

# Pensionerad med civil status

**Brandbilar som lämnat sin tjänst brukar bjuda på få mil och gott grundskick. Men för att få till ett tidstypiskt civilt skick krävs mycket arbete, som inte alltid syns. Det vet Janne Hesslegård i Lilla Edet som nu kan stoltsera med en fin Scania L80 tipp- och kranbil.**

Av Bo Norvinge (text & foto)

Janne Hesslegård köpte en brandbil 2011. Efter fyra år var den klar. Mätaren står bara på 3.400 mil.

– Det är en liten knubbig bil, säger Janne och ler när han får besök på tomten i Lilla Edet efter några timmars kämpande med trädgårdsarbete på morgonkvisten.

Scanian var från början brandbil i Vilhelmina men hamnade 2009 hos en samlare i Kalv utanför Svenljunga. Och lastbilar i bättre skick än brandbilar är ju som bekant svåra att hitta, så här var det en minst sagt bra grund att börja på. En lågmilare utan rost som stått

inomhus i 38 år. Inte ens solen har brutit ner den.

**Men det behövdes** ett flak så Janne tog motorcykeln och gav sig iväg på en tur runt i Östergötland. Det mesta stod i brännässlor och skulle bli kostsamt att dra fram. Men bara tre mil hemifrån, i Skeplanda, hittade Janne sedan en Scania L110, om än ett riktigt vrak, men som skulle kunna släppa till lite delar. Bland annat tippen, så den drogs hem och hackades upp. Under tiden passade

Janne på att ta med L80:an i sin ursprungliga skepnad som brandbil till Bondens Dag i Backamo. Efter det plockades skåpet av inför civiliseringen.

**Jannes koppling** till lastbilarna är egentligen bara från en period 70-talet då han under fem år arbetade som lastbilmekaniker på Volvoverkstaden Bil & Truck i Göteborg.

– Det är teknologin från den tiden som mekaniker som är på denna bil, förklarar Janne och berättar att han fortfarande minns många gubbar och gamla åkerier.

Senare hade Janne och en kompanjon egen bilverkstad under 15 år på Hisingen tills en brand ledde till att verksamheten lades ner.

– Jag blev istället uppsugen av en kompis på Volvo Personvagnar och hamnade på motorutvecklingen. Man kunde resa i världen hur mycket som helst, berättar Janne som bland annat gjort arbetsresor till Australien och Japan.

– I ett halvår bodde jag USA, i Phoenix, Arizona, där Volvo Cars höll till

mycket med sin provverksamhet. Men nu har jag mitt gamla hus som ska skötas så nu åker jag nästan bara med till Jokkmokk på vintarna.

Hobbyn med tunga lastbilar är alltså rätt så ny för Janne som hittills mest renoverat Duetter, amerikanske, pickuper och en Grälle. Och inne i garaget står just nu en Willys ▶



Janne Hesslegård är rätt ny i inom veteranlastbilsområdet men han trivs som fisken i vattnet bland tungt järn och dieseldoft.



Endast 3.400 mil har Scanian från 1973 gått. Men så gick den som brandbil i Vilhelmina de 36 första åren.

► MB militärjeep med motorn urljft och placerad på en bänk.

– Jag blev "pålurad" detta med lastbilar för fyra fem år sedan av en grusåkare här i trakten. Han kom hit med sin gamla Scania och då blev jag betuttad. Den väckte liv i gamla minnen. Vi håller på att renovera hans Scania nu. Chassit är blåstrat och den ska bli klar nästa år, berättar Janne.

**Något större** engagemang har däremot inte ramen på Jannes L80 behövt utsättas för. Ingen blåstring utan bara tvätt med olika medel och sedan på med färg.

– Det var ingen rost utan den var bara lite nersmutsad av Norrlandsgrus, förklarar Janne.

Det tuffaste jobbet var att förlänga axelavståndet från 4,20 som var väl kort. Nya hål borrades i ramen, bakaxeln flyttades 30 cm bakåt, de gamla hålen svetsades igen och kardanstängan förlängdes.

Hytten var som ny men revs ändå ner och blev ordentligt rostskyddsbehandlad. Den röda färgen behölls för enkelhetens skull, men planer finns på att tilläggs-lackera och få till en snygg båge på dörren.

**Brandpumpen** plockades av och en bit i fronten togs från donatorbilen. Interiören är i det närmaste orörd, men två hela kvällar fick ägnas under instrumentbrädan för att rensa upp bland riskabelt dragna elkablar. En liten bit på instrumentbrädan har lagts igen efter brandbilsutrustningen men förarstolen och sofforna behövde inte göras något med.

– De brukar vara söndertrasade när brandmännen hoppat i och ur med sina yxor, säger Janne och drar samtidigt handen över tröskeln som är i sitt ursprung, lite slitna men utan rost. Men lite patina stör mig inte alls.

– **Gamla åkare** har förklarat att man alltid ska ha en slägga liggande på golvet, påpekar Janne och berättar att en hjälm från 70-talet som hänger på passagerarsidan också ska finnas med i en kranbil.

Kranen är en mindre Tico som tar 1.700 kg och längst ut. 600 kg. Förvisso inte lika gammal som bilen men med marginal en veterankran som inköpts hos Kalle i Eda.

– Den var till rätt pris och har man ändå en klumpig bil i garaget så är det ju bra om den kan vara till användning, tycker Janne.

**Han ville också** ha en pallgaffel till den för att lättvindigt kunna hämta ved och pellets hem till kåken. ►

**” Kranen var till rätt pris och har man ändå en klumpig bil i garaget så är det ju bra om den kan vara till användning,**



Ett provlyft av donatorbilens gamla växellåda bevisar att den nya pallgaffeln fungerar som förväntat.



DS8:an är öppnad och motorrummet i princip orört, förutom att en del färg fick tvättas bort från torpedväggen, ett arv från lackeringen 1973.



Idag styrs kranarna från en låda på magen. Men för inte så länge sedan var det spakning vid kranen som gällde.



En plåt-slagare visade hur plåtarna till baks-kärmarna skulle knäckas.



Upprätt och alert körställning anno 70-tal. Vardag för den tidens lastbilschaufförer, men hur många klagade på den då?



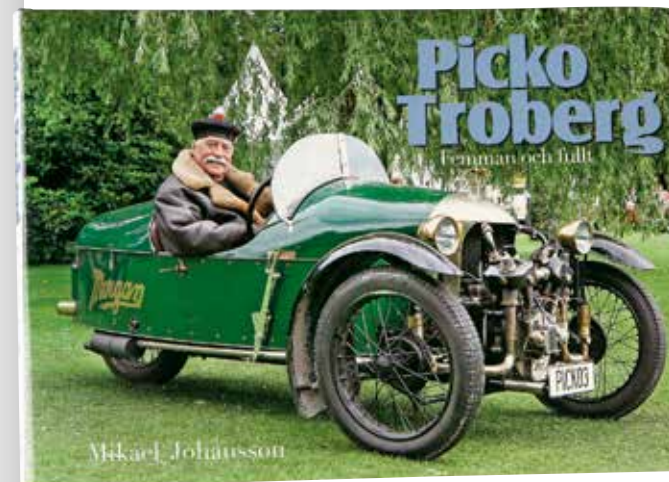
Allt sitter där det ska, även kedjan till kylargardinen.



Helt orörd interiör, men en tidsenlig hjälm har kompletterat. En självskriven utrustning vid arbete med godskran.

# Köp boken om Picko!

– Femman och fullt



Picko Troberg är borta men berättelsen om honom lever vidare. Minns Picko genom boken om hans fantastiska liv, rikt illustrerad med bilder ur racinglegendarens privata fotoalbum. Upplev den fascinerande karriären både på och utanför banan.

Boken är på 169 sidor och skriven av Mikael Johansson. Den innehåller hundratals bilder kryddade med Pickos mustiga och öppenhjärtiga kommentarer.

**195:-**

**MarGie Bookshop**

VI HAR BÖCKERNA FÖR DIG OCH DITT SPECIELLA INTRESSE! HITTA DIN BOK NU!

Hitta din bok på [www.margie.se](http://www.margie.se)

Butiken i Stockholm har upphört, men du finner boken om Picko i webbshopen.  
MarGie Bookshop • Box 529, 371 23 Karlskrona  
08-612 70 50 • 0455-30 29 30 • (Porto tillkommer)

## ” Den ska helst vara igång en halvtimme för att den ska bli go i växellådan, säger Janne.

– Det fanns sådana på Blocket, men de var rostiga och krökta eller så fanns de för långt bort, berättar Janne och pekar på en helt ny pallgaffel som blänker längst inne i garaget.

I planeringen finns att måla om kranen och låta tillverka nya stödben.

– Det är rätt länge sedan jag körde kranen, medger Janne när han försiktigt vecklar ut den.

Vi drar fram en pall från garaget med en växellåda som suttit i donatorbilen. Denna tillsammans med en DS11-motor blev över och är till salu.

**Janne tar** det försiktigt och känner på funktionerna i spakarna. Han lirkar in gafflarna i pallen och lyfter försiktigt upp motorn på flaket. Efter att gjort några provlyft kan konstateras att både kranen och pallgaffeln var en bra investering och att det inte läcker en droppe hydraulolja.

– Inget är bytt. Sviveln läckte lite först men efter att jag kört med den läcker den ingenting, berättar Janne samtidigt som han viker ihop kranen.

Den fälls inte ihop i en 4-ställning utan stickan läggs över bommen med ett litet ryck. Kranen bygger bara 52 cm bakom hytten och ger därför plats för skapligt flak på 3,65 trots att bilens totallängd ligger på 7,30 meter.

**Donatorbilens** trevägstipp av fabriken Zetterbergs fixades till men av flaket var det i stort bara tre balkar som gick att rädda. Janne köpte konstruktionsstål i standarddimension och gjorde allt svetsjobb hemma i garaget, under överinseende av påbyggargurun Kenneth Andersson, tidigare ägare av Bollmek i Kungälv.

– Det har varit mycket jobb med kap och svets. Jag fick tag på tvåtums spontat furu som vi hämtade i Åstorp. Vi använde stearin för att trycka ihop det och borra fast under plåten, berättar Janne när vi står utanför hans garage.

**Janne är född** och uppväxt i Kortedala och har flyttat runt en del i Göteborgsområdet. Sedan barndomen har han haft sommarstuga vid sjön Gravlången mellan Lilla Edet och Upphärad. 2007 hittade han i de gamla barndomstrakterna ett "hus med lastbilsgarage" där en åkare tidigare bott.

Det är därifrån vi ger oss ut på en liten åktur på en bit av den riktigt gamla huvudvägen utmed Göta Älv, Rikshuvudväg 7 som sträckningen mellan Göteborg och Grums hette före 1962 innan den drogs förbi Lilla Edet och döptes om till Riksväg 45.

**Den gamla** sträckan bakom Edet-Rasta som det hette för ett tag sedan och snart åter kommer att heta har blivit betydligt smalare än i sin glans dagar då det i alla fall gick att mötas på vägen. Men med tanke på den idag låga trafikintensiteten rullar L80:an på i lagom mak genom fälten och skogsbyn, förbi lantgårdarna och utmed älven.

– Den ska helst vara igång en halvtimme för att den ska bli go i växellådan, säger Janne och stegar igenom de fem växelstegen. Det är alltså en ren femväxlad och utan split- eller rangedel, men stegen lär räcka till det den används till, säger han och drar på lite så turboljudet bättre ger sig tillkänna.

**Väl hemma** på tomten igen drar Janne handbromsen och tryckluftssystemet ger ifrån sig en kraftig nysning, DS8:an stoppas. Centrifugalrenaren surrar ljudligt, och det går inte ta miste på att den fungerar som den ska. När vi står vid fronten och lyssnar pekar Janne på en liten detalj som återstår att fixa.

– Det är håll efter starkhornen över framskärmen, så lite pysesjobb finns kvar att göra, säger Janne. Jag ska också bygga en rejäl verktygslåda så man kan ha med attiraljer och ett tält när man åker på utflykter.

Närmast stundar veteranträffen vid slussarna i Trollhättan och Grensetreffen i Halden. Men just idag ska det bli en tur ner till havet där han ska gotta sig i solskenet, fast det blir med en av hans HD-motorcyklar så L80:an får vänta några dagar i sitt ombonade åkargarage. □

### Fakta

**Bil:** Scania L80 4x2, 1973

**Motor:** Rak 6:a, 190 hk

**Antal växlar:** 5

**Hytt:** Daghytt

**Påbyggnad:** Zetterbergs trevägstipp och Tico XXX-kran

**Tjänstevikt:** 7.780 kg

**Maxlast:** 7.720 kg



Janne Scania L80 från 1973 kommer inte att förflytta schaktmassor, sprängsten och skut. På sin höjd blir det något lass med pellets och annat till hus och hem.



Tico, kända för sina runtomsvängande kranar hamnade i Hiab, men Tico-låsen tillverkas fortfarande och sådana sitter på flaket.



Trevägstippen från Zetterbergs kommer från donatorbilen men flaket har nästan byggts upp från grunden. Furu är träslaget.

"Ischias-luckor" eller "reumatism-luckor" blev bland annat öknamen för luftinsläppen på torpeden som öppnades och stängdes med foten.



Med plåten "Rullande kultur", gamla original reflexgummi och trekammarbaklyktor missar nog ingen att en veteranlastbil ligger före.




# HOLMSJÖ

1956-2014

## BILDEMONTERING AB

**Vi har delarna för din klassiska lastbil**

**Köpes lastbilar/slåp äldre & nyare**



[holmsjobildemontering.se](http://holmsjobildemontering.se)

**Välkommen att kontakta oss**  
0455-910 45, Skolvägen i Holmsjö