

# BORTGLÖMD MELLANVIKTARE

In på 1960-talet fanns i Sverige fortfarande ett stort antal lastbilsfabrikat att välja på. Bedford tillhörde inte de ovanligaste men idag är märket för många bortglömt. I Skaraborgs län finns en välrenoverad J4 som kan ses rullande i Falköpingsområdet.


Av **Bo Norvinge** (text & foto)

Nästan två mil utanför Falköping, på sin välskötta gård i Vilske-Kleva, tar Ulf Johansson emot. På den välkryddade grusplanen står Ulfs Bedford J4, som inte det minsta skäms för sig i omgivningen. Det skulle i så fall vara att lastbilen går i två nyanser av blått till skillnad från alla röda byggnader med vita knutar på gården. Bedforden står knappt hörbart på tomgång och värmer upp i väntan på vårt besök. Det är svårt att tro att den för inte så länge sedan var ett skogsvrak, i mångas ögon placerad i klassen hopplösa fall.

## Fast i naturen

– Det var på min farbror Åkes gård som jag fann Bedforden, berättar Ulf. Han hade den för att driva en grönfoderhack då det ordinarie traktorbeståndet inte hade tillräcklig kraft.


J4:an gjorde sin tjänst tills vattenpumpen rasade. Därefter blev den stående obrukbar i nästan 15 år. När farbrodern sålde gården ville den nya markägaren bli av med den ►



Rostig och nersjunken i marken såg Bedforden omöjlig ut att få fason på men Ulf Johansson var av en helt annan åsikt.



Ulf Johansson är stolt över sin Bedford och tvekar aldrig till en tur med sin klenod. Några veteranträffar har det också blivit.



De mindre normalbyggda Bedfordarna var vanligare men en och annan tyngre J6 fick slita ont exempelvis i byggsvängen.



och erbjöd därför Ulf att hämta bilen. Nersjunknen i marken och inte helt oväntat med fastrostade bromsar efter många år under bar himmel blev det ett stort företag att få loss den från naturen.

### Sökte identitet

Ulfs Bedford hade fallit ur registret så inför registreringsbesiktningen krävdes en hel del detektivarbete för att leta fram identiteten för ursprungskontrollen. Ulf hade fått höra att bilen en gång kommit in i länet från Jönköpings län och hade därför ett litet halmstrå att greppa.

En fin sommardag åkte Ulf till Landsarkivet i Vadstena och fick ett litet bord med lampa att sitta vid.

– Jag blev förevisad åtskilliga hyllmeter med mängder av lådor att leta i och tog fram de fem första. I låda fyra, efter en och en halv timme, hittade jag ett

regbevis som stämde överens med chassinumret, berättar Ulf.

### Fraktade frukt

Bedforden rullade som ny kring Jönköping för Vätterfrukt, som på den tiden förpackade och lagrade frukt. När företaget sedan gick lite knackigt såldes J4:an och gick ur länet och historien blir lite osäker. Ulf hade hört att den hamnade hos skrothandlare Sven Broberg i Tibro. Ulf tog reda på adressen och begav sig dit. Skrothandlaren var inte hemma men en äldre dam i en affär berättade att han kunde vara på en loppmarknad i närheten. När Ulf där träffade honom ville han inte erkänna att han hade haft en Bedford. Han hade bara haft Volvo och Scania, men till slut gav han med sig och berättade att han hos en GM-handlare i Jönköping gav ett skambud på en. Om han lovade att ta med sig allt skrot som låg och skröpade på området skulle han få den till det priset.

Nästa ägare i sin tur blev

XXXXX XX XXXX X XXX XXXXXXX XX  
XXXX XXXXX XXXXXXX XX XX XXX X  
XXXXXXXX XXXXX XXX XXXXXXX XXX XXX  
XXXXXX XXX XXXXXX XX XX XX XXXX XXX

lantbrukare Birger Svalmark som använde bilen till att lyfta stor säckar med innan den hamnade hos Ulfs farbror. Då var det bara ett chassi utan flak.

### Originalhytt i Norge

BeGe-hytten som satt på var i urselt skick så Ulf hade i tankarna att hitta en bättre hytt till sitt objekt. Under en husbilssemester i Norge körde de förbi en nerlagd bensinmack vid Kongsvinger. En känsla infann sig att det kunde finnas något intressant bland avställda USA-bilar och en Opel Blitz. Mycket riktigt stod det bakom kåken en Bedford J2 med en bucklig men rostfri originalhytt. Ägaren ville inte sälja den då han skulle bygga

om den till traktorkärra. Ulf tyckte inte att en hytt skulle behövas i detta sammanhang och bad honom höra av sig om han skulle ändra sig. Efter någon vecka ringde han och sa att Ulf kunde komma och hämta hytten varpå han åter begav sig till Norge. Denna gång med släpkärra.

### Allt gick bra

Väl på plats skulle den lilla Bedforden dras fram vilket blev ett litet företag då den inte lät sig rubbas.

– När jag väl lagt ur växeln som råkade ligga i kunde den nästan rullas för hand, berättar Ulf.

1961 kom slagprovet för de tyngre lastbilarna och Bedfordhytten godkändes inte. En godkänd hytt från Be-Ge Karosserier i Oskarshamn

satt på bilen redan som ny. Ulf förstod att det kunde bli problem att bytta hytt till en originalhytt men när han hörde med besiktningen svarade de "bara den sitter fast är det okej."

### God byttesthandel

Ramen var i rätt bra skick så det räckte med en blästring och lackering. Ursprungligen var det fast flak på Bedforden men Ulf ville kunna använda bilen till något nyttigt. Han hittade först en traktorkärra med tipp men fick senare kontakt med Sebastian Nord som hade en till storleken lämpligare ram. Denna hade både motor och flak med Blidbergstipp och var tilltänkt att bli traktorkärra. De båda bytte istället jämt.

– Baklyktorna hittade jag på en annan gammal traktorkärra när vi var ute och gick i skogen, berättar Ulf och fortsätter historien om grannen som dagarna efter kom och gav honom helt nya baklyktor som fyndats på en marknad.

– Det gjorde inget då de är bra att ha i reserv!

Motorn var i uselt skick och fick helrenoveras.

– Stefan Modén i Medelpad har letat fram en hel del grejer och billiga nya ryska däck hittade jag i Litauen, säger Ulf och blickar på resultatet som blev klart under sommaren 2010 efter sex års renovering.

### Lång renovering

– Det var ingen intensiv renovering utan jag arbetade med den lite då och då, erkänner Ulf.

Under vintern 2010 lyftes motor och växellåda ur. Lådan renoverades och spridarspetsarna byttes då motorn inte gick riktigt jämt.

Att Bedforden är ett riktigt arbetsfordon märks när man tittar på den sparsamma utrustningen. Ettans växel är osynkroniserad och servostyrning saknas. Hydrauliska bromsar med vakuumservo och tolvvolts elsystem men det är inget som hindrar Ulf från att ta sig en liten tur så fort tillfälle ges. □



Förr arbetade Ulf på en firma som hade en Bedford som alltid kränglade. Därför är det kanske konstigt att han nu själv äger en.



Hastighetsmätaren är graderad till 120 km/h, en hastighet som inte är att rekommendera för en lastbil från 1960-talet.



Bakljusen är Bedford original. Ulf hittade dem på en traktorkärra i närheten och strax efteråt dök det upp ett par helt nya.



Inredningen är minst sagt spartansk. Minimalt med reglage och klädseln var som brukligt i ett arbetsfordon oöm och praktiskt.



Den raka dieselsexan gav på den tiden tillräckliga 97 hk. Idag skämmer den inte för sig i det välskötta motorrummet.



En Be-Ge-hytt satt det på bilen men Ulf hittade en originalhytt i Norge. Håll med om att Bedfordhytten är mer estetiskt rätt.



Sambon Kerstin Nord följde renoveringen med intresse under sex år även om det ibland blev väl mycket Bedfordprat från Ulfs sida.

Tippflaket är något Ulf kan ha nytta av i jämförelse med ett fast flak som satt på bilen när den var ny och gick med frukt.

### Fakta

**Bil:** Bedford J4 L1 82, 1961.  
**Motor:** Rak 6:a, 97 hk.  
**Antal växlar:** 4.  
**Hytt:** Bedford original

stålhytt.  
**Påbyggnad:** 3-vägstipp från Blidsbergstippen.  
**Tjänstevikt:** 3.900 kg.  
**Max last:** 4.300 kg.