

Tillbakablickar

Annelöv i dåtid och Hoting i framtid. Nostalgiredaktör Norvinge laddar än en gång fullt och tar oss på en tidsresa. Som alltid i lastbil.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE

På välskött åkeri

Detta är Perstorpsåkaren Inge Nilssons Scania-Vabis L71 årsmodell 1954.

Åkeriets historia tar betydligt mer utrymme än vad som finns här, men Inge Nilsson var verksam tillsammans med sin far från 1931 och blev sin egen 1939.

1940 köpte han sin första Scania-Vabis och skulle därefter vara märket trogen. 1941 uppfördes åkerianläggningen med villa på Ringarevägen där det nygifta paret Inge och Stina bosatte sig.

Vid tiden då fotografiet togs, under andra halvan av 1950-talet, var 22 chaufförer anställda. Åkeriet hade som policy att byta bilar efter 30 000 mil och 1959 hade denna troligen nått dit och byttes in. 1959 är också året som åkeriet genomförde den berömda istransporten från Norge till Ekvatorn.

Regenten hamnade något år hos handlare Alvar Rosdahl i Annelöv, grundare av Alvros AB som tillverkar växthus i Marieholm utanför Eslöv. Därefter något år hos Erikssons Åkeri i Dannäs, Forsheda innan den ställdes för gott.

1975 avled Inge Nilsson vid 62 års ålder, men verksamheten drevs vidare till 1981 då Nils Ohlsson med Transportledet köpte åkeriet. Under 90-talet överfördes ASG-bilarna till Transportledet och tankbilsverksamheten med fastigheterna togs över av ADR Transport.

Ett el-experiment i raden

Elbilar är inget nytt – de fanns redan för över 100 år sedan.

Här är en representant från 1980-talet, en Reliant Fox Electric. De skulle tillverkas på Göteborgs Stads Verkstäder i en provserie på 12 bilar under 1988, detta i en tid då inversion var ett hett samtalsämne i staden. Någon serietillverkning blev det aldrig, men Posten, Gatukontoret och Energiverket köpte några exemplar.

Totalvikten låg på 1 420 kilo, varav batterierna av rörcelltyp vägde omkring 400 kilo. Karossen av glasfiberarmerad plast med stålram kom från England. Lastutrymmet var en kubik och lastförmågan låg på 300 kilo plus förare.

Toppfarten var 70 kilometer i timmen, och körsträckan uppskattades till 5–10 mil.

Energikostnaden beräknades till 75 öre milen, vilket ju var en överkomlig summa även 1988, men det angivna priset på 120 000 kronor kan nog ha avskräckt en del.

Exakt hur många som tillverkades och hur många som finns kvar är oklart. Bilen på bilden däremot finns fortfarande i registret och lär befinna sig i Gnestatrakten.



FOTO: SVENSK ÅKERITIDNINGS ARKIV



FOTO: RENOVA



Veteranerna rullade i väst

I maj månad var det åter dags för det populära Tunga Rallyt Väst att köras, då för 25:e gången.

Starten gick från Scania-Bilar på Arendal i Göteborg och de runt 100 samlade ekipagen tog sig på utsatt sträcka över Mölndal och Mölnlycke till Härryda. Efter en liten stunds fikapaus fortsatte deltagarna en efter en över Öjersjö ner förbi Partille och genom den intensiva lördagstrafiken på lederna till Arendal och till Volvomuseet som under dagen hade öppet hus med lockande aktiviteter för alla åldrar.

Restips för 2015

Troligen är det alldeles för tidigt för ett restips för 2015, men det är svårt att låta bli. Så boka in Hoting och Dorotea till nästa sommar.

Ivars Bilmuseum i Hoting bjuder på en mycket exklusiv samling bilar och motorcyklar från förr. Inte enbart modeller som man bara vågade drömma om, utan även sådana som var vanliga i trafiken förr om åren.

I Dorotea mitt emot Polars husvagnstillverkning finns husvagnsmuseet. Ett trevligt litet museum som ger alla uppväxta med husvagnar starka minnesbilder bland vagnar och kuriosor.

Museerna håller normalt öppet bara under sommaren, men till Ivars Bilmuseum kan man få tillträde året runt om man ringer 0671-71 30 00.

Jag ska försöka påminna om dessa museer inför nästa sommar. Det är inte längre än en halvtimmes körtid mellan museerna, så en heldag i nostalgins tecken kan jag rekommendera till nästa sommar. Vidare bjuder faktiskt både Hoting och Dorotea på ortsmiljöer som gör det lätt att drömma sig tillbaka flera decennier.



Rally för kommersiella fordon

Commercial Run, som varje år i slutet av vecka 31 går av stapeln i samband med Classic Car Week i Rättvik, riktar sig till den publik som har sitt hjärta hos de kommersiella fordonen. I år deltog närmare 30 fordon, då i huvudsak tunga lastbilar men även några lättlastare, bussar och en taxi.

Rundan gick från Rättvik till Mora, på småvägar med några kontrollplatser tillbaka till Rättvik och motorbanan där en nostalgimotordag pågick för fullt med olika biltävlingar och en entreprenadmaskinvisning.



GARAGERAPPORTEN



Tävla med tidningen

Chryslers varumärke Fargo och De Soto räknas ofta till de svunna fabrikaten. Men dessa tillsammans med Dodge användes faktiskt ända till 1989 på tyngre lastbilar, men i vilket land tillverkades de?

1. Island
- X. Iran
2. Turkiet

Skicka ditt svar till: akeritidning@akeri.se eller med vanlig post: **Svensk Åkeritidning, Box 7282, 103 89 Stockholm**. Märk kuvertet "Nostalgitävlingen". Senast den 6 oktober behöver vi ha ditt svar. I potten den här gången lottar vi ut vårt populära multiverktyg.

Bland de tre inom både sport- och åkerihistorien kända namnen, var det Picko Troberg som var den som 1981 tillsammans med tidningen Trailer arrangerade Transportmässan på Elmia i Jönköping. Rätt svar visste Bengt Karlsson, Linköping.



Evenemang

Årets träffar är i det närmaste avklarade. Den kalla årstiden närmar sig och veteranlastbilarna förbereds för garagering och i vissa fall planeras arbete med nya renoveringsprojekt.

För de som kan tänka sig att ta sig till Norge blir det från fredag till söndag **10-12 oktober** i alla fall ett stort evenemang. Det är **Oslo Motor Show** med **Scandinavian Truck Trophy** på **Norges varemessa, Lilleström**. Dit kommer alla slags fordon och självfallet finns ett flertal veteranlastbilar utställda på plats.

Efter ett tips om en renovering beger jag mig till Lennart Strand i Fengersfors, norra Dalsland.

Lennart tar emot i en hyrd industrilokal där det fram till 1966 framställdes flis till kokeriet på Fengefors pappersbruk. Innanför dörren står en Rundnos som ser ut att ha kommit direkt från linan på Volvo i Göteborg för 70 år sedan. I nyskick utan hytt och flak men lite dammig.

Det är en Volvo LV132DX från 1941, enligt Volvomuseet levererad först i maj 1944, till Wendes artilleriregemente på A3 i Kristianstad.

Lennart hittade sitt objekt på Blocket, hos åkeriägaren Lars Söderlund i Ljungbyhed.

- I augusti 2009 blev det affär, men den stod över vintern utan att jag rörde den. Men under semestern 2010 plockades den isär och på hösten blåstrades allt. Under vintern målade jag och började sätta ihop, berättar Lennart men erkänner att det periodvis kan vara trögt.

- Det kommer en massa annat emellan men när man väl börjar skruva så är det svårt att sluta. I våras var jag energisk och då fick jag på huvarna, säger han.

Lennart arbetar annars på Toveks personbilar i Åmål och deras bilskadeverkstad, så han renoverar bilar även under arbetstid.

Lennarts objekt var i förhållandevis gott skick, med helt nya däck. Den startade och gick för egen maskin men saknade bromsar. Som kronbil hade den inte rullat så mycket, men framskärmarna var i princip slätvalsad

plåt, så det fanns ingen annan utväg än att byta ut dessa.

Lennart tycker att det är svårare att hitta delar till gamla lastbilar än personbilar och traktorer. Men på den gamla kronbilen är det inget som saknas.

- Listerna på huven hade jag problem att hitta men jag fick tag på nya i Sollentuna, och några begagnade hittade jag på Falumarknaden, berättar han.

Hyttan är av det ovanligare slaget och är byggd av Heides karosserifabrik i Yngsjö. Lennart berättar att den står på ett annat ställe och ska bara slipas ner och lackeras.

- Det står något på dörren under den grå färgen. Jag tror det står Expressbyrån i Sösdala men ska se närmare när jag slipar ner. Sedan ska jag göra en schablon av den, förklarar han och berättar vidare att flaket som följde med var ett modernare 50-tals flak. Istället har Lennart skaffat ett tidsenligt Blidsbergs tippflak.

- Nu ska batterilådan svetsas ihop och sedan ska den provstartas. Det är bara att fylla på vatten, bensin och olja, menar Lennart.

FC-motorn är aldrig isärplockad utan har suttit i ett elverk för luftvärnets strålkastare.

- Volvon ska vara färdig till våren. I maj åker jag till besiktningen för ursprungskontroll och registreringsbesiktning, lovar Lennart.

Innan vi skils åt tittar jag runt på ett stort antal traktorer, personbilar och en Opel Blitz från 1964. Antingen noggrant renoverade, eller objekt som ska återställas till toppskick.

- Det vore ju synd om objekten tar slut innan jag tar slut, säger Lennart.