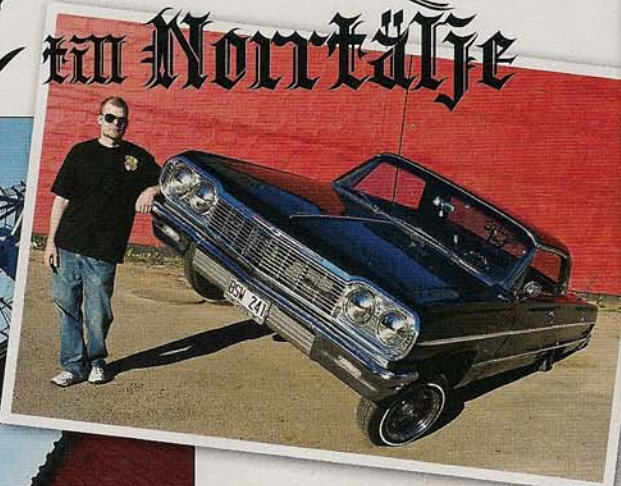


# Blackout – från Compton till Norrtälje



*Historien om Niklas Hallströms fina –64 Impala lowrider börjar på andra sidan Atlanten.*

text Jacob Bergström  
foto Fredrik Hagman



**Tack vare Niklas modifieringar kan Impalan med lätthet parkeras på tre hjul.**

**M**itten av åttiotalet, en svunnen tid, innan MTV just gjort 1964 års årgång av Chevrolets flaggskepp till en ikon inom hiphopen genom otaliga rapvideos. Under den här tiden var Lowriding faktiskt i princip bara en lokal företeelse i Kalifornien och då särskilt inom Los Angeles solblekta och dammiga förorter. Compton är en av dessa platser där gatorna ger dig ditt namn – om du förtjänar det!

Visserligen är inte alla som kör lowriders gangsters, men alla gangsters körde lowriders under denna tid. Bilens dåvarande ägare var känd som "Dollar", medlem av den ökända lowriderklubben Majestics i Compton. På en plats där respekt betyder allting, är en Impala med hydraulik ett tydligt tecken på framgång.

Niklas historia tar vid 2007, då han bestämmer sig för att bygga en lowrider och köper ett komplett hydraulsystem från amerikanska Prohopper.

–Tanken var redan från början att montera systemet i en –64 Impala, säger Niklas och tittar på sin bil.

Han ägde redan en då en annan Impala, men för att spara tid letade han efter en helförstärkt ram att ta hem från USA. På Red's Hydraulics i Lynwood upptäckte Niklas denna –64:a som varit inlämnad för omfattande förstärkningsarbete på ramen. Det visade sig att ägaren "Dollar" inte levde upp till sitt namn och hade följ-



**Lackeringen är fortfarande i mycket bra skick trots att den faktiskt är tjugofem år gammal.**

aktligen inte haft råd att lösa ut bilen. Då bilen just hade fått sin ram förstärkt och hydrauliken redan satt monterad blev Niklas mycket intresserad.

–Det blev lite dealande med Red's och Dollar, men jag köpte bilen och tog den på transport direkt ned till California Shipping för skeppning till Sverige. Bilen

var långt ifrån i körbart skick och som vanligt med amerikanska byggen hade det slarvats en hel del. Niklas började direkt bygga om bilen när den kom hem i augusti 2008.

–Karossen satt monterad snett på ramen och det helt nya skivbromssystemet var felkopplat. Allt i framvagnen satt löst och

det saknades bultar här och där, så det tog sin lilla tid innan jag ens kunde provköra bilen, berättar Niklas.

Även hydrauliken lämnade en hel del övrigt att önska. Bilen var byggd i "old school-stil", med tre pumpar och åtta batterier. Bärarmarna var förlängda men inte moldade. På bakaxeln satt fortfarande panhardstaget kvar, som ställer till det när man höjer upp bilen. Genom sin konstruktion drar den nämligen ut bakaxeln mot förarsidan. Eftersom han hållit på med amerikanska bilar i mer än femton år hade Niklas inga större problem att få bilen





i skick för en svensk registreringsbesiktning.

Niklas rev ut all hydraulik och besiktade bilen i nära nog originalskick, sedan byttes alla gamla grejor ut mot fyrcylindriga pumpsystemet han köpt året innan. Pumparna är specialbeställda med många detaljer eloxerade i lila, för att bryta av mot allt krom. Bakaxeln fick ett Y-bone istället för panhardstaget och andra hydraulcylindrar monterades bak. I slutet av säsongen rasade dock lådan, så under vintern revs allt ned igen.

Till 2010 byttes Y-bonestaget ut mot ett Wishbone som tillåter betydligt högre lyft bak. Nu sitter sexton tums

cylindrar bak och batterirackets svetsades om för att kunna hålla hela tolv batterier på plats, plus de fyra hydraulpumparna. Niklas kan nu med lätthet få bilens framhjul att lämna marken eller ställa upp den på tre hjul. Samtliga bärarmar fram och bak förstärktes samt moldades och kromades och Niklas monterade polyuretanbussningar överallt. Han passade också på att lackera motor, låda och bränsletank i en indiskret guldlack med flake och motorrummet har även det fått en riklig dusch av kameleontflake. Instrumentbrädan är numera helkromad, precis som innerskärmarna fram, huvugångjärnen och generatormotorn, bland annat. 350-motorn lämnades orörd förutom dress-up-kit och lackering, men koplades ihop med en TH350-

låda istället för den rasade Powergliden som suttit i från USA. Samtliga lister, backspeglar och emblem är nya och som krona på verket stoppade Niklas in en helt ny svart inredning i bilen. Bilens yttre består av en påkostad blanksvart lackering med några uns röd flake som ger sig tillkänna då solen lyser på bilen.

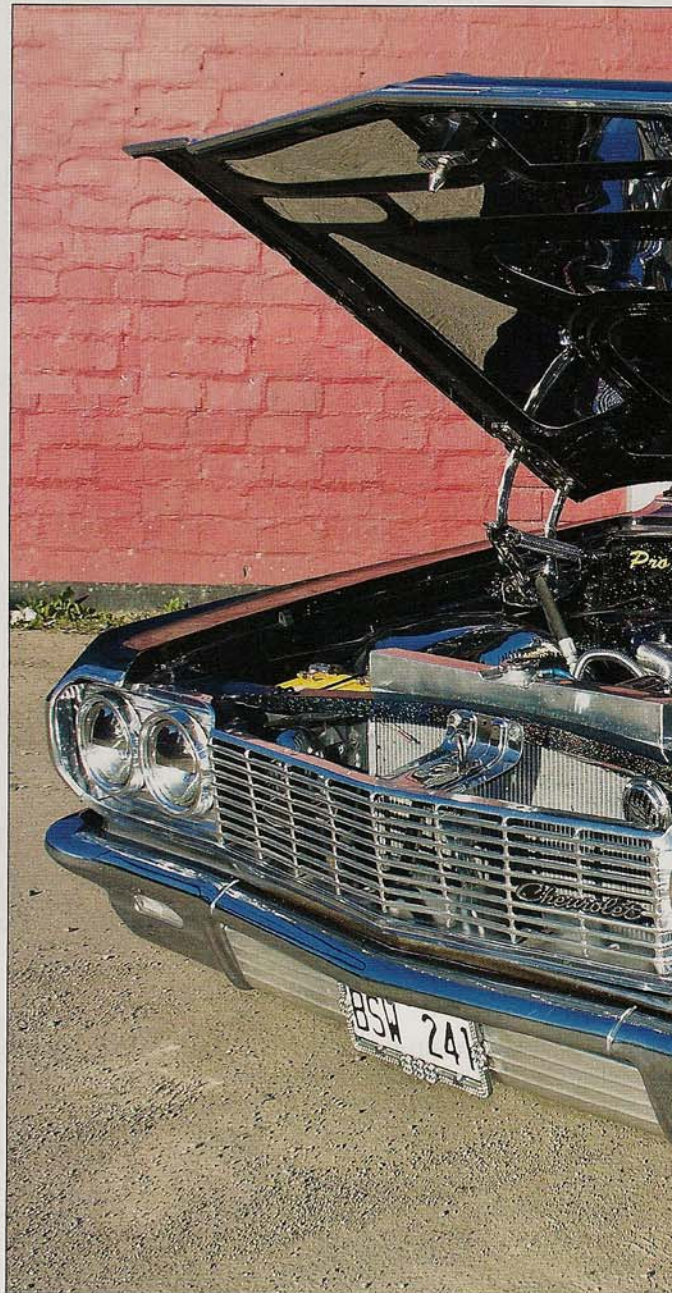
Taketets intrikata mönster är ett tidigt jobb av den i kretsarna kände lackeraren Doc, från Compton. Det sägs att du som kund inte kan bestämma hur du vill att han ska lackera bilen. Doc har alltid en egen uppfattning om vad just din bil behöver och lägger den lack han själv tycker passar bäst... Trots detta, eller tack vare, är Doc än idag en mycket eftertraktad lackerare inom lowriderkulturen



På en lowrider finns inget som heter bling-bling, bara krom, krom, krom...



Till och med batterierna har fått en omgång av Niklas flakespruta. En uppsättning switchar sitter i trunken som bekvämlighet vid testkörning av systemet och brandsläckaren är både snygg och praktisk.

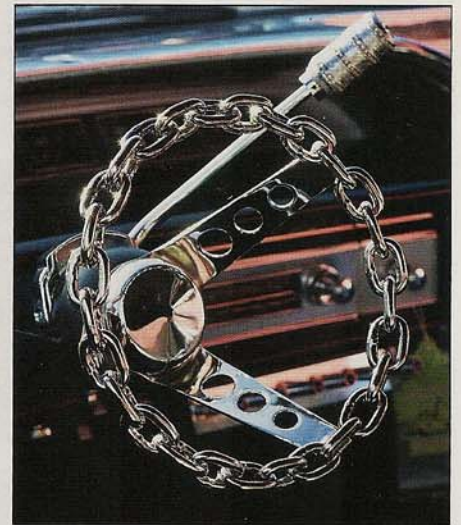
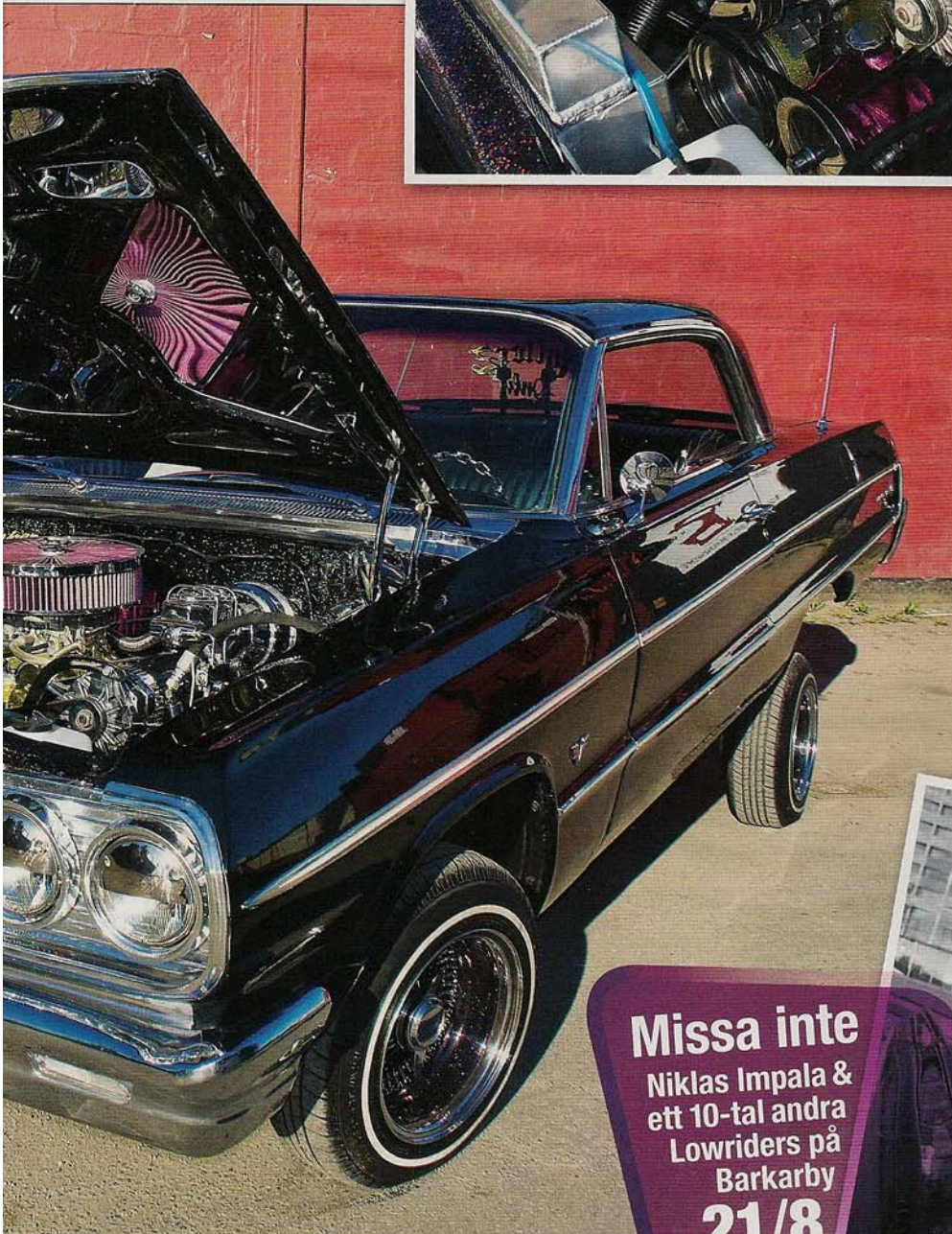


och hans jobb anses som mycket exklusiva.

Niklas och hans Impala är idag fullvärdiga medlemmar av lowriderklubben Rollerz Only, där han hittat många likasinnade att utbyta idéer och kunskap med.

–Det jag gillar absolut bäst med bilen är just dess historia, den byggdes om till lowrider under mitten av åttiotalet av Majestics och Red's, den lackerades av Doc och rullade i Compton. Hur mycket mer gangster än så kan det bli? Jag önskar bara bilen kunde berätta allt den varit med om, flinar Niklas.

**Niklas har inte lämnat något åt sluppen. I motorrummet är allt lackerat eller kromat.**



**Niklas jobbar som driftingenjör åt Norrtälje Energi, men Impalan är gangster på heltid.**

**Missa inte**  
Niklas Impala &  
ett 10-tal andra  
Lowriders på  
Barkarby  
**21/8**

