

Nostalgi av högsta klass

I sin ungdom såg Anders Karlsson från Grums då och då en Scania LBS141 flisbil. Idag 30 år senare är den hans, renoverad till toppskick. Nu lullar den mest bara runt på landets veteranlastbilsträffar och rallyn där bilarna från skogssektorn inte växer på träd.

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

tre är frågade jag om att få köpa bilen, och till slut fick jag ta över den, berättar Anders Karlsson och tittar ut genom köksfönstret där hans fint renoverade Scania LBS141 står parkerad.

Klassiska Lastbilar är på besök hos Anders i villan någon halvmil norr om Grums.

– När jag till slut fick köpa den passade jag på att fråga om jag även fick köpa hans Scania LS110, berättar Anders.

Det blev genast ett vänligt men bestämt nej, så Anders fick nöja sig med ett projekt, LBS141:an från 1980.

141-serien efterträdde 140-modellen 1977 när den för sågs med den lågvarviga 14,2-liters V8:an på 385 hästkrafter och ett vridmoment på då imponerande 1.510 Nm redan vid 1.300 varv/min.

Men när Anders bil rullade av bandet i Södertälje under hösten 1979 närmade sig modellen ändå sluttampen av sin tillverkning och man stod mer eller mindre i startgroparna för de nya 2-serievagnarna.

Historien bakom Anders Scania börjar med att den levererades till Lecab Bil AB i Karlstad under oktober 1979.

Den registrerades på den förste ägaren, Rolf Karlsson i Kil, innan året var till ända. Exakt var Rolf körde är inte riktigt klart men enligt de flesta som minns handlade det om transporter för sågverket i Kil och troligen också massa. Rolf ansågs vara lite av en pedant, något som Anders idag har att tacka för att

Scanian var i det skick den var när han fick tag på den.

I juni 1983 byttes 141:an in på Värmlands Motor i Karlstad och till oktober det året fann den en ny ägare. Det var Lars Skogh med Schakt & Planering AB. Här byttes bland annat topplock och skärmar. Bilen lackerades också i Schakt & Planerings färger mellanblått med inslag av vitt, röd ram och svarta skärmar.

Enligt Anders minnesbilder rullade den dock länge i den ursprungliga och mer avancerade färgsättningen som Rolf Karlsson en gång låtit lackera den i.

Schakt & Planering hade dittills haft tre Scania lastbilar, en LS76 och två LS110 som gick från Gruvön till tippen.

I och med att man fick en ny körning som bestod av att transportera bränsle i form av bark och ris från Gruvöns Bruk till pannan på Skoghallsverket anskaffades ett fyraxligt släp. Och med detta efter en 110:a blev det alldeles för tungt så 141:an inköptes. Den rullade då i två- och ibland treskift. Efter ett par, tre år avtog körningarna då skogsbolagen valde att låta riset ligga kvar på avverkningsplatserna.

Från sommaren 1985 och under den andra halvan av 1980-talet kördes bilen lite av och till. För körningarna mellan Gruvön och tippen fungerade den dåligt då den var för hög. I februari 1989 verkar det som om den slutligen ställdes av för gott, eller i alla fall tills det att Anders fick lagt arbetshandskarna på Scanian 2007.



Höglunds Flak i Värmlandsbro grundades 1919. Idag heter det OP Höglunds AB och man håller till i Säffle.



Körställningen var som den var även om det idag fortfarande finns en del som varken vill sitta på golvet eller i sovhytten och köra.

En "cowboyradio" är ett måste i en lastbil från denna tid. Det var några år innan mobiltelefonens intåg.



Mittkonsolen har Anders planer på att försöka fylla upp med tidsenliga reklam- och musik-kassetter som fanns att köpa på bensinstationerna.



Under ett oräkneligt antal gånger har Scanian varit på Gruvöns bruksområde. Idag ingår det i Billerud-Korsnäs.

Flisbingen är medvetet inte lackerad i metalliclack, vilket de ju sällan var. Men byggnationen skäms inte för sig undertill heller.

Fakta

Bil: Scania LBS141 6x2, 1980

Motor: V8, 385 hk

Antal växlar: 10

Hytt: HB13 sovhytt

Påbyggnad: Höglands flisbyggnation

Tjänstevikt: 11.690 kg

Maxlast: 12.310 kg



H4-insatser var standard och tidsenliga Marchal dim- och fjärrljus sitter i stötfångaren, så att köra i mörker innebär inga besvär.



Det är inte ofta stegen kommer till användning för att kolla lassen idag. Men fin utsikt får Anders här uppifrån i alla fall.



Bakåttipp eller tipp åt vänster. Valet görs på samma sätt som en trevägstipp, med låsningarna i hörnen.

En liten närsiktsruta med spegel och ordentliga backspeglar på tunna spegelbågar.

Lite plåt fick bytas i underkant på hytten. Annars så var skicket mycket gott för att vara 27 år.



Scanian som den såg ut när Anders Karlsson fått hem den till tomten 2007. Jämfört med många andra 141:or i ett gott skick. (Foto: Anders Karlsson)



En leveransbild från 1979 när den förste ägaren Rolf Karlsson i Kil som stolt åkare kunde kvittera ut en ny Scania LBS141. (Foto: Lecab Bil)

► – Det sista trafiktillståndskortet var från 1989 men det konstiga var att det hängde en kalender i hytten från 1987, berättar Anders.

Efter köpet stod den inomhus i hyrt garage fram till 2012 på grund av tidsbrist, men sedan tog renoveringen fart. Och det förhållandevis goda skicket innebar inga större överraskningar under arbetets gång.

PL:s Fordonsservice AB i Karlstad, nära Skåre, fixade plåten och lacken. Det var gott om frisk plåt på hytten, men lite under sovhytten fick ändå bytas. På byggnationen är lämsstolprofilerna nya och de gamla plastskivorna är utbytta till plyfa, medan stålplanet är kvar. Och på allt kom färgen. Hytten lackerades bland annat i en slags Audi-grå och candyröd.

– Jag skulle försöka ha den klar till Trailer Trucking Festival på Mantorp 2013 men kvällen före vi skulle åka sög bränslesystemet luft, så vi kom inte iväg, berättar Anders och förklarar att Svartträffen 2014 blev den första träffen för 141:an.

Under den våren bevistades dessutom en skogsdag i Karlskoga och traktordag i Skarsås, sedan bockades träffarna av i listan en efter en.

När Klassiska Lastbilar är på besök har Anders nyligen låtit renovera bromsarna på Lecab Bil och precis kört igenom Scania hos bilbesiktningen med blankt papper. Men ett nytt hjullager på drivaxeln står ändå på "att göra-listan" även om det inte var något som besiktningen slagit ner på.

”Mätarställningen visar på 67.407 mil, en rätt låg siffra för sin ålder men med mycket lokalkörningar har den många timmar bakom sig.

Anders bjuder på en tur med 141:an i ett soligt Värmland och det är ändå inte så mycket som skiljer jämfört med dagens lastbilar, även om den åsikten mycket har med betraktarens ögon att göra.

Mätarställningen visar på 67.407 mil, en rätt låg siffra för åldern men med mycket lokalkörningar har den många timmar bakom sig. Att köra egna prylar är inte flisbilen riktigt lämpad till.

På sin höjd har Anders kört hem någon soffa med bilen, annars så

går den enbart med väderkvarnsbränsle, och mest då till och från olika rallyn och träffar.

– **Förra sommaren** körde jag flera gånger i veckan till jobbet med den för att den skulle rulla, berättar Anders.

Snacka om att åka till jobbet med stil. Det måste ha väckt avund bland arbetskamraterna. Anders Karlsson var tidigare aktiv åkare och hade styckegods-bilar i fjärrtrafik sedan mitten av 2000 men

den verksamheten ligger för tillfället på is.

Idag kör Anders istället för RIGAB, Renhållningstjänst i Grums AB som ingår i LBC Frakt. I tvåskift hämtar han med deras tvåfacks komprimatorbil i returburkar och flaskor. Lastbilen är en Volvo FM, alltså något helt annorlunda än hobbylastbilen.

– Det är I-Shift på den och den är lika tråkig som lätt att köra som en eltruck, förklarar Anders samtidigt som han låter växel efter växel fint gå i den manuella GR870-lådan, finare än en automatiserad växellåda kan.

Några av anledningarna till att åkarverksamhetens all bortavaro lämnades till förmån för ett mer schemalagt liv med hemmanära arbetsuppgifter var att Anders

tillsammans med sambon Lina Edvardsson fick en dotter och köpte hus.

Anders berättar vidare att det skulle sitta fint med ett flissläp också, gärna ett treaxligt.

Några släp finns kvar i trakten och också det som tidvis hängt efter hans 141:a men de är i så bedrövligt skick idag så några planer på att renovera dem slogs genast ur hägen.

– Men jag har varit och tittat på ett A-transläp. Men det är ju detta med tid när man har hus och barn.

Ett V8-märke i plåt som ska sitta fram i grillen saknas och stänkskydd med rätta Scania-logon för att sätta fram under stötfångaren står också på önskelistan och är betydligt enklare att förverkliga.

Annars är det gott om tidsenliga detaljer som till exempel positionsljusen på backspeglarna, Cowboy Club-märket och förstas Rosa Pantern som hänger i hytten.

– Idéer till lackering och utrustning är plockade från alla minnesbilderna jag har från andra bilar jag sett genom åren, förklarar Anders.

Och resultatet kan väl ingen klaga på. För inte så länge sedan hittade Anders Marchal-ljus att sätta i stötfångaren och kunde lämna tillbaka de lånade Bosch-ljus till den rättmätige ägaren.

– Egentligen vill jag ha gula dimljus som det en gång var, men de är svåra att hitta, menar Anders.

LBC Grums-takskylten kommer ursprungligen från Nils Larssons Åkeri och har troligen suttit på just

den LBS140 som Anders pappa Eje körde.

Den övertogs av åkaren Göran Granlund och när lastbilscentralen uppgick i LBC Frakt blev den oanvändbar och Anders fick ta hand om skylten.

Anders åkte ofta med pappa Eje och det är väl av honom som intresset för lastbilarna snabbt växte fram under alla turer i flisbilen som ung.

– Ibland åkte jag med till Göteborg där vi lastade amerikafilis på Färjenäs.

Det var också på den tiden Anders såg den Scania LBS141 i full tjänstgöring som skulle bli hans egen ögonsten drygt 20 år senare. Men det visste han ju förstas inte då. □