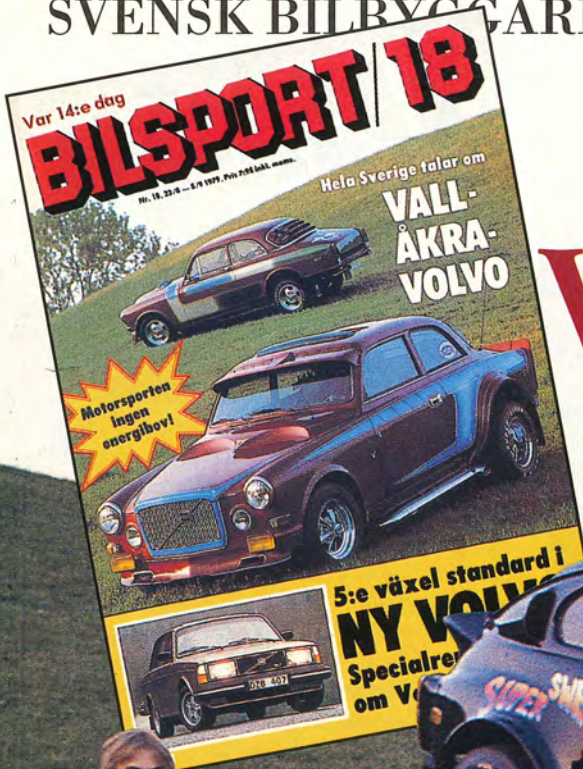




Så föddes Vallåkra-gänget

Bilsport Classic speglar åren 1970-1980



I slutet av 70-talet startade trenden att trimma och bygga om Volvo. Värst var Vallåkra-gänget som ständigt återkom med nya projekt.

Än i dag är grabbarna verksamma inom bilhobbyn. Här berättar bröderna Bengt och Bertil Wilhelmsson samt Per Östman om de första fyra åren.

get

1976-1980

Av Håkan "Molle" Molin (TEXT), Bilsports arkiv (FOTO)

Bomben briserar i samband med Bilsports andra reportage om Vallåkra-gänget. Tidningen går mot nytt upplagerekord och ombyggda europeer var inne.



Den första ombyggda bilen i Vallåkra var Bengt Wilhelmssons Mercedes VA 170 från 1950. Den köptes i delar och resulterade i att han blev utskäld av sin mor.

Många Bilsport Classic-läsare har säkerligen ägt en Volvo. Och vi förutsätter att de flesta gjort någon form av "ombyggnad"!

Här inleds historien om Vallåkra-gänget.

I en serie artiklar ska vi följa deras utveckling. Från simpel vedbodstrimning till avancerad customizing med självaste Volvo som huvudsponsor!

Kärntruppen, bröderna Bengt och Bertil Wilhelmsson samt Per Östman, var förvisso inte först att bygga om europeiska bilar.

Men de märktes i mängden. Vallåkraganget blev en förebild.

Alla höll ögonen på dem och ville bygga en bil som var värre än deras!

Mercedes by Bengt

Först att se dagens ljus i Vallåkra var faktiskt en Mercedes.

Bengt Wilhelmsson, äldst i gänget, kom en dag år 1976 hemsläpandes med en kärva. På den låg en Mercedes VA 170 från 1950 i delar.

Hans mor blev ursinnig.

– Kör och lämna tillbaks den ögonblickligen!

Efter en tid lugnade hon sig. Bengt fick henne till att sy en vinröd manchesterinredning. Samtidigt tog han sina första stappande customsteg genom att skaffa en uppsättning begagnade aluminiumfälgar. Bengt blev dock tvungen att borra om bultcirkeln för att de skulle passa.

Originalfantasterna skrek.

Och hans mor började inse vad som var på gång.

– Du läser väl när du parkerar? Du är väl rädd om den!

Därefter inköptes en Volvo PV. En ren busbil som Bengt plågade livet ur.

– Man hade ju nyss tagit körkort. Vi brukade hålla till i en grusgrop och träningsköra, berättar han.

Full fart, krocka och backa in i andra kompisars bilar. Lyckades någon vältta var lyckan total. Bilarna

hölls vid liv med delar från skroten. Så såg de också ut därefter. Pyste och rök i varje ände!

Något svårstartad

Trimmade motorer har alltid legat dem varmt om hjärtat.

Bengt och Bertil blev ordentligt uppskrivade efter att ha sett Salt & Peppar-Amazonen härja bland V8-orna under dragracingtävlingar på Mantorp.

När Bengt skaffade sin andra PV ville han bygga ett extraktorgrenrör. Resultatet blev att motorn vägrade starta.

Vallåkra-gänget hade varit uppe hos Volvo-trimmaren Timos Motor i Stockholm och sett hur han sandfylld rören för att kunna bocka dem utan materialkollaps.

Så hemma i lilla verkstaden på familjeföretaget Edenhalls var det Bengt som fyllde ett rör fullt med sand och knackade in en träplugg i varje ände.

I sin iver glömde han naturligtvis att avlägsna en av pluggarna då rören hade svetsats ihop.

Timo – mästerttrimmaren

Det blev täta turer till Timos Motor. Grabbarna brukade flyga på "100-lappen" från Ängelholm upp till Stockholm. Timo höll till på Kristinehovsgatan på Södermalm där han delade källarytan ihop med en taxichaufför.

– Ibland tog vi sovsäckar med oss och låg på golvet bland motor-delarna, berättar Per.

– Vi insåg vår begränsning så därför vände vi oss till Timo, fortsätter han. En vinter tog vi med oss tre motorer. Fast då åkte vi förstas bil upp!

Timos arbete gav god utdelning. Vallåkra-gängets bilar blev beryktade i Helsingborgs-trakten. Snabbast var Bengts PV. Den rastade till och med ett flertal jänkare!

– Vi hade ett speciellt kännetecken genom Biltomas gula varsel-ljus i fronten, säger Bengt. Knyckte idén från killarna i grannbyn. Det såg fräckt ut. Såg man såna ljus långt bort på gatan visste man att det var

► en vässad Volvo som nalkades! Per har aldrig varit så haj på att meka. Desto mer sporrades han av bröderna Wilhelmsson. Per hade ju B20-motor i sin 142:a. Med rätt grejor skulle även han kunna ge jänkebilarna i Helsingborg en match.

Per berättade det för sin mor som beslöt att stötta honom ekonomiskt.

– På den tiden jobbade jag i en lek-saksaffär i Landskrona. När jag skulle ringa och beställa delarna från Håkan Sandin på Trend låste jag dörren så kunderna inte kom in, skrattar han.

Någon vecka senare dök det upp ett paket, stort så han knappt kunde bära det. Per körde ner det till Edenhalls där bröderna Wilhelmsson gjorde stora ögon.

Vad fan har du där?

– Trimprylar! Kamaxel, förgasare, grenrör, rubbet. Nu är det bara att skruva!

Oreda i verkstan

Gänget höll alltid till i Edenhalls lilla verkstad under helgerna. Sen kom hantverkarna på måndagsmornarna och svor över att de inte hittade sina verktyg.

De stiftade även kontakt med KG Volvo-trimning som hade en mirafräs för montering av ventil-säten.

Bertil trimmade upp motorn i sin Amazon rätt så rejält. Under lump-artiden lyckades han skrämja upp hela Hässleholm.

Ett speciellt igenkänningstecken var de stående bakljusen — från en Volvo 145:a.

– Det blev lite hysteri kring bakljus. Ju fler desto fräckare var det, tycker Per som från början hade ett extra par originalbakljus på sin 142:a.

Sen dök någon från Hasslarp upp med två extra par. Per kopierade naturligtvis idén omgående.

– Därefter monterade nån fyra par i rad, fast då fick inte nummerplåten plats. Han blev tvungen att besiktiga om bilen för att kunna byta till tvåradig plåt, säger Per och skrattar åt händelsen.

År 1977 skulle BilSport göra gatbilsreportage i Helsingborg. Vallåkragänget hade förstås förberett sig genom att putsa och gnida extra mycket.

Fast ska sanningen fram höll Per Östman på att missa alltihop. Han satt hos sin mor och drack rödvin då kompisen Leif Davidsson ringde och tjöt att BilSport var i stan.

Per fick ringa flickvännen Sonja och be henne skjutsa in honom i Volvo 142:an till Sundstorget.

Där stod de. Med nyputsade bilar och fräcka blåvita Volvo-jackor.

Ingen reaktion.

När jänkebilarna började vända hemåt kom stans kontaktman Detlev Wess fram. Han nästan trackade grabbarna för deras engagemang.

Per skulle precis åka då fotografen Anders Albinsson stegade fram och knackade på sidonutan.

– Vi tycker era bilar är så fräcka att vi vill fotografera dom för ett separat reportage! Kan ni vara i Ring Knutstorp i morron klockan fyra?

Jänkebilsfolket såg ut som fågelholkar i ansiktet!

Spänningen var olidlig fram tills att reportaget skulle komma. Per prenumererade så var fjortonde dag var han nere vid stationen i Vallåkra och tittade i postfacket.

En morgon tyckte han sig känna igen siluetten under omslagspappret.

– Tidningen kom i en vit papperspåse. Jag tryckte till med bägge tummarna — min bil var på omslaget!

Sen var cirkusen i full gång. Föräldrar och släktingar ringde till varandra. Byns söner hade blivit riks-kändisar.

På BilSports redaktion i Karlskrona hade man slitit länge och väl med att få ihop reportaget. Ett av många journalistiska bekymmer var att kläcka en passande rubrik.

Idéer bollades fram och tillbaka. Inget lät tillräckligt lockande.

– Jag har det! utbrast reportern Olle Karlsson till slut.

— Vaddå?

— Vallåkra-Volvo!

Densamlade redaktionen jublade. För säkerhets skull ville han även förankra det hos fotografen och tillika förlagsdelägaren Anders Albinsson. Just då befann han sig i mörk-rummet.

Olle gick triumferande bort till dörren, presenterade sitt förslag och förväntade sig en minst lika entusiastisk reaktion.

– Inte fan kan man kalla nåt för "Vallåkra-Volvo", svarade Albinsson inifrån mörkret.

Men så blev det. Reaktionerna från första reportaget i BilSport nummer 1/78 lät inte vänta på sig.

Många läsare hörde av sig och tipsade om fräcka Volvo-modeller som minsann borde platsa i BilSport!

Vallåkra Killers

Buster Gustavsen från Landskrona var en av pionjärerna. Tyvärr hamnade han lite i skymundan när Vallåkra-gänget snodde all upp-märksamhet.



Bengt Wilhelmsson var tidigt ute. Här är PV:n i första utförandet. Lätt höjd i fronten, blinkers från 142 GL, mattsvart huv med scoop och liten markering om motorns cylindervolym.

I slutet av 1970-talet mättes bilarnas ballhetsfaktor genom antalet bakljus. Per Östman höll sig i täten med sin Volvo 142. Tills en kille i Hasslarp monterade FYRA par i rad. Snart dök den ena efter den andra multi-bakljus-försedda Volvon upp i Sverige.



— Han var först med både jalusi och Volvo 145-bakljus på sin Amazon, erkänner Bertil.

Buster hade många vilda idéer om hur man kunde få sin bil fräckare med enkla trick.

— Bland annat monterade han en vindavvisare på taket. Sen tejpade han själva konturen av en taklucka. Såg ju precis ut som att bilen hade taklucka!

Vallåkra-gänget blev som tokiga. Buster skulle tvålas till, den saken var klar.

Det blev många dueller på industrirakorna i Landskrona. Oftast gick segern till Per eller Bengt, men Buster fann snart på mot-medel.

— Han monterade "Stannar"-ljuset från en buss i bakrutan, berättar Per. När jag skulle möta honom en gång tog han starten. Sen tände han lampan. Reflexmässigt så bromsade jag... Då drog den jakeln ifrån mig!

Det blev en träningslek att ignorera Busters bromsljus. Till slut lyckades Per bemästra situationen.

— Det var väl då han kroknade, tror jag. Vallåkra-gänget fick många rivaler som ville mäta sina krafter mot dem. I Eslöv fanns ett gäng som kallade sig "Spinning Wheels". De tryckte upp egna dekalerna med texten "Vallåkra Killers".

Det tog hårt. Dekalen var en ren krigsförklaring. Vallåkra-gänget mobiliserade hela styrkan för att kunna slå till på torget i Eslöv.

— På den tiden hade vi komradio i bilarna. Vi anropade varandra om det kom något möte, eller om det gick att köra om. Vi var riktigt upp-jagade, minns Bengt.

Han och Per hade börjat köra dragracing så de kunde låsa fram-bromsarna på sina bilar.

— Vi ställde oss i bredd vid röd-ljuset och burnade tills hela gatan fylldes med rök, minns Per.



Volvo-trimmarer Timo Kormo blev en läromästare för Vallåkra-gänget. Det han inte vet om Volvo-motorer är inte värt att veta. Här håller han hov på Hot Rod Show.



En som tidigt insåg vikten av effektiv marknadsföring var Per Östman. Den här synen mötte dem som besökte Timos monter på 1979 års upplaga av Hot Rod Show i Stockholm.



Under helgerna skruvades det flitigt i familjeföretaget. På måndagsmornarna svar hantverkarna över att de inte hittade sina verktyg.

Ur detta inferno flög Vallåkra-gängets bilar som kanonkulor in på torget!

– Var är er snabbaste bil? skrek de upphetsat.

– Å, det är bara en ploggrej... Det var bara på skoj som vi tryckte upp dom dekalerna, ursäktade sig Eslövs-gänget som trodde det var slagsmål på gång.

– Fram med den nu, kommande-rade Bengt.

– Vi haringen. Dufärköramoten Honda 750.

Bengt och hojen gjorde upp en bit utanför Eslöv. PV:n vann och knutten fick snopet vända hemåt.

Ordentlig uppvaktning

En annan gång blev Per uppvaktad inne i centrala Landskrona.

Det hör till saken att just den kvällen hade han och Bertil raggat upp sin blivande fru och skulle iväg på dans.

– Ånej, inte nu, tänkte jag då bilen

jämte började hetsa oss vid ett röd-ljus, minns Per.

Men Bertil som alltid varit mån om Vallåkra-gängets ära räddade situationen.

– Jag föreslog att Pers skulle släppa av oss vid en refug. Sen fick han köra sitt race.

Sagt och gjort. Ut klev Bertil i gabardinbyxor och nystruken skjorta tillsammans med två fjällor i klänningar.

Där stod de medan Per gjorde processen kort med sin rival. Efter två vinnande race åkte gänget vidare till dansbanan. Kvällen var räddad med äran i behåll!

Politiken inom gänget har alltid varit att bilarna ska användas — och vara besiktigade i det utförandet!

Stor hjälp med detta fick de av Björn Roxlin och Tony Turesson, stationschef respektive biträdande stationschef på Svensk Bilprovning i Landskrona.

– Det var ett känt begrepp när man blev stoppad ute i landet med V8-Amazonen, berättar Bertil.

– Var kommer du ifrån?

– Vallåkra!

– Jasså, jaha, då är detta en "Roxlinare Special" då?

Redan 1970 hade skåningen Kenneth Öberg lyckats besiktiga en Volvo Amazon -67 med 3,5-liters Olds V8.

Vallåkra-gänget ville naturligtvis inte vara sämre. Det hör också till saken att deras trogne hovleverantör av begagnade bildelar, Thomassons Bilskrot, hade en aluminium-V8 liggandes.

– Den ska ner i Amazonen, menade de.

Misstänkt bromsintyg

Bengt som alltid varit meglad inledde med att placera motorn på verkstadsgolvet. Sen byggdes en ställning av plattjärn så han kunde mätta in växellådan — en

Volvo 164. Den har nämligen grövre bottenstock.

Rent mekaniskt gick installationen tämligen smärtfritt, bortsett från platsbristen.

Desto längre tid tog pappersexercisen. Bertil kämpade i över ett år med alla intyg. Till slut anlätades ingenjören Stig Sjövall som mot arvode fick hållfasthetsberäkna Amazonen.

Bertil höll även en kontinuerlig dialog med Lars Kalhäll på TSV i Borlänge.

Till slut var alla papper klara. Nu återstod bara ett intyg på motorns vridmoment.

Vallåkra-gänget visste att KG Volvo Trimming hade en bromsbänk.

– Det gjorde tydligen Roxlin också. Han frågade aldrig om effekten. Bara vad han skulle uppges för att den skulle stämma med Sjövalls beräkningar. Han genomsåg oss direkt, garvar grabbarna.

Värst i Sverige

Två veckor senare hade V8-Amazonen klara papper. Bengt och Bertil fick även igenom de tio tum breda bakfjälgarna. Genom att korta en Ford 8-tums axel, lyckades de behålla maxtillåten spårviddsökning.

Detta förklarade de för Roxlin som inte hade något annat val än att även skriva in fjälgdimensionen i besiktningsinstrumentet!

Tjo, vad glädjen stod högt i tak. Vallåkra-gänget var värst, även om det fanns andra som gärna ville aspirera på den titeln.

– Det var mycket fajt mellan oss och Nyköpings-gänget om vilka som skulle bli först med en godkänd V8-Amazon minns Bertil.

– Jag glömmar aldrig hur jag myste då jag gled förbi Christer Nilsson på väg till Hot Rod Show 1980. Hans bil var inte godkänd då så han tog det säkra före det osäkra och drog den på släp upp till Stockholm!

Trenden växte

På den tiden var det många bilbyggargång som uppmärksammades och hetsades mot varandra genom Bil-sport. "Hasslar-gänget", "Säffle-mafian", "Hyltebruks-gänget" och "Nybro-ligan". Trenden att bygga om europeiska bilar växte lavinartat.

Vallåkra-gänget ville naturligtvis ligga i täten. Planer smiddes på nya projekt. Nästa nummer av Bil-sport Classic handlar om ett brev till PG Gyllenhammar och hur Bertil Wilhelmsson fick Volvo att sponsra med en 262 Coupé!