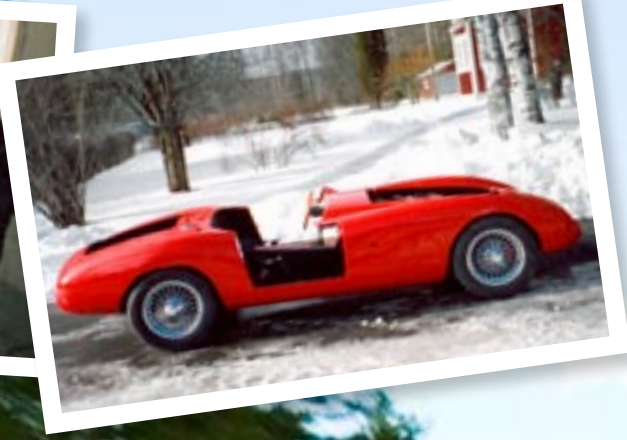


Inte bara färdigheten ska finnas i fingrarna. Det krävs bra kontakter, bussiga kompisar men kanske mest av allt ett målinriktat psyke att ta en sig an ett så omfattande renoveringsobjekt som plastflagan längst till vänster. För att inte riskera att karossen skulle brytas av under transporten lades den på rygg. Till slut blev det en bil. Och vilken bil!



Nybyggt original av kopia

En fladdrig balja av plast liggande på rygg på en släpkärra. Ett skruttigare ämne till en sportbil går knappt att föreställa sig. Dagen därpå inleddes vansinnesprojektet med en beslutsamhet gränsande till besatthet. Gunnar Olssons sista renovering. Eller?

TEXT CLAES JOHANSSON FOTO KASPER DUDZIK

Vårt lilla hörn av tillvaron är begrepp som ”original” och ”renovering” underlag till eviga kaffediskussioner. När då en bil som Gunnar Olssons dyker upp gör termerna en kullerbytta. Inte för att det har någon betydelse. Men vad är det för något?

Den som tror sig veta något om bilar huggar i med Ferrari, rent av med 500 Mondial ”Scaglietti”. På sätt och vis. Medan den med verklig koll kort och gott säger Ockelbo.

Rätt ände att nysta i.

Erik Lundgren i Mo utanför Ockelbo var stilåkaren som på 1950-talet skakade om Nordiska Specialvagnsklassen, den kanske mest kreativa form av racing som existerat i vårt land. När några bilintresserade unga män, alla med behov av karosser till påbörjade och tilltänkta sportbilsprojekt, träffade ”Ockelbo-Lundgren” började saker hända. Erik Lundgren hade själv orienterat sig i det ringa utbudet av plastkarosser som fanns att tillgå, vilket bara underströk slutsatsen att det var bäst att bygga själv. En man i gruppen hade haft kontakter med MFI, Malmö Flygindustri, som tillverkade noskoner i glasfiberarmerad plast till Lansen. Lundgren hade känningar hos Ferrariimportören Tore Bjurström och genom honom fick man låna tävlingsföraren Ulf Norinders Ferrari 500 Mondial. En låg, öppen och linjeskön sak med kaross av aluminium, en av sexton byggda.

Den bakade man in i militär plast. Härdningen alstrade värme och spred ångor över större delen av Mo och när sedan plastkakorna skulle tas bort följde bilens lackering med!

Ferrarin fick lackeras om men i övrigt kunde projektets inledande fas betecknas som en framgång. Nu hade man en gjutform, eller rättare sagt efter 300–400 timmars arbete hade man en gjutform. Det första skalet blev

Lundgrens egen sportkärra, där mekaniken hämtades från en brandskadad Alfa Romeo Giulietta Berlina. Chassit var en historia med svetsade rör, delvis plastade i karossen. 1957 var den klar och även om det var tänkt så blev den aldrig någon tävlingsbil. Nästa byggdes på en Peugeot 203 och snart erbjöds lösa karosser till försäljning för 1 500 kronor för montering på, tja, lite vad som helst. Av de ca 50 tillverkade landade åtskilliga på VW-bottenplattor.

– Den där Ockelbo-Ferrarin har funnits i min hjärna sen jag jobbade som springsjas. Det rullade en här i Sunne, berättar Gunnar Olsson.

EN EFTER EN hade han betat av renoveringar av sina drömkärror, de står parkerade runt garaget. Volvo P1800 -61 (med chassinummer 599), Porsche 911 Targa -73 och MGB Tourer -64, alla med det gemensamma att de köpts in som partikelmoln, utdömda av andra renoverare och idag transformerats till nyskick.

Gunnar Olsson skulle i enkla termer kunna beskrivas som energisk, envis, kunnig och positiv, med en mekanisk mångsidighet som bara ett långt yrkesliv som reparatör kan lägga grunden till. Men det går också att kort återge det ögonblick då han satt sig bakom ratten i sin minutiöst renoverade P1800, en bil som tar andan ur betraktaren och som kom i Gunnars ägo som ett motbjudande vrak. Där satt han nu bakom ratten och funderade.

– Den var högerstyrd. Jag gillade inte det, så jag byggde om den, säger han och berättar om hur han utan att blinka på monterade isär bilen och bland mycket annat fick pulsa ut i midjehög snö för att lösgöra fragment av en instrumentbräda med urtag för ratten på rätt sida. Så lackeringen. Den blev inte riktigt hundra. Gunnar plockade därför ännu en gång ner sin Volvo och gjorde om jobbet.



Berätta om din renovering!

Har du som Gunnar Olsson renoverat en bil, eller något annat kul på hjul? Självklart har du massor av bilder från arbetet och självklart hör du av dig till redaktionen – så kanske det blir du som är med i nästa nummer av Klassiker. Som belöning får du då fyra hjuldollies, alltså smarta skålade små vagnar som gör ditt renoveringsobjekt mobilt i garaget. Direkt från Verktysboden AB.

Belöning: Hjuldollies från Verktysboden!



– Har jag en gång bestämt mig för att göra något så gör jag det. Jag kan inte ge upp. Jag måste göra det färdigt, säger Gunnar och betonar ordet måste.

Så nog var det rätt man som mötte rätt plastkaross alltid. Den var utannonserad och såldes av en änka. Karossen hade blivit hängande i garaget i över 40 år. Ett ockelbobygge som aldrig påbörjades – unikt! Gunnar Olsson gjorde ett ryck över dagen på 110 mil och kom hem med något som mest såg ut som en sensommartorr insekt liggande på rygg. Karossen var skör, ful och väldigt tom. Den hade inga dörrar, ingen ruta, ingenting. Den var ingenting mer än ett stycke högtintressant svensk bilhistoria.

KORT DÄRPÅ blev det ett nytt över-dagen-ryck till Småland där ett chassi till en Triumph Herald var till salu. Men klena rambalkar och snedpekande bakhjul gav inte de rätta sportbilsvibbarna, hjulen skulle hamna alltför långt in i karossen. Fast det kom Gunnar på först när han fraktat hem eländet.

Den skulle ju helst prestera som originalet, det italienska alltså, som hade en tvåliters fyra på 170 hästar. Gunnar kom då i kontakt med Jan Warg i Karlstad som startat en liten,

liten bilfabrik kallad Pagano där utgångsläget var en avgjutning av en Ockelbo! Stommen var en fackverksram som Jan Warg själv tagit fram i fyrkantsprofil med fästpunkter för Alfa-mekanik. Gunnar sågade till alla bitar efter Jan Wargs ritningar, märkte upp allt och begav sig till Karlstad och plockade upp rubbet i en jigg. Så svets på det.

MED EN FÄRDIG ram och dessutom en slaktad Alfetta från 1982 fanns det efter en tid verkliga pusselbitar att lägga. Men de passade inget vidare och här ska i sammanhanget också nämnas att projektet behövde ett mer ändamålsenligt garage. Så han byggde ett.

Att helrenovera en bil kan vara en krävande sak, men i regel finns ett facit i form av sprängsskisser, litteratur och andra färdiga bilar att titta på. När det kommer till ett

rent bilbygge blir kraven så mycket högre på utövaren. Här gäller det att inte bara vara metodisk och kunnig, det gäller att ha öga för form, funktion, material, färger, proportioner och ytor. Det går inte att skylla ifrån sig taskiga konstruktörer.

Ta plastarbetet, korta versionen: Karossen förstärktes på flera punkter. Sprickor och skador lagades. Nya trösklar formades i vilka rostfria fem millimeters fyrkantprofiler plastades. Nosen fick lite bättre linjer och inner-skärmar och –sektioner byggdes upp, med karossen liggandes upp-och-ned på två stora uppblåsta slangar från traktordäck.

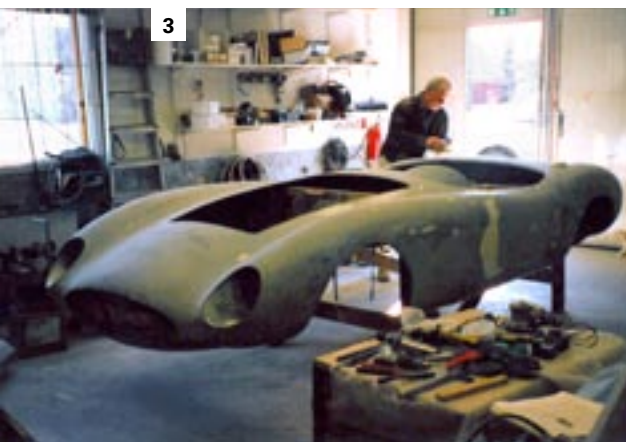
– Sittbrunnen gick knappt att komma ner i. Jag sågade upp den och för att få kanten rundad plastade jag runt en vanlig vattenslang. Sedan gjorde jag en ny egen överdel till instrumentpanelen.

– Jag stank plast. Huden och slemhinnorna sög åt sig lukten, fast jag kände ju inget. Det var värre för min fru.

DÖRRARNA KAN lätt utvecklas till ett mardrömsmoment. Men Gunnar benade metodiskt ut problemkällorna. Först fick hela den inre strukturen tillverkas från scratch, sedan gångjärnen. Istället för handtag gjorde Gunnar en dold knapp som med en elmagnet öppnar dörren med ett diskret klick. Dörren passar perfekt och klangen är helt solid, ett tydligt kvitto på byggarens tålmod.

– Jag sågade ut en ny form på dörren efter att ha tittat på bilder. Skarven ska gå framåt in på framskärmen, inte bara rakt ner. Jag fick se till att vara lugn och försiktig när jag sågade. Man hade bara en chans.

Halvvägs in i projektet besiktigades bilen



1. När det vingliga triumphchassit väl avskrivits (med en kapprissa) fick projektet en ny mognare inriktning. Med karossen vilande på två traktorinnerslangar kunde Gunnar smidigt jobba undertill. På kvadratmeterstora aluminiumplåtar lades armerad plast som fick stelna. Kakorna togs bort och kunde sågas och formas och plastas in i det tomma skalet. Det krävdes hjulhus och innerväggar och i fästpunkterna till chassit plastades stabila balksegment på plats. Notera stålkonstruktionen i mitten för att hålla karossen måttstabil.

2. Rambitarna kapades efter Paganos ritningar och pusslades ihop i jigg. Någon centimeter fick justeras kring övre delen av torpeden. En centimeter i grundstommen blir lätt flera centimeter längre ut i bilens ändar.

3. Inpassning av motorhuv och bagagelucka kräver sin man. Men så blev springorna perfekta och dörrljudet distinkt. Garaget är ett verk av Gunnar där ett skjul transformerades med nytt betonggolv och isolering. Högsta klass!

4. Ferraris strut bakom nacken skippade Gunnar, "den såg lite löjlig ut" till förmån för två polerade störtbågar i rostfritt. Ett stort moment är att få bilen riktigt licksidig. Det kräver öga, mallar och noggrannhet. Plast är både himmel och helvete att jobba i. Det går att få till nya, avancerade former på kort tid, men materialet kräver noggrannhet.

5. Lackering. Ferrariröd. Det gäller att veta att grundfärg, färg och sliplager liras ihop med plasten. Mitt under byggtiden kommenterade en besökare att ratten inte riktigt linjerade snyggt med störtbågen. Gunnar tittade, höll med och flyttade allt till höger... man vill göra så bra som möjligt, menar Gunnar.

6. Och när bilen är helt klar plockar man ner den igen, lägger på gelcoat och lackar på nytt... Gunnar Olsson i ett nötskal. Täckglaset i akrylplast gjordes med hjälp av en vanlig ugn och en mall.



av SFRO, en organisation som förbesiktigar amatörbyggda bilar. Svetsarna fick godkänt liksom infästningen av de mekaniska komponenterna och motorns placering.

Med nytt golv i plåt följde arbeten med stolar och inredning. Växelspaxknoppen blev egen design, liksom handbromsspaken. Rutan böjdes på plats och med sin smäckra form överglänser den originalet, alltså Erik Lundbergs Ockelbo. Ja det gäller nog hela bilen för övrigt.

Polerad panel i rostfritt skulle det vara.

– Jag körde slippasta och en filtrondell med bormaskinen, säger Gunnar Olsson och får det att låta enkelt.

Motorn plockades isär och renovera-

des. Alla aluminiumytor glasblästrades i det hembyggda blästerskåpet, vad annars. Donatornbilen hade rullat på lite tävlingar så tvålitersmaskinen var försedd med trimkammrar, en bonus.

EFTERYTTERLIGARE en SFRO-besiktning där bilen provkördes (utan ägaren i passagerarstolen...) och bullermätning där stalltipset är en överdimensionerad ljuddämpare samt en rejäl ljuddämpande låda i insuget, kunde bilen registreringsbesiktigas 2005. Olssons Racing som den heter i papperen var därmed nära målnöret.

– Jag gjorde en miss, säger Gunnar. Det skulle vara ett lager gelcoat på karossen så efter första sommaren skruvade jag isär den igen. Lackade om.

Här någonstans klarnar bilden av Gunnar Olssons garagemödor. Det finns inget som heter nästan eller genväg. Därför byttes också hjulen till riktiga ekerfälgar med hubbar och allt. Det var ju inte mer än att korta av drivaxlarna och bygga om bromsarna fram för att få det att lira ihop...

850 kg sportbil far iväg på de vackra vägarna i Sunne. Ljudet är rivigt, mörkt, helt rätt för bilen. Minsta detalj sitter som det ska, det skallrar inte över guppen, inga fula vibrationer. Original, replika, hembygge? Gunnar Olssons bil är allt och inget på en och samma gång, men framför allt är det – Gunnar Olssons Egen Bil.

– Nu är jag nöjd. Inga fler renoveringar för min del, säger han när vi kommer tillbaka.

Och lutar sig mot dottern Annelies nyinköpta motorbåt, en småskäggig landkrabba i torrsprucken mahogny som står uppställd utanför garaget. ■

Rostfritt avgassystem med rätt ljud. Vindrutan är böjt plexiglas, kallas vindavvisare i dokumenten. Ekerfälgarna krävde många timmar.



Mätarna kommer från Alfa Romeo. Alfadelarna är bolt-on i chassit. Det är klar fördel att plocka komponenter från en och samma donator.



Idealisk maskin i den lätta Ockelbon. Rätt feeling och ljud. Tvålitersmotorn är lätt trimmad.

VINN EN VERKTYGSAVGN!

Inspirerad att börja renovera själv? Då behöver du verktyg! Vilken tur då att du kan vinna en komplett verktygsavagn från Verktysboden, värde 5300 kronor! Svara bara rätt på nedanstående frågor före den 15/10 så är du med och tävlar. Gå in på www.klassiker.nu och fyll i formuläret under "Tävla med Klassiker" eller skicka ett vykort till Klassiker, Box 23 800, 104 35 Stockholm. Tävlingsens namn är Ockelbo och vi vill bara ha ett tävlingsbidrag per person tack.

1. Metoden att polera fram små glänsande cirklar på en instrumentpanel förekom på 1930-talets sportvagnar. Vad kallas metoden?
2. Ockelbo-Lundgrens stora produkt var något helt annat än bilar (och båtar), som gjorde orten välkänd. Vad?
3. "Scaglietti" ingår som modellnamn i en nutida Ferrarimodell. Vilken?

