

Med blicken i

Varefter tiden går inser man att man med den åldras och inser att intresset för de senare årsmodellerna lastvagnar sakta men säkert avtar. Man är född under den tidsepoken då de flesta flakbilarna fortfarande körde omkring med utmattade blad-fjädrar på ena sidan.

Intensivt studerade man bilderna när Scania presenterade sina 2-seriebilar i sin sena barndom.

I sluttampen av drömperioden om att få köra lastbil strax innan detta blev verklighet, släpptes 3-serien samtidigt som man kunde rabbla upp alla hästkraftsalternativ som fanns att tillgå i utbudet hos våra lastbilstillverkare.

När man i nutid inom den senare tidsramen bytt upp sig till en Scania T143 och det kommer fram unga förmågor som undrar hur långt den "gamla fina" bilen har gått, innan följdfrågan blir när man planerar ett eventuellt bilbyte, står man frågande.

Själv ser man bilen som ny, då den har luftfjädrad hytt i bakkant, dubbla reglage på växelspaken och elektriska fönsterhissar på båda sidorna. Dock sitter den vänstra sidorutan uppe i låst läge med hjälp av två klena brädstumpar.

Jag brukar svara med att bilen är så ny att det finns elektrisk motorstart som standard och således ej behöver ersättas.

Detta brukar inte leda till någon större respons, då de tydligen inte förstår att det över huvud taget gått att få igång ett motorfordon på annat sätt än med startnyckel eller möjligen "kick", med undantag av att de någon gång i tiden noterat en äldre släkting som försökt springa igång en Puch Dakota.

Beträffande elektriska fönsterhissar glömmar jag aldrig då min far i början av 80-talet på Svelast i Göteborg hämtade ut en helt ny Scania G82, som var utrustad med denna i dag så livsviktiga innovation, men då bara tillgänglig till högersidan.

Att det kunde vara så roligt att trycka upp och ner en fönsterruta.

Kanske berodde detta på att det på den tiden bara var förknippat med utrustningen på en limousine med bilden av Angela Channings berömda rutöppning under signaturen av TV-serien Falcon Crest.

Om jag inte minns fel byttes elmotorn ut vid något tillfälle efter att den bränt.

En kompis som vid ett tillfälle fick åka med en dag blev mäktat imponerad över alla knappar och reglage på instrumentbrädan.

Inte konstigt, då hans senaste intryck av en lastbilshytt var från när vi lekte i en av J.P Bergkvists avställda L76: or på åkeriets grusplan.

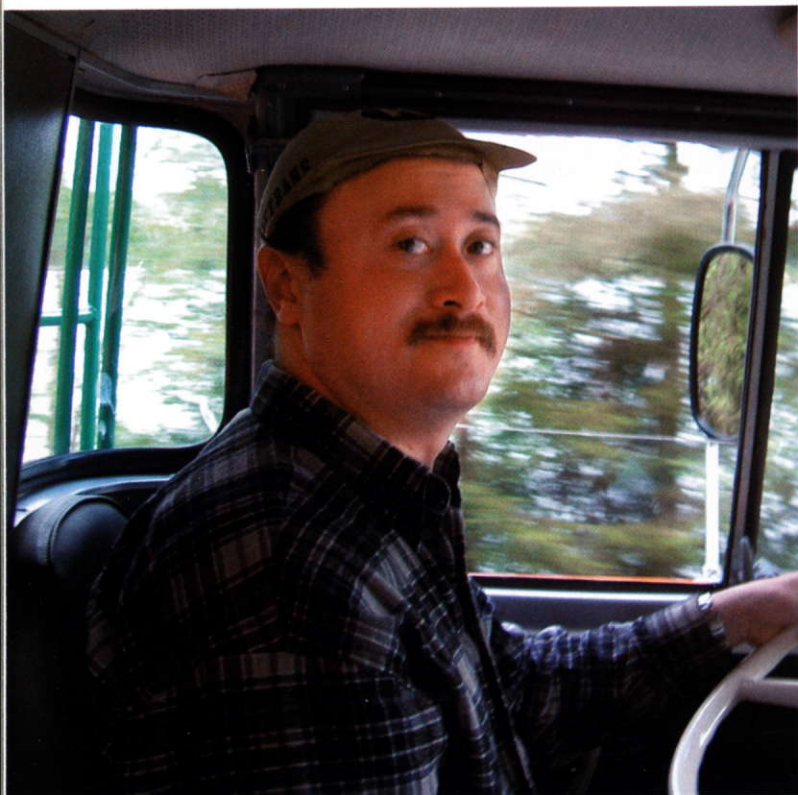
Hemiska minnesbilder består även från denna nyleverans.

Vilken besvikelse det var när vi blev varse att det i stället för extraljus satt täckplattor i svart plast fastskruvade för extraljusuttagen i stötfångaren.

Sådana traumatiska upplevelser kan forma en människa till att maniskt montera extraljus på alla möjliga rullande fordon i framtiden.

Själv intresset för hela denna bransch började nog efter att jag någon vintermorgon kring 1974 glatt stått i dieselmolnet efter en kallstart, kraftigt insugandes doften för allt vad lungorna höll.

” Detaljer som de små kromade vippströmbrytarna som tillsammans med några kontrollampor satt monterade på en liten vikt plåtbit under instrumentbrädan, för att manövrera tipp och spridarläm på en LS110, som försåg den tjälskadade vägen utanför sommarstugan i Hedekas med grus en vårdag i gränzonen 70-80-tal ”



backspegeln

Denna sjukdom ger sig tillkänna när jag efter åtskilliga utbrytningsförsök för att komma ifrån denna lustiga bransch fortfarande hänger kvar utan resultat.

I takt med att håret faller av avtar nutidsintresset och de tidigare så suddiga minnesbilderna får ökade pixlar och därmed bättre skärpa.

Kanske beror detta på att man i en bransch som dras med lönsamhetsproblem inte vågar blicka framåt utan i stället riktar sina blicka bakåt och bilderna sakteligen framträder.

Jag minns min far komma hem med en begagnad kontorsstol av snurrmodell från Bergkvists åkeri, som kläddes om, men som oftast stod upp och ner och fick agera ratt när leklusten slog till. Sittdynans botten fick texten Scania-Vabis 76 samt en enkelt skissad hastighetsmätare.

Jag minns ljudet från Bergkvists ljuddämpslösa Scania LS110 med stenflak när vi dånade fram genom Göteborgs centrum på tidigt 70-tal.

Eller när en liftdumper kört i aktern på en personbil på den då inte lika gamla Götaälvsbron och dess förare ljudligt placerat sin panna i någon inredningsdetalj under denna bilbälteslösa tidsepok.

Eller hur snabbt jag efter hemkomsten fick fram färgkritor och blankt papper för att illustrera denna händelse.

Detaljer som färg och form på komradiomikrofonen framför chauffören som på sent 70-tal framförde en tvåaxlig torped 111 från Svelast med tillkopplad skåptrailer under samma bro.

Detaljer som de små kromade vippströmbrytarna som tillsammans med några kontrollampor satt monterade på en liten vikt plåtbit under instrumentbrådan, för att manövrera tipp och spridarläm på en LS110, som försåg den tjälkskadade vägen utanför sommarstugan i Hedekas med grus en vårdag i gränzonen 70-80-tal.

Senare sekvenser från 1980-talet dyker upp.

När jag en tidig vårdag på Bilspedition i Bäckebo tog initiativet att polera en av de smutstäckta aluminiumfälgarna på Adamssons LBS141 med pappersservett. I dag vet jag att jag hade åkt på en ordentlig omgång smörj om föraren upptäckt detta tilltag och dessutom haft en gnutta ordningssinne.

Eller när jag på industriområdet i Hisings-Backa funnit en lös GN-hytt tillsammans med ett slaktat exemplar av "Tjorven" att ge utlopp för sin leklust, innan far efter utförd lossning irriterat letat på hela området och till slut hittat mig då undrandes var i hela friden jag tog vägen.

Alla dessa små obetydliga tillfällen som starkt förgyllde min tillvaro.

Att få åka med Svelast chauffören, Björn Alfredsson, i den mycket speciella Daf 2800 Intercooling. Den då enda sovhyttsförsedda bil dessutom utrustad med fyra extraljus, dubbelpipigt starktonshorn och belönad med vitt inslag i den annars grå/blå lackeringen.

Bara att få åka 300 meter upp för en backe med en klasskamrats far i Harry Östmans Volvostripade och sovhyttsförsedda Scania LBS 141:a med rutigt motortäcke sågs som en stor upplevelse.

Ytterligare små händelser som när Thylanders LS141:a förarlöst rullade in i en Bussing buss på motell Backamo med glykoltäckt parkering som följd.

Då jag av någon anledning vaknat tidigt och fått beskåda Renhållningsverkets silverfärgade Volvo F86 med Norba stänkskydd, som visade påbyggnadens tillverkning, hämta veckans sopsäck.

Eller den kraftigt byggda raggaren i den lilla N84:an med kran från Carl och Erik Johanssons åkeri.

Alla dessa små minnen som jag önskar i framtiden ska bli än starkare.

Bo Norvinge