

Med sinne för detaljer

Renoverade Volvolastbilar är det ont om i förhållande till hur många som en gång rullade på gator och vägar. Den lilla N84:an tillhör inte undantagen, snarare tvärtom. Stefan Karlsson utanför Strömstad i Norra Bohuslän har ett exemplar i fantastiskt skick.

Av Bo Norvinge (text & foto)



Stefan Karlsson var ute efter en N86:a eller en N88. Det blev en N84:a.

Ett och annat lass med matjord eller bark kan det bli till de egna markerna. Lastförmågan är närmare 5,5 ton.

En Volvo N84 från 1966 fann Stefan Karlsson inte långt hemifrån. Bilen var fullt renoveringsbar, ansåg Stefan som påbörjade en restaurering med mål att få den i bättre bruksskick. Men resultatet blev snarare toppskick.

Stefan driver SK Bilreparationer i Skee utanför Strömstad tillsammans med hustrun Lena och fyra anställda. Efter en rundtur i byggnaden avslutar vi i bottenvåningen som bland annat håller med avkopplingshörna med bar.

– Efter en arbetsdag är man rätt kokt så då är det gott att komma hit, sätta på teven och gå här och städa och myssla, berättar Stefan och tar fram ett album med bilder från renoveringen av Volvon.

N84:an hittade Stefans kompis 1,5 mil fågelvägen upp i skogen när han skulle leverera grus till två norrmän som hade köpt var sin fastighet i Idefjorden.

De hade köpt N84:an i Sarpsborg och tog över den till Sverige för att använda när de skulle göra fint på sina tomter. De hade sedan en vision om att renovera lastbilen, men i stället köpte Stefan den.

Stefan har ingen direkt koppling till lastbilar. Men som bondpojke uppväxt utanför Tanum kom det allt som oftast lastbilar till gården och intresset växte mer och mer även för de tyngre fordonen.

– När jag köpte det här stället tänkte jag att det skulle vara skoj att få tag på en lastbil, berättar Stefan.

– Egentligen främst en Volvo N86 eller N88 med turbomotor och tryckluftsbromsar som ger lite mer truckerkänsla, men då dök denna upp och jag tyckte att jag får känna på en sådan.

Stefans N84 har hydrauliska bromsar och en sugmotor på 117 hästar så det finns ingen turbo som visslar, men han medger att folk tycker att den är gullig på något vis.

– Tanken med renoveringen var att få den någorlunda. Jag drog isär den och lämnade iväg den till min kompis Alexander på Melleruds Ytbehandling. Jag sa till honom att blåsa på den med färg så jag kan visa mig med den, berättar Stefan och förklarar att den var rätt dålig längst upp på dörrarna.

Det fanns heller inte mycket att sätta fast dörrarna i. Men originalträet i flaket drogs bara över med blästern vilket gjorde gott.

– Sedan när jag fick tillbaka den började jag plocka med den. Man fick lust att greja och få till en personlig prägel och man gjorde mer och mer så det ”spårade ur”, medger Stefan. ▶



Instrumenten mitt på instrumentbrädan kan inte anklagas för att ha varit modernt 1966, och definitivt inte 1972 när sista N84:an tillverkades.

Lika välreoverad inne i hytten som utanför. Som ny men det andas 50-tal och även ännu längre tillbaka.

Innertaket av hålmasonite var inte det lättaste att få på plats. Det fick träs in genom framrutan.



► Sedan var det dags för interiören. Stefan lackade invändigt och fick kämpa en del med att få fason på innertaket av hålmasonite.

– Jag fick tag på sängbotten på trävaruaffären, men den var för tjock så den fick jag stå med elhyveln och fila ner så den gick i spåren i taket. Skivan fick jag banka in genom framrutan och sedan fukta för att få till rundningen så inte masoniten sprack.

Stefan såg också till att även bakväggen fick ny masonite och innan allt monterades isolerades det ordentligt i Nyströmshytten.

Monteringen gick så sakteliga med en del uppehåll, men veckan före Nostalgitreffen 2013 i Halden fick Stefan ett ryck. Bilen skulle ihop.

– Jag jobbade nästan dygnet runt med bilen, ofta nattetid, minns Stefan.

Men det blev stora problem med att få in bakrutorna. En pensionerad glasmästare anlätades men listerna var gamla och torra.

– Rutorna poppade ut hela tiden, Han var så arg så det gick inte att prata med honom och till slut åkte han hem, berättar Stefan som tillsammans med Lena fick åka till Grensetreffen utan bakrutorna.

Och när det där började regna fanns ingen annan utväg än att täcka med plast för att inte förstöra den nya inredningen.

Det har hittills inte blivit några långväga veteranträffar men Bondens dag i Backamo och Nostalgitreffen i Halden har varit målen med både N84:an och det senaste tillskottet, en färdigreoverad Scania-Vabis L76 med Alpus-jigg som har deltagit i en hel del rallyn genom åren. Just Nostalgitreffen ligger Stefan varmt om hjärtat och

” Ibland åker jag och hämtar något lass med matjord eller bark för egen del men jag kör inte sprängsten med den.

2014 blev det förstapris i veteranlastbilsklassen för Volvon, ett pris som Stefan inte räknade med det minsta.

– Jag satt och drack kaffe när jag blev uppropad. Jag blev tagen på sängen och stod på scen och stammade, minns Stefan.

När man går runt och synar bilen ser man snart att Stefan har sinne för detaljer och löser det mesta. Han har tillverkat egna pejlstänger som sitter på rambussningar till en Cheva. Backspeglarna låg nya i en tankbil som Stefan köpte som reservdelsbil och fästet till dessa tillverkades efter förebild. En hel del rostfria skruvar återfinns här och där.

– **Kepsen är till** en Mercedes L309. Den hittade jag ny i kartong på Blocket. Den passade inte så jag fick säga av och böja med värmepistol, berättar Stefan och påpekar att han också tillverkat fästen till den i rostfritt.

Vi bjuds en tur med N84:an. Vi sätter oss i hytten med den karaktäristiska klangen från en av fjäderna i läsmekanismen när man stänger dörren, ett läte som många Volvoförare säkert minns. Och där efter solenoidens markerade klunk innan D50-motorn diskret tuffar igång med en mjuk och nästan lite sövande tomgång. Vi åker ut på lite grusvägar. Rätt växel och rätt varv är viktigt när motorn saknar turbo, men Norrlandsväxeln gör gott.

Flaket visade sig vara bra. Nya lämmar har Stefan byggt och han

ska längre fram tillverka en spridarläm.

– Ibland åker jag och hämtar något lass med matjord eller bark för egen del men jag kör inte sprängsten med den, berättar Stefan.

Han tillägger att måttbeställda tvärbalkar finns och ska på plats. Tippen är lite speciell och av norsk tillverkning, sannolikt hos Christoffersen & Smestad i Lilleström. Det är en bryttipp, eller bryttipp, vilket innebär att en kraftig vertikal cylinder med stålrullar i änden trycker upp flaket, eller snarare bryter upp flaket. Därav namnet. Tydligt tog man gamla gasflaskor, svarvade bort ändarna och byggde tippkolvarna av. Den fungerar samtidigt som hydrauloljetank. För att lättare få upp flaket monterades de med ett bra överhäng, men kolven var stark och det finns de som vittnat om att sprintarna kunde ryka av.

Kranen är en Foco 150 Z med manuellt utskjut men det Stefan saknar är skyltarna på kranen som är svåra att hitta. Likaså saknas ett N84-märke.

– Det får jag inte tag på. De som har dåliga bilar på annons vill heller inte sälja bara emblemen, förklarar Stefan. Det är också speciellt med hydraulbromsarna och jag bävar för den dagen man ska behöva greja med det och behöver grejer.

Men än så länge rullar mellanvikaren från Volvo utan bekymmer och mer lär det bli då den utstrålar både kvalitet och tillförlitlighet. □



Kran skulle man ha på 60-talet. Det gav åkaren bättre möjligheter i verksamheten. Foco 150 Z heter denna.



Fakta

Bil: Volvo N84, 1966
Motor: D50, rak 6:a, 117 hk
Antal växlar: 10
Hytt: Daghytt från GN
Påbyggnad: Troligen Christoffersen & Smestad tipp, Foco 150 Z kran
Tjänstevikt: 5.555 kg
Maxlast: 5.445 kg



Finish på hög nivå. Skruvar i rostfritt stål piffar upp en hel del. Och det gör Veedol-pinuppan också.



Flaket är byggt i Norge, därför är varningsskylten på norska. Som ny efter rengöring och lite klarlack.



Bryttippen är av troligen tillverkad av Christoffersen & Smestad i Lilleström och tippkolven sägs vara byggd av gamla gasflaskor.



120 liter rymmer tanken. Den var ordentligt tillbucklad och fick sågas upp och riktas innan den svetsades ihop igen.



Inte något har behövt göras med motorrummet eller D50-motorn som spinner som den ska.



N84 lanserades 1965 som efterträdare till L465 Starke, men med den nya D50-motorn. N84 slutade tillverkas 1972, utan någon efterträdare.

