



Bedfords fl

ARK 825 tittar fram under slitna presenningarna som försöker ge skydd mot vädret.

Ett prydligt och typiskt engelskt ekipage med en TM i spetsen. Foto: Kay Mordzas ARKIV



aggskepp i Sverige

Bedford slog på trumman 1974

när deras riktigt stora och moderna lastbil presenterades. Efter några år gjordes ett försök att väcka intresse för vagnen hos den konservativa svenska åkarkåren. Minst tre demoexemplar togs hit och troligen var det inte fler, men vart tog de vägen?

Av **Bo Norvinge** (text och foto, samt arkivmaterial)

Vauxhallkoncernens kommersiella fordon som tillverkades under namnet Bedford tog hösten 1974 under Commercial Motor Show i London steget in på de största lastbilarnas område med den stora nyheten Bedford TM. Vagnen tillverkades i England vid GM:s fabriker i Dunstable. Den amerikanska byggglädefilosofin stod som förebild med huvudkomponenter från olika leverantörer. Motorerna var Detroit Diesel tvåtakts V6 eller V8. Till det Spicers osynkroniserade splitväxellåda och bakaxlar från franska SoMa.

Introduktionen skedde under två år framåt i tre steg. Åtta modeller mellan 16 och 32 tons totalvikt var först på plan med Detroit Diesel 6V-71, en sjuliters sexcylindrig tvåtaktsdiesel i V-form och D-hytten, den smala daghytten.

Många varianter

Under 1975 kom ytterligare nio modeller i det lättare segmentet för totalvikter mellan 16 och 24 ton med Bedfords egen 500-motor på 8,2 liter och effekter mellan 175 och 210 hästkrafter. 1976 var det dags för steg tre med de elva tyngsta varianterna upp till 42 tons totalvikt tillsammans med Detroit Diesel 8V-71, en tvåtakts V8 på 9,3 liter och 297 hästkrafter. Den fullbredda daghytten F och sovhytten H fanns som alternativ.

1977 introducerades den största TM4400 med Detroit's turbodiesel 8V-92 på 304 hästkrafter för 44 tons totalvikter.

Under TM:s produktionsår fram till sluttillverkningen 1986 skiftade urvalet och varianterna bland komponenterna. En 9-liters Detroit V6 ur 92-serien ersatte 71-serien men tvåtaktsdieslarna petades under 1980-talet bort av Cummins 10- och 14-liters motorer från 241 till

351 hästkrafter. Som alternativ till Spicerlådan erbjöds växellådor från Eaton, Fuller och Allison. Bakaxlar fanns från Eaton, Rockwell eller av Bedfords egen tillverkning.

Till Sverige

Volvo och Scania har utan större ansträngningar alltid lyckats hålla ett hårt grepp om den inhemska tunga fordonsmarknaden. Nya aktörer har då och då försökt ta sig in men utan att riktigt lyckats ta några betydande andelar. Engelska Bedford var långt ifrån nya på marknaden under slutet av 1970-talet men gjorde ett försök att introducera sin tunga TM för fjärtrafik.

– TM-vagnarna togs egentligen till Sverige för att demonstreras för verkstäderna då flera TM-vagnar rullade i transittrafik genom landet och servicen för dessa skulle upprätthållas, berättar Alfred Sedman, marknadsansvarig på GM från 1970-talet till en bit in på 1990-talet.

– Däremot togs det hit tre-fyra stycken som slagprovades hos Statens Provningsanstalt i Borås så de blev godkända för Sverige, fortsätter Alfred om TM-hytterna som förstärktes av Grothkaross.

De tvåaxliga TM1900 som chassi och dragbilen TM 3800 skulle inleda modellens intåg i Sverige, och det blev inte fler heller.

Välkänt exemplar

Första bilen var en TM3800 av årsmodellen 1979. Den fick registreringsnummer ARK 825 och blev det mest kända av exemplaren genom att den hamnade i branschpressen runt 1980. Tidningen Lastbilen gjorde en testkörning av demobilen under slutet av 1979 och 1981 var den med i Klassiska Lastbilars systemtidning Trailer.

3800:an registrerades av GM i Handen i oktober 1979 och



Dragbilen från 1979 var på omslaget till tidningen Trailer nummer 4, 1981.

Den första av TM i Sverige står på fälgarna men planer finns att den ska renoveras.



Ett annorlunda avgassystem bakom hytten på Bedford-dragbilen.





Franska SoMa var en av leverantörerna av bakaxlar till Bedford TM.

På sin tid en modern interiör även om varvräknaren placerats långt från förarens synfält.



En av tre säkerställda Bedford TM som kom hit var chassiversjonen TM1900.

Claes-Håkan Ström körde via Tarton AB, ett bolag då ägt gemensamt av Kungälv LBC och Göteborgs Lastbilscentral, GLC.



► hamnade hos Thorsten Norberg-företagen, GM:s återförsäljare och åkare i Umeå. Månaden efter fram till juni 1980 hade Wolraths Bil AB i Örebro hand om den. Under denna tid lånades Bedforden ut under någon vecka till Stefan Skoog i Degerfors som fick uppdraget att åka till Umeå och hämta ner bilen. Han hade sedan körningar med skåptrailer från Volvo i Göteborg upp genom Dalsland och Värmland med Volvogods till verkstäderna.

– De gillade inte när jag kom till Volvo med en Bedford. Men jag köpte inte bilen, tyckte att den var törstig då den drog nästan fem liter milen, fortsätter Stefan som istället valde att lägga pengarna på en Ford Transcontinental.

På utlandet

Wolraths som under 1980 hamnade under Motorami lämnade tillbaka Bedforden till GM i Handen som i sin tur slussade den vidare till Bivahuset i Stockholm där den troligen stod utställd i den stora utställningslokalen.

I februari 1981 hamnade hos Älvsjö Fasadställningar i Kungsängen och Toni Schelin. Även Toni minns bilen som han lät montera en kran på för sin verksamhet. I januari 1983 bytte han in den på Svenska DAF i Bromma mot en DAF 2800



som han ansåg vara mycket bättre. DAF lyckades först två år senare, i januari 1985, att bli av med den udda fågeln till Gösta Viberg Åkeri AB, Trelleborg, som hade utlandskörningar och lät montera av kranen. Christer Andersson, chaufför hos Gösta Viberg tog några svängar bland annat till Egypten.

– Det var en jobbig skitbil. Fruktansvärt svårstartad på vintern men när den väl gick så gick den bra, berättar Christer och fortsätter:

– Det var problem med spridarna. Nöp en spridare ställde sig

alla i samma läge. En gång tvingades jag köra från Bulgarien enbart på halvgas.

Finns kvar

Mest användes Bedforden för Jugoslavienresorna men även Turkiet, Nordafrika och öststaterna var destinationer.

S B Transporter AB, Sune och Björn i Jörlanda utanför Stenungsund, blev nästa ägare i raden, även de utlandsåkare vilka använde bilen under 1987 och 1988.

Och till sist Göran Johansson som då hade Fjärås Bilstation och köpte bilen i oktober 1988. Han har den kvar idag.

– Den gick på Ungern när jag köpte den, berättar Göran som fortsatte att köra på öst med Bedforden och nu har som mål att renovera upp den första TM:en i Sverige.

Flak och skåp

BSG 417 var en TM1900 årsmodell 1980 med axelavståndet 5,23 som försågs med flak och kapell.

GM-återförsäljaren i Östhammar, Axel Lindgrens Bil AB, hade den på prov några veckor men lämnade snart tillbaka den till huvudkontoret. Anrika Curt Thyryns Bil

AB i Skellefteå ersatte det nio meter långa flaket med ett 7,5 meters skåp och bakgavellyft efter önskemål från kunden Hans Pettersson som drev Godispojkar i Luleå.

– Jag var nöjd med den, det var en stark och bra bil till ett bra pris, berättar Hans som fraktade konfektur på norrlandskusten och inlandet under ett halvår innan skåpbilen ställdes undan.

Annan motor

I februari 1986 monterades flaket med kapell på igen och bilen såldes via Thyryns Bil AB vidare till Claes-Håkan Ström i Hälleviksstrand utanför Ellös på Orust. Mätarställningen stod då på 6.000 mil. Claes-Håkan som tillsammans med sin bror då och nu drivit ett stenhuggeri hade även åkeriverksamhet där bilen användes flitigt.

Den i England hopsatta original Detroit Diesel V8:an blev utbytt efter ett antal kolvskärningar.

– Ursprungligen satt det en 71-Detroit Diesel i men troligen var det i de engelsktillverkade motorerna alldeles för små injektorer vilket gjorde att de skar, berättar Claes-Håkan.

1992 hittade Claes-Håkan i en annons en Detroit 92-motor som var till salu i Mönsterås. För 4.000 kronor och lite arbete hamnade en



Den demo-orange lackeringen på BSG 417 ersattes med tiden av en blå. Nu väntar renovering.

större 12-liters 400-hästares turbomotor i Bedforden.

– Den hade drivit en kompressor och turbon satt fram istället för bak på motorn, men efter att ha vänt grenröret och en del svetsning passade den.

Drog trailrar

Bedforden rullade en del för MB Sveda i Göteborg via Tarton AB tills den ställdes undan i december 1997. Idag står den står utomhus i väntan på renovering.

Claes-Håkan köpte 1988

dessutom en TM3800 reservdelsbil till sin flakbil. Det var GOS 831, alltså TM nummer tre, den andra av dragbilarna vilken var av årsmodell 1981.

De beskrivna bilarna har högst troligt vandrat runt bland återförsäljare som visningsobjekt men troligen var det denna som länge stod på podiet utanför återförsäljaren på Hisingen i Göteborg under 1980-talet.

Efter två år under GM:s ägo såldes den i augusti 1983 till Västfinans i Göteborg och blev leasingfordon. Brukare blev Hans Svedmans Åkeri i Mölndal som drog löstrailers för trailerförmedlaren NTC i Göteborg.

– Det var problem med att bromsarna fram drog snett annars var det en bra bil. Man satt bra i den och jag tyckte att den var snål men starkare än vanliga V8:or, berättar Hans Svedman.

Ett år senare hamnade den hos GM-återförsäljaren Lindgrens Bil AB i Östhammar till försäljning men stod osåld i närmare ett år till maj 1985 då den istället sattes i yrkestrafik hos Lindgrens andra bolag, Östhammars Åkeribolag.

– Jag körde med den för Rockwool i Gimo, berättar dåvarande

chauffören Lars-Gunnar Johansson som rattade bilen några månader om året fram till december 1987.

På vägen igen?

Efter ett år som avställd hamnade även dragbilen på västkusten och Orust men som reservdelsbil till Claes-Håkan Ströms flakbil.

– Jag köpte dragbilen med en 17-meterstrailer och körde hem den 3 december 1988 under ett snöoväder. På trailern hade jag min personbil och passade även på att ta med en Scania-Vabis 76 hem, berättar Claes-Håkan.

Dragbilen skrotades ner och hytten som var i gott skick ställdes in

i en av stenhuggeriets byggnader. GOS 831 ströks ur registret 1995.

Det hörs flera röster om en fjärde bil och ytterligare bilar som exporterades vidare till Finland men ännu finns inga bindande fakta om detta och Alfred Sedmans svar är solklart;

– Det kom bara in tre bilar och finnarna fick sina egna demoexemplar.

Idag finns alltså två renoveringsobjekt och delar från den tredje bilen, så kanske får vi i framtiden se en eller två svenskeregistrerade TM och höra det ovanliga ljudet av Detroit's tvåtakare på något veteranalstbilsrally. □



Det som är kvar av dragbilen från 1981 är en hytt i användbart skick för renoveringsprojekt.

