



2007-09-05

Michael Dahlstedt

Självbiografi

Michael Dahlstedt

Michael Dahlstedt

Självbiografi

Jag kallas för Micke av de flesta, är 44 år och har bott i Lund 38 av dessa. Har 2 döttrar, 21 respektive 6 år.

Mitt intresse för bilar, motorer och att meka väcktes när jag skulle laga punkteringen på min första cykel, vilket slutade med att hela cykeln plockades i bitar (med hjälp av farsan gick det så småningom att få ihop den igen.) När jag senare fick min begagnade moped monterades den också ner och på denna väg är det. När jag köpte min Volvo Amazon skulle där givetvis på spoiler, vinge, skop, kromfälgar, 2,5 tums ljuddämpare mm och tyckte väl det var bra. Visst hade man sneglat på en och annan jänkare men det var för dyrt. Men när jag fick tag i ett gammalt ex. av *Bilsport* hos en kompis och i den fick syn på en Camaro -67 med showlack och kompressor blev jag såld och började drömma; en sådan bil skulle jag ha en dag! Efter att sedan ha fått prova en Firebird 71 med trimmad 350 motor fanns det ingen återvändo, det var bara att börja spara. Vad som slog undan mina ben fullständigt var när jag fick syn på en Dodge Challenger -70 coupe med tunnelraminsug, breda backdäck och kromad front. Då visste jag vilken modell jag skulle köpa. När jag senare såg en bild på en Challenger Cab var det inte mycket att fundera över. Jag rös bara jag såg namnet skrivas: *Dodge Challenger*.

Efter många års sparande blev jag så äntligen ägare till min drömbil men trots att jag var mycket stolt var det ändå något som fattades - bl.a. var motorn för liten. Två månader senare såg jag en annons på en Dodge Challenger med trimmad 340 motor och breda backdäck och behövde inte fundera länge; bilarna såldes och köptes på en vecka. Nu kändes det bättre. Denna Challenger revs i delar under 4 år. Nu var det kromad bakaxel, kromat i motorrum, lackerat underrede; ett steg närmare målet men ändå något som fattades. När det annonserades ut en Dodge challenger-70 med kompressor tänkte jag till direkt! Förvisso en coupe-modell men kompressormotorn lockade. Denna bil hade jag kul med under ett år men sedan under sommaren saknade jag Cab. Jag bestämde mig för att sälja igen. Kompressormotorn lyftes ur och ersattes med en original motor. Sökandet efter en Challenger Cab började på nytt. Till slut fick jag tag i en uppe i Umeå i bra skick. Detta var 1991. Efter en vecka lyftes kompressormotorn i. Den kommande vintern kromades allt i motorrummet, hösten efter det kortades bakaxeln och hjulhusen baktill flyttades in för att ge plats till breda backdäck. Sommaren därpå körde jag 55 mil och när sen hösten kom var den stora renoveringen inför det stora målet igång. Bilen revs fullständigt i molekyler.

Efter att studerat bilarna på Oukland-utställningen viste jag vad jag ville: nu var det kromad kompressor, showlack under och över och massor av krom - en showar helt enkelt. Givetvis i körbart skick. Jag hade läst en artikel på 80-talet om en proffsbyggare från USA där han poängterade vikten av

att satsa på detaljerna, vilket var något jag inte hade glömt. Med tanke på detta var ribban högt lagd: det fick kosta vad det ville. Jag ville ha finish även på det som inte syntes. Från början tänkte jag nog inte ha så mycket krom men, jag fick kromsjukan och om möjligt skulle allt kromas eller förgyllas. Det första jag gjorde var att snygga till grovsmidet i hjulhusen fram, motorrummet och undertill. Jag svetsade i alla gamla skruvhål, svetsade på plattjärnsbitar, tunnplåt och även rundjärn bockades till och svetsades på där det behövdes. Jag ville att motorrummet skulle vara "cleant" och rent, inga onödiga skruvhål, slangar eller synligt elsystem. Efter detta sattes karossen upp i min hembyggda ställning för att kunna svänga bilen 45 grader och komma åt att skrapa bort all underredsmassa - ett arbete som tog 2 veckor. Sedan iväg till blästring och epoxi-grundmålning.

När karossen var hemma igen började jag med uppspackling av bulor och ojämnheter i motorrum, hjulhusen bak och fram och på underredet, vilket tog 9 månader. På slutet tänkte jag att nästa vecka är jag klar men det tog ytterligare 1 ½ månad innan jag var nöjd. PUH! Nu ett nytt lager epoxyprimer och sedan slipgrund som mattades med 240 papper, efter det ett nytt lager slipgrund som denna gång mattades med först 320 och sen 1200 våtslip (fattar idag inte att jag orkade!). Äntligen var det klart för topplack.

Då jag skulle beställa färgen och sa att jag skulle ha den till motorrummet och under bilen blev det först tyst i andra änden, sedan: "sa du undertill? Det kommer att kosta skjortan". Visst, men ska man bygga en showcar-bil finns det inga genvägar. Röd brilliantcolour med gul pearl på vit bas vilket Steven Booty lackade till full belåtenhet. Han sade senare att det var första och SISTA gången han gjorde den typen av jobb.

När karossen åter var hemma började jag med spackling av bakskärmar, dörrar, huv och koffertlucka. Det ska tilläggas att jag har utfört all slipning av spackel och slipgrund med slippkloss för hand från början till slut. När spackling av detta var klart sprutade Steven Booty på epoxi och slipgrund som jag klossade ner med 240 papper. Sedan återigen ett lager slipgrund som nu fick stå i 6 månader för att sjunka in och sätta sig. Nu var det läge att börja montera ner motorn. Innan jag skickade iväg blocket skrapade jag bort färg i en vecka. 440 blocket borrades max 0,60 till 452; highperform 915 topplocken (fanns bara -67) portades av Erland Cox maximalt för bästa flöde. Vass hydralkam med höga lyft monterades. Allt motorjobb gjordes av Malmö motorrenovering. Innan montering av motorn lackades den i röd brilliant, och den kromade och helrenoverade kompressorn bultades på. Efter det körde jag och kompisen Dacke till Norrköping för att bromsa motorn i bänk. Där fick vi ut 614 hk och 790 Nm.

Nästa arbetsinsats var att slipa ner delarna till framvagnen, som givetvis skulle kromas. Bara de övre bärarmarna tog 32 timmar att slipa och detta gjorde jag för hand för att komma till i alla djupa veck. Dessutom handslipade jag bromssköldarna till bakaxeln vilket också det var ett jättejobb eftersom både in- och utsidorna skulle synas. Under tiden som de delarna skickas för kromning började jag med bakaxeln. Den väger 18 kg och tog 42 tim att slipa och polera innan kromning. Jag gjorde allt förarbete innan kromningen utom kofångaren bak och kompressorn. Om jag hade betalat fullt pris för detta

hade notan slutat på ca 130 000 kr. I väntan på att bakaxeln skulle komma tillbaka från kromningen (fick bygga en trälåda för att kunna frakta den) började jag med alla lösa delar som skulle lackas i brilliantrött. Bakaxelklumpen, bladfjädrarna, styrsnäcken, bromsbackarna, framvagnsbalken, och inte minst bensintanken som jag kapade 35 mm på höjden för att få fri sikt på den kromade bakaxeln och därmed slippa köra med hi-jackers. Tanken var ett litet helvete att svetsa ihop pga. att plåten endast var 0,5 på några ställen. Alla delarna spacklade och våtslipade jag noga innan lackning. Bensintanken blev jag särskilt nöjd med med tanke på hur den såg ut från början med bulor överallt - för att inte tala om framvagnsbalken eller bakaxelklumpen med massor av hack som skulle snyggas till. När Steven Booty lackat delarna på sitt jobb råkade några kolleger se de lackerade bromsbackarna och kommenterade: "han (jag) verkar inte vara klar riktigt klok".

När alla lösa delar var lackade, förgyllda eller kromade började det roliga jobbet att montera ihop allt igen. Det svåra var bara att undvika lackskador vid montering. Allt monterades med kromade, rostfria eller förgyllda skruvar, bultar och brickor. Varje synlig bult, skruv eller bricka har fått samma behandling på hela bilen. De flesta brickorna är i rostfritt stål och polerade blanka, även m6 brickorna vilka var svåra att få grepp om vid poleringen. En del kupolbultar är köpta kromade men har sedan förgyllts. Allt köpkrom har jag kromat om eftersom det inte håller mina krav. När bilen äntligen var på hjul igen var bromssystemet utrustat med kromade bromsrör utom de över bakaxeln som var i guld. Kromade ok och skivbromsbelägg. Allt innanför bromstrummorna är kromat eller förgyllt. Efter detta började jag och kompisen Dacke att passa in dörrar, skärmar, huv och koffert, vilket tog 2 veckor. Sen lade vi i motor och låda. När detta var klart fraktades bilen till Lackcenter i Malmö. Spacklet och slipgrunden hade vid det laget satt sig så att det var bara att börja klosslipa karossen med 240 papper. När slipningen var färdig lackades allt svart för att upptäcka eventuella bulor. Jag frågade Lackcenters ägare Jocke Lindegren om inte karossen var skapligt rak? Jo, svarade han, den är mer än bra! Har du själv gjort allt förarbete? Ja, tack tack.

I 3 veckor klosslipade jag och Thomas Larsson (som då jobbade på Lackcenter) hela karossen med 600 våtslip. Den gången var det 20 minusgrader ute men vi stod i t-shirt och svettades. Innan det sen var tid för hellack grovstädade jag lackboxen. Nya filter byttes i taket, ny färgspruta köptes mm. Allt för bästa resultat. Det tog 8 timmar för Jocke att lägga vit bas och sen 25 lager av den röda brillianten. Klarlacken sprutade Thomas med 20 lager. När detta härdat våtslipade jag, Jocke och Thomas klarlacken med 1200 våtslip för att därefter låta Jocke, än en gång, spruta på mer klarlack - denna gång med 18 lager. Lacken blev jag och Jocke mycket nöjda med. Detta var något vi diskuterat redan i ett tidigt skede; Jocke förstod mina höga krav och jag imponerades mycket av hans kunnande.

Under tiden klarlacken härdade hade jag 3 veckor på mig att få bilen klar till motormässan i Malmö och senare Elmia showen i Jönköping. Ingen vet hur jag slet under dessa veckor. Jobbade dag och natt. Fast än jag var under tidspress var jag ändå petnoga: det tog t.ex. 2 dagar att passa till sidorutorna innan jag var nöjd. Dagen innan motormässan monterades den vita caben på den kromade och

renoverade cabställningen (om jag inte tagit isär en sida åt gången skulle jag troligtvis aldrig fått ihop ställningen igen) och den knappstoppade inredningen sattes i. Till slut fick jag så belöning för allt hårt arbete: mottagandet blev stort på Malmömässan och imponerade många. Tidningen Kvällsposten visade en halvsida på mittuppslaget.

Sedan var det äntligen dags för Elmiamässan i Jönköping, en utställning jag sett fram emot under många år. Tyvärr blev jag dock lite besviken på att inte alla bilarna var i showclass. Hur som helst var jag där och var stolt att få imponera på bl.a. Molle och inte minst Bernt Carlsson och hans team. Att det skulle gå så bra som det gjorde trodde jag aldrig. Att vinna min klass hade varit målet redan när jag började renoveringen, men att vinna bästa motor överraskade mig något.

Efter Elmia utställningen gick all luften ur mig, jag tålde inte ens att se på bilen. Nu var mina dittills stora mål uppfyllda och efter att ha jobbat med bilen mer eller mindre under 9 år var jag helt enkelt trött på den. Att vila kropp och själ i några månader var välbehövligt men sen blev jag återigen ofrånkomligt förälskad i bilen.

Nästa arbetsinsats var att fixa den sista finishen av lacken. Detta jobb gjordes på lackcenter. Jag började montera av allt yttre såsom backspeglar, lister och dörrhandtag. Resten maskerades med papper innan klosslipningen. Jag började med 1200, sedan 2000, 2500 – och till sist 4000. Det sista var kanske överkurs men lite av ett experiment. Detta jobb tog 63 timmar effektiv tid. Poleringen hjälpte Thomas till med och den gjordes i 3 steg. När Thomas efter ett antal timmar började med slutsteget av poleringen ville han ha min åsikt om det hela. När jag efter 4:e gången klagade på att det fanns repor kvar tyckte han nog att jag var lite väl petig. Han sade visserligen inget men ville inte heller veta vad jag tyckte fler gånger. De sista små reporna polerade jag själv bort vid ett senare tillfälle. Poleringen av lacken är jag helnöjd med.

Något avgassystem hade inte hunnit byggas innan Malmö och Jönköping men nu fanns det bättre med tid. Givetvis skulle det vara i rostfritt, ligga lika på båda sidor och vara så högt upp från marken som det bara var möjligt. När jag passade till rören mot varandra tillät jag inte sprickor som var större än att det gick att få en nagel emellan. Något jag lade extra mycket jobb på var slutrören; de skulle vara exakt lika och när det skilde 2 mm mellan vänster och höger sida var det bara att ta ner och justera. Jag lade speglar under för att se att rören var lika - har man ingen lyft och ska passa till rören och sprickan är för stor är det bara att ta ner röret, upp i skruvstycket och fila, prova igen upprepa detta ett antal gånger, sen slipa svetsarna och till sist polera det för högsta blankhet. Det är klart det tar tid. Att det skulle ta 5 veckor att bygga trodde jag aldrig, men jag ville säklart också att det skulle vara perfekt.

Under sommaren 2003 åkte jag runt på lite träffar och uppståndelsen var stor, många var mycket imponerade, till och med Tobba O. Vi hittade varandra direkt och har fortfarande lite kontakt Det blev ett 1:a pris och 2 " Peoples Choice" på träffarna men också ett 3:e pris, vilket var rena hänet! Jag var

även med i Sveriges snyggaste bil vilket tyvärr blev en stor besvikelse, inte minst med tanke på publiken som var där.

Under 2004 byggde jag en transportbil för att kunna åka på träffar längre norrut. När jag tog ut bilen 2005 var det svart originalinredning, nya dörrsidor och svart tygcab. Många tyckte att detta var pricken över i:et och jag håller med. Vad jag också fixade under vinter var kofferten, vilket var det sista jag gjorde innan bilen var helt färdig. Sommarens priser blev 7 st. 1:a priser och 3 "Peoples Choice" vilket jag var nöjd med. Var jag än befann mig blev det stor folksamling runt bilen - det kan beskrivas som getingar runt en sockerbit vilket är kul men lite jobbigt med alla som ska titta med fingrarna.. De träffar som gjorde mig extra glad att ta 1:a pris på var *Powermeet* i Västerås, *Wheels* i Barkaby och *Greensetreffi* i Halden



Lite om hur jag är och tänker

Om jag ska göra någonting är det svart eller vitt - det finns inga mellanting. Jag kan inte göra någonting halvdant, då får det hellre vara. Ska jag köra fram till domarbedömningen kan jag torka av bilen 3 gånger. Under tiden som jag renoverade och inte var nöjd med något kändes det som en nagel i ögat och detta grubblade jag på dag och natt tills missnöjet var åtgärdat. Vid ett tillfälle, t.ex., när headersen blev blåa vid inkörning av motorn var det först då de åter var monterade - efter massor av jobb innan kromningen! - som det kändes tillfredsställande. Detta är bara ett av många tillfällen när det har känts som en nagel i ögat. Det finns fortfarande många detaljer som jag inte är helt nöjd med men som ska åtgärdas Jag har ofta hört att jag är petig, noggrann, nitisk, hysteriskpetig, överdriver, ska vara värst, aldrig ger mig. Själv tycker inte detta stämmer men, vill man bygga en vinnarbil i showclass måste det bli bra. Jag ville att det skulle SE perfekt ut och om det funkade eller inte kom nästan i andra hand.

Jag går ofta mina egna vägar och vill göra som ingen har gjort tidigare vilket kanske inte alltid är det bästa. I stora drag är jag nöjd med bilen och har allt jag drömt om i 20 år: Dodge Challenger – 70 Cab, 440 magnummotor med kompressor, massor av krom, candylack och centerlinefälgar. Självt tycker jag inte att den är så märkvärdig, men när man kommer körande, ser folks reaktioner, hör kommentarer var man än är och dessutom imponerar på folk som KAN bilar - Molle Molin, Bernt Carlsson, Olle Torslund mfl. gör detta mig såklart stolt och jag har börjat fatta att jag kanske har någonting extra.

Detaljer som jag har tillverkat i rostfritt stål

Ramarna runt kylaren och el-fläktarna, ramen runt oljekylaren, oljeträget som är gjort efter ett milodontråg på 7 liter, diverse plåtar i motorrum.

Tillfällen när jag inte vetat om jag skulle skratta eller gråta

När vi kört hela natten till Stockholm och kör runt på Barkarbys flygfält för att leta efter en plats då bensinpumpen bara lägger av och bilen stannar mitt ute på fältet. Kompisen och jag tittar på varandra. Fan fan. Jag går och fixar verktyg, kommer tillbaka och provar att starta bilen som går igång????

När jag putsat en vecka och kört halvvägs till Norrtälje och det ösregnar i 30 mil. Då var jag riktigt förbannad.

När jag ställt upp bilen, tagit av hjulen, satt bilen på ställningarna och börjat lägga ut speglar när det kommer en funktionär: "här kan du inte stå vi ska till med vår lastbil". Jag fick hjälp att flytta bilen, vilket var tur för dem!

När vi kom till Västerås och inte hittat någon sovplats och stöter på en ortsbo som erbjuder natten på sin tomt. Han var imponerad av bilen men när jag STARTADE för att backa av prutades priset kraftigt bara han och frun fick åka med en sväng.



Roliga kommentarer som jag snappat upp

"Går den att köra med?"

"Fantasisk vilket jobb synd den inte går att köra med"

"Den har du i vardagsrummet va?"

"Kolla vilken varmpanna han har kromat bakaxeln och förgyllt bromsrören"

"Den är som ett smycke!"

"Kör du verkligen med den?"

"Detta är inte sant!"

"Är du perfektionist?"

"Hur kan den vara så blank?"

"Jag trodde att jag var nogga med min bil, men detta var perverst"

"Jag är mäktat imponerad"

"Den vågar du inte köra med"

"Detta är helt exceptionellt!"

"Du måste skämta!"

"Grattis"

"Fantastiskt Precis som i USA"

"Det är så här det ska se ut!"

"Vad är det han har på huvet? Jag hade dött om jag skulle ha åkt i den..."

"Den är för fan lika fin undertill!"

"Du fuskar du kör inte med din bil!" – En konkurrent på någon träff

"Alla har vi någon störning"

"Micke det räcker nu du sliter ut kromet" - Kompisen Dacke innan domarbedömning

"Jag har krom som din referens" - Göran Persåkers

Kommentarer jag blev extra stolt över

"Först kommer detaljerna sen kommer detaljerna, sen kommer detaljerna, SEN kommer detaljerna"

– *Olle Torslund*

"Imponerande detaljarbeten"

– *Bernt Carlsson*

"Det finns inget motstånd i Sverige; din bil är i superskick"

– *Tobba Olsson*

"Öppna huven så jag får kräkas lite"

– *Molle Molin*

"Du har lyckats på en perfekt blandning av lack, krom, guld"

– *Molle Molin. Olle Torslund*

"Den är värre än Tobbas"

– *Molle Molin*

Ett mail från någon Olof:

Är det du som har den röda Challengern? Då måste jag berömma dig för ett fruktansvärt fint jobb. Jag tror det var i Wheels jag såg den. Jag har aldrig sett en lika fin bil och tycker det är kul när folk lägger ner tid och pengar på en riktig bil och inte på någon plastbil. Det jag tyckte var kul med din var en elak 440 med kompressor manlighetsfaktor 10 hoppas du bygger en lika fin Chryslerbil någon mer gång



RECEPT

Dodge challenger- 70 cab

Motor

440 magnum-69 borrad 0,60 452.smidda speedprokolvar 8.0:1 komp. Smidd vevaxel, vägda originalvevstakar allt balanserat DC 284 graders hydralkam. 915 high performens -67 toppar portade maximalt. 181 avgas- 214 insug ventiler. Original kylare med dubbla kylpaket, dubbla 11" elfläktar. DC högvolymsoljepump. DC racefördelare .MSD tändsystem MSD6A tändbox. BDS kompressorinsug, dver 6-71 kompressor 12 % överdrivning 0,6 i psi. Holley 600 vaccumförgasare som är racepreppade för kompressormatning. Holley race bränslepump. Hooker super competition race headers 2" rör, 3,5 kollektor . 2,5 polerat avgassystem.

582 Nm 614 HK

Transmission

727 racepreppad Turbo action, Cheta manuellt ventilhus, omvända växellägen 10 ¾ Hemi turbin 2800 v stallspeed.

Bakvagn

8 ¾ Crysleraxel, kortad 110 mm 4:11 utv diff . 11" trummor justerbara konidämpare

Framvagn

Original, torosionsstavar med justerbara undre bärarmar , justerbara konidämpare.

Kaross

Helrenoverad, hjulhusen bak inflyttade till rambalken, hål i huven, elsystemet dolt inne i ramen. Tanken avtagen 35 mm på höjden

Inredning

Äkta skinn

Fälgar

Centerline 12x 15 bak, 7x15 fram polerade ut och insida, förgyllda spinners

Lacken

Vit bas, 25 lager röd brilliantcoulor/gul pearl 38 lager klarlack

Kostnad 500-600.000 kr

Totalbyggtid 14 år 10-12000 timmar