



Med totalvikter mellan 2,5 och 5 ton blev Volvos minsta riktiga lastbil en populär firmabil eller åkarebil för i huvudsak distributionstransporter i städerna. Designen andas skön harmoni.

# EN RIKTIG LITEN LASTBIL

Carl-Erik Eriksson från Köpmannebro i Dalsland äger ett fint exemplar av en Volvo LV101 "Spetsnos". Bilen från 1939 är en synnerligen värdig representant för den tidens lastvagnar i det lätta och medeltunga segmentet.

Av Bo Norvinge (text), Tony Welam (foto)

**B**ara ett stenkast från riksväg 45 tar Carl-Erik Eriksson emot vid sin bostad och visar stolt upp sin blänkande Volvo LV101 "Spetsnos" från samma år som andra världskrigets utbrott, 1939.

På dörrarna sitter dekaler från GDG.

– Bilens historia är lite osäker men troligen ägdes den först av Mölnlycke Bil & Omnibus. Bolaget övertogs av GDG 1968 och LV101:an följde med i köpet, berättar Carl-Erik.

Inför GDG:s 50-års jubileum 1982 skickades Volvon till företagets verkstad i Arvika där den renoverades.

Sedan stod den utställd på det då GDG-ägda Bjertorp slott i Skaraborg tillsammans med den Scania-Vabis en- och enhalvplans turistbuss från 1953 som idag tillhör Helsingborgstrafikens Museiförening.

Efter att ha avregistrerats 1972 återregistrerades lastbilen 1983 för att under

1990-talet bli stående hos GDG i Vänersborg och ibland användas för studenttransporter.

Det är ingen slump att Carl-Erik valde en GDG-lastbil när han köpte Spetsnosen 2003. Han har nämligen arbetat som chaufför på bolaget under 1980-talet.

## Ingen pickup

Idag är han mekaniker på Swebus verkstad i Vänersborg och Trollhättan och hans kunskaper i fordonsrenovering har gett mycket gott resultat. – Jag har bland annat svetsat en stor del av karossen som var hårt angripen av rost, berättar Carl-Erik.

Som original fanns droppformade bakskärmarmen men dessa var i så dåligt skick att Carl-Erik valde att tillverka nya efter egen design.

Tillverkaren av hytten är däremot okänd. Flera erkända fordonshistoriker har tittat på den men inte kunnat ge något svar på vilken karosserifirma det handlar om. Vissa detaljer talar dock för någon liten tillverkare, kanske med lokal anknytning.

Framför hytten finns den sexylindriga sidventils bensinmotorn EC på 86 hästar. Att maskinen spinner lika mjukt som aldrig

förr kan konstateras efter att vi har blivit bjudna på en åktur i den dryga fem meter långa lättlastaren.

– Det är en riktig lastbil, inte en pickup, betonar Carl-Erik när vi är tillbaka igen.

Och visst har han rätt. Det är dessutom en mycket trevlig sådan, med sin lysande färg och, förstås, med GDG-märkena på dörrarna. □



**BJ Omnibusaktiebolag bildades 1932 av Bergslagens Järnvägar. 1941 namnändrades det till GDG Biltrafikaktiebolag.**



Carl-Erik har deltagit både i Pärlrallyt och Åkarsvängen samt i det mindre Sensommarrallyt i Säffle där Volvon var den enda deltagande lastbilen.

Det är oklart vilket företag som tillverkat hytten. Eftersom bilen troligen först fanns i Mölnlycke kan det röra sig om någon lokal fabrikant i det området. Carl-Erik har jobbat en hel del med svetsen i karossen som var hårt angripen av rost.

En av alla tidstypiska detaljer är körriktningvisare i form av dessa utfällbara pilar. Förvisso var detta enklare än att sticka ut handen genom sidorutan då man skulle svänga.

EC-motorn är sexcylindrig och ger 86 hästar. Växellådan är 3-stegad och helsynkroniserad.

