

Bilen som inte gett upp

Några regelrätta lass blir det inte för Jobys Scania. Men en och annan åktur för nöjes skull är nyttigt för både ekipage och själ.



En av landets första hydrauliska lastväxlare kom i trafik 1974 på en Scania LBS140. Men det var nära att bilen skulle slutat sina dagar efter två ordentliga vältningar. Numera finns den lagom renoverad hos Joby i Hova.

Av Bo Norvinge (text & foto), Joby (arkivbilder)



Christian Joby som tillhör 90-talsgenerationen är bland de yngre med det stora veteranlastbilsintresset och egen bil.

Lilla Hederna strax utanför Hova i Västergötland finns en av de första levererade krokbilarna bevarade. Det är Christian Joby, som måste räknas till den unga generationen veteranlastbilsägare, som sedan februari 2014 har ett trevligt ekipage i form av en Scania LBS140 från 1973 med tillhörande Briab lastväxlarläp från 1974.

Pappa Ingemar Joby som driver Joby Hova AB har naturligtvis också stor del och stort intresse av

gamlingen. Något trafikillstånd har man däremot inte satt på bilen även om den säkert skulle kunna göra en hel del nytta i verksamheten.

– Vi vill inte slita på den för mycket och det kan annars bli en massa okynnesåkande, säger Christian Joby som till vardags kör en av åkeriets bilar, en Scania R500 från 2005, en bil som han för övrigt deltagit i Nordic Trophy med.

Det är företagets enda krokbil och transporterna består i huvudsak av aluminium från Benteler

Aluminium System AB i Skultuna utanför Västerås till Gjøvik, tolv mil ovanför Oslo.

Men på fritiden är det 140:an som gäller. Den har nu rullat 83.000 mil och har synts på träffar tidigare men Christian har ännu inte hunnit få ihop en lång lista på besökta tillställningar.

ÅHS-träffen i Svartå och Motorhistoriska Dagen i Älgårås, där till den lokalt förankrade och uppskattade "Åka en sväng" har avverkats.

– Vi åkte en sväng upp i Närke och det var roligt, minns Christian.

Idag stundar bara en kortare tur för att ekipaget ska få röra på sig lite. Christian kopplar tryckluften till lufttanken för att slippa köra för länge och ryka ner verkstaden. Efter att V8:an tryggt mullrat igång och portarna öppnats rullar ekipaget ut ur anläggningens behagliga temperatur i friska vinterluften.

Det blir en kort men hedervärd liten sväng till åkeriets terminal i Bahult där Industribränsle i Hova AB har sin mellanlagring. Men det ►

” Det intressanta var när man kom för att lasta och kunden undrade hur vi skulle få på dom. När vi körde ner flaket trodde jag att de skulle svimma.

räcker gott för att ekipaget ska få lufta sig, och man ska ju inte exponera 70-talsjärnet i vägsaltet allt för länge om det inte är nödvändigt.

Färden dit bjuder på slingriga småvägar ut till E20 och den ökända Hovabacken upp till terminalområdet som ligger ett stenkast från det för tradarförarna välbekanta 6:ans Vägkrog.

Listan på tidigare ägare är inte så omfattande. Chassit skickades från fabriken till Bergslagens Bil i Lindesberg. Men kunden som beställt bilen fick körning med axlar för Volvo i Lindesberg vilket innebar att han var tvungen att byta fabrikat.

Kontraktet annullerades och chassit blev stående hos återförsäljaren. Det var där bilen hittades av Nora Åkeri som försåg den med en av landets första lastväxlare.

Åke Persson, som i modernare tid drev Laxo Mekan, arbetade på den tiden på Hiab-Foco och var chef på Bilstandardiseringskommittén. Han hade fått nys om en fransk lösning på en lastväxlare och åkte ner till Frankrike. Han fick med sig några av ritningarna hem vilka ritades om en smula och blev Hiab-Focos första lastväxlare som drevs hydrauliskt.

– De två första sattes på Nora Åkeris Volvo F88 och Bengt Eklunds F89 1973, berättar Lars-Ivar Erixon som drev Nora Åkeri AB.

Senare under det året köpte de som sagt LBS140:an och försåg även den med första modellen av hydraulkrok för sina transporter av asfalt och lägggarlagets maskiner, samt under vinterhalvåret med slig och skogsflis.

– Det var en sensation på sin tid. Vi flyttade asfaltläggare och värtar för ABV. Det intressanta var när man kom för att lasta och kunden undrade hur vi skulle få på dom. När vi körde ner flaket trodde jag att de skulle svimma, minns Lars-Ivar.

Under tiden i Nora Åkeris ägo gick bilen med tvåaxlad lastväxlarvagn, ett Växjösläp påbyggt hos Hydraulex i Norrköping där man körde på flaket framifrån.

Att lyktorna på hytten har en förmodern placering för att vara årsmodell 1973 reagerar nog många snabbt på, men förklaringen kan också härledas till tiden på Nora Åkeri. 1977 råkade ekipaget

nämligen ut för en olycka i Guldsmedshyttan.

En personbil gjorde en dum omkörning, men chauffören Anders Anemar räddade bilisten och styrde undan varpå ekipaget skar ner i diket. Efter olyckan fick han beröm av polisen då välten och läggaren stod välsurrade kvar på flaken även om ekipaget låg huler om buller i diket.

– Det var efter det som hytten byttes. Ramen riktades också men de gjorde det med byggnationen på plats vilket jag var lite kritisk till, berättar Lars-Ivar.

Anders Anemar som fick bilen som ny klarade sig bra efter olyckan men råkade senare ut för en annan fadäs troligen på grund av ramriktningen.

– Krokramen gick av och hoppade av under ett jobb när jag skulle tippa grus i Skärmarboda utanför Närkes Kil, berättar Anders Anemar. Annars fungerade den bra förutom att svänghjulet lossade utanför Jönköping så den blev stående en vecka på Scaniaverkstaden.

Även hos andra ägare till bilen, Anders Edvinsson i Fjugesta som hade bilen från 1987, råkade den ut för en olycka.

– En buss som körde rätt ut från en mindre väg. Jag styrde undan och allt skar i diket. Gruslasset låg under hytten och jag for ur, berättar Anders Edvinsson.

– Det fanns ju inga säkerhetsbälten på den tiden. Jag blev liggande med överkroppen utanför hytten, minns han och berättar vidare att de under återställningen fick i uppdrag av försäkringsbolaget att på Scaniaverkstaden klä tillbaka allt i hytten.

Efter en tid blev 140:an stående ett längre tag och efter en del övertalning lyckades örebroarna Daniel och Jimmie Karlsson med pappa Janne i spetsen få loss bilen 2011.

– Den hade stått i sex år, men vi kom dit med batterier och 20 liter diesel. Och den startade direkt som om den bara stått över natten, berättar Janne Karlsson och påpekar att den därefter gick igenom besiktningen med blankt papper.

Scanian användes under den perioden bland annat till att köra material till deras utbygge. Under februari 2014 hamnade bilen slutligen i Hova. Christian har kompletterat med en tvåaxlig Briabvagn



Fakta

Bil: Scania LBS140, 1973
Motor: DS14, V8, 350 hk
Antal växlar: 10

Hytt: HB13 sovhytt
Påbyggnad: Hiab-Foco
213 rullflaksväxlare

Tjänstevikt: 10.430 kg
Maxlast: 12.070 kg
Tjänstevikt: 3.950 kg

Maxlast: 16.000 kg
Släp: Briab
S2C-20-79, 1974

Hiab-Foco-kroken tillhör de äldst bevarade men fungerar utmärkt även om det kopplingsberoende kraftuttaget kräver sin man.



Släpet är ett Briab årsmodell 1974. Att kunna ställa på flaket bakifrån var något som Christian hade som krav när han letade släp.

Motortäcke i båtgalon, åkeriradio och klassiska kassettband skapar nostalgikänslor hos många. Den gamla typen av växelspaksknopp likaså.



Christian Joby passar gärna på att sätta sig bakom ratten på -73:an efter en arbetsvecka i den moderna Scanian från 2002.



Vit ratt från 1960-talet är ett måste för många Scaniaälskare än idag.



Hytten kläddes på 80-talet. Krossad plysch, gardiner med tofsar och lampetter förhöjde mysfaktorn väsentligt.



Jobys Scania LBS140 från 1973 är ett trevligt landsvägslok som väcker minnen hos lastbilsfolk den möter.

► som han hittade i Kristianstad för drygt två år sedan.

– Jag tycker det passar bra. Det är en -74:a och jag ville ha en lastväxlarvagn som är vänd åt rätt håll. De gamla vagnarna kör man ofta på flaket bakifrån, förklarar Christian.

Ett PLS-flak hittades nere i Jönköping. Kranhyllor sitter på men används inte. Däremot använde Christian sin händighet och byggde ett luffarkapell till flaket. Så mycket mer än så har inte gjorts i verkstaden utanför Hova. Taks skylt och några Michelin-gubbar har man kompletterat med och styrsnäckan har fått bytas ut.

– Bilen är i skapligt brukskick och man kan åka ut utan att behöva skämmas allt för mycket. Det kommer lite rost på hytten, de är makalösa att rosta. Synd att de inte hade galvade hytter då, säger Christian

och pekar på de traditionella platserna över framskärmen och runt rutan.

Invändigt andas det fortfarande 70-tal även om bilstereon bryter av åt ena hållet och den vita ratten åt andra. CB-radion sitter i hyllan och som inredning knappstoppad galon på dörrsidorna och i taket, motortäcke i båtgalon och krossad plysch i sovhyttssdelen.

– Hytten har den tidigare ägaren i Fjugesta klätt, förklarar Christian och berättar att de även lackerat hytten i sin nuvarande färgsättning.

– Någonstans fram i tiden skulle jag vilja måla om hytten också. Jag skulle också vilja måla om släpet i samma Bilspeditionsröda som kantlinan på flaket, men det blir väl någon gång, avslutar Christian Joby som är stolt över sitt ekipage. Och det med rätta. □



Adam Jansson som hjälpt till att skruva, sambon Linn Lomback och Christian Joby tillsammans med hunden Piitur.

Från hö till åkeri

Joby Hova AB registrerades som aktieföretag 1981-1982. Verksamheten har dock pågått sedan 1970 då Bengt Joby, som var lantbrukare, också ägnade en stor del åt handel med hö till Norge. Höet köptes upp i Skaraborg och även andra platser i landet för att först transporterades till närmaste järnvägsstation med en Volvo F86.

Snart ombesörjde man själva med transporter till Norge, då med en Volvo F88 med släp. Vagnparken utökades med ytterligare två 88:or. Sonen Ingemar tog sitt körkort, kom in i verksamheten 1981 och sattes på körningarna med en Volvo F89. Med tiden gick man mer och mer över till Scania.

Idag drivs företaget av Ingemar Joby. Höhandeln har sedan länge ersatts av transporter med virke, plywood och isolering, men fortfarande är det Norge som gäller. I retur är det bränsleflis till värmeverken i Sverige. Idag har Joby Hova AB ett 30-tal anställda, 14 egna och ett större antal inlejade bilar.



Jobys Scania LBS140 vad än skylten säger och deras F89 6x2 med kort hytt med historia hos Bilspedition.



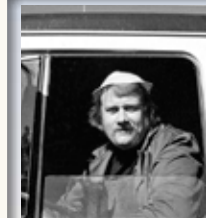
En av Jobys Scania LBS141:or lackades om under primitiva förhållanden. Men resultatet skämdes inte för sig med sin USA-inspiration.



LBS140:an från 1975 med ett ordentligt hölass ägdes tidigare av Per Hovbrender i Strömstad som körde för Nordcarrier.



Scania R142 H från 1983 någonstans i den norska fjällvärlden året 1988.



Anders Anemar fick bilen ny hos Nora Åkeri AB 1974.



Nora Åkeri var en av de absoluta föregångarna till att använda lastväxlare. Idag är det mer regel än undantag inom anläggningstransporter.



Olyckan utanför Guldsmedshyttan 1977 kunde slutas riktigt illa. Men den resulterade "bara" i en havererad hytt och skev ram.



Anders Anemar designade färgsättningen på den nya hytten efter hyttbytet. Mycket av den designen finns kvar än idag.



Bengt Joby gillade Volvo. Under en period på 70-talet hade han tre Volvo F88 för sin verksamhet med handel av hö till Norge.



Den gamla Scanian passar bra in bland de moderna på åkeriet. Färgerna är i det närmaste rätt.