

# Volvo F85 som den en gång var

Det hade varit klichéartat att säga att Sven-Olofs Volvo F85 fått slita hårt innan han tog tillvara på den. Speciellt som bilen stod still de första två åren. Men ett stycke göteborgsk åkerihistoria är nu bevarad i skogarna runt Götene.

Av Bo Norvinge (text och foto)



Att med precision hantera gods-kran klarar Sven-Olof med bravur.



Det finns lastbilsmodeller som hamnat i en mellanklass och fått slita hårt inom flera områden. Volvo F85 var en kraftfull distributionsbil för såväl när- som kretstrafik. Men den har oförtjänt alltid fått hamna i skuggan av sin större bror F86. Sven-Olof Börjesson i Vättlösa alldeles utanför Götene har ett exemplar bevarat.

När man inspekterar lastbilen blir man imponerad över skicket men det handlar inte om någon minutiös renovering där bilen plockats ner i minsta beståndsdel.

**Nej, det har kort och gott** varit en rullande renovering.

– Så mycket har jag inte gjort, förklarar Sven-Olof blygsamt.

– Den var i förhållandevis gott skick, fortsätter han och radar upp en del små åtgärder som gjorts genom åren som byte av slangar på motorn med mera.

Invändigt lackerade han upp plåt detaljerna som med tiden blivit rostprickiga. Det gjordes med en Mercedesbeige kulört som nära nog var i originalnyansen.

Modellen tillverkades från 1965 fram till 1978 och hade sin föregångare i L4751 Raske TipTop sedan 1963. Sven-Olofs F85 är av årgång 1975 och levererades till Volvoåterförsäljaren Bil & Truck i Göteborg den sommaren.

Beställare var det välkända Göteborgsåkeriet Nils Nilsson Åkeri AB men de dåliga tiderna i

åkeribranschen gjorde att bilen inte hämtades ut utan blev stående hos återförsäljaren. Och det ända till september 1977.

Den långa tiden då den stått ute i väder och vind innebar bland annat att det blivit gravrost på skjutcyklindern till kranen som fick bytas ut.

**Inte nog med det.** När bilen väl tagits i bruk av åkeriet visade det sig att växellådan tagit stryk. Överdelen hade stått torr så länge att synkroniseringsringarna och andra vitala delar rostangripits men alla

## Fakta

**Bil:** Volvo F85 42, 1975  
**Motor:** TD50, rak 6:a, 150 hk.  
**Antal växlar:** 10.  
**Hytt:** Daghytt.  
**Påbyggnad:** Hiab-Foco tipp, Hiab 245-kran  
**Tjänstevikt:** 6.870 kg.  
**Maxlast:** 7.630 kg.

Årsmodell 1975 men uthämtad 1977 av Nils Nilsson Åkeri AB i Göteborg. Idag är den återställd som den en gång såg ut.





▲  
Interiören i F85:an är i gott bruksskick. Plåten har fått ny färg och isolerande golvmattor eftersöks nu.

Sven-Olof kör gärna med sin F85, men hade den haft bättre utväxling skulle det gärna blivit längre turer.



Kranen är en Hiab 245 tillverkad 1974 och den fungerar felritt.

Skyllten på instrumentbrädan skvallrar om att internnumret var 47, men förbandslådan kommer från bil 43.



F85:an från 1975 är van vid att trängas i trafiken på Göteborgs gatunät men för nu en betydligt lugnare tillvaro.



Trevägstippen ska allt vara av fabrikat Hiab-Foco även om inte någon bekräftande skylt hittats.

► kostnader tog Volvo på garantin även om så lång tid passerat.

Sven-Olofs bil är som sagt av årsmodell 1975. Senare under det året presenterade Volvo förbättringar på serien med bland annat TD60-motorn på 180 hästkrafter, brun läderimitation på hyttväggarna och dörrsidorna samt plyschklädsel på stolar och soffor, även det i brunt. Sven-Olofs F85 har den tidigare blå inredningen och TD50-motorn på 150 SMMT-hästar.

**Volvon tjänstgjorde** hos Nils Nilsson Åkeri AB fram till 1991 då den ställdes undan och åter fick stillhet. 1994 hamnade bilen hos Karlsson i Lerum som drev entreprenadfirman Agnes Maskin i Stenkullen men blev stående där.

– De skulle ha den som veteranbil, berättar Sven-Olof.

Först den 27 februari 2012 besiktigades den och ställdes på och då var det Conny Videgren i Alingsås som stod som ägare. Men bara några dagar senare så fanns den hos Sven-Olof i Götene med 39.625 mil på mätaren.

**Tanken var inte** att renovera F85:an till toppskick utan att kunna använda den för eget bruk. Men fordonets historia lockade Sven-Olof att återställa den som den en gång såg ut när den rullade i Göteborgstrafiken.

Idag är Sven-Olof glad pensionär med betoning på glad. Han har långt förflutet som lantbrukare och sysslade med köttjursproduktion

## ” Vi passar också på att ta en åktur runt området. TD50-motorn spinner behagligt under golvet

fram till för 20 år sedan. Idag är jordbruksmarkerna utarrenderade. De senaste tio åren jobbade han för Götene Elförening med kraftledningsgator.

– **Jag brukar hjälpa** min brorsa som har en mekanisk firma. Nu tillverkar vi rännkroksmaskiner, förklarar han när vi gör en snabbtitt bakom dörren till JEB Maskin som Sven-Olofs bror Jan-Erik driver.

Men lastbilarna har alltid legat Sven-Olof varmt om hjärtat.

Förutom att han alltid sett dem som körde från grustaget i närheten har han kört själv.

– Jag körde en Volvo F86 på Arla under 70-talet. En dragbil med tanktrailer. Sedan har jag en släkting som har Göttorps Transport AB så där har jag kört extra med timmer och massaved. Jag har grejat med lite av vart egentligen, säger han och man kan inte annat än att hålla med.

Men nu kan Sven-Olof köra lastbil hur mycket som helst med sin egen tipp- och kranbil.

Tippen är en Hiab-Foco trevägstipp och kranen är en Hiab 245 hopsatt 1974. Sven-Olof passar vid besöket på att visa att kranen fungerar fint. Kranpelaren är en enda stor hydraulkolv och första momentet är att köra upp kranen. Därefter kan sticka och bom fällas ut. Allt sköter Sven-Olof med glans från spakarna. Vi passar också på att ta en åktur runt området. TD50-motorn spinner behagligt under golvet även om det ju naturligtvis låter mer än på en modern lastbil.

– **Motorn är orörd** vad jag vet. Oljetrycket går ner på tomgång men inte så lampan tänder sig. Motorn varvar rätt mycket, tycker Sven-Olof när vi far fram på landsvägarna.

Han skulle därför vilja att det var en bättre utväxling.

– Då skulle jag inte tveka på att åka längre bort för att delta i veteranrallyn, förklarar Sven-Olof och nämner den lokala ”Åka en sväng” samt träffen på Munkebergs säteri utanför Hjo som han och bilen brukar besöka.

**När det gällde** dessa årgångar i allmänhet och F85 i synnerhet blev rostangrepp på hytten att räkna med.

– Det var lite rost på golvet vid dörrarna och lite på framskärmen men annars så var det inte så farligt, säger han.

Lite småbucklor här och där åtgärdades också innan det var dags för omlackering. ►



Sven-Olof vän Hans Kron har en fin Terex 72-51 från 1972 som passar bra ihop med F85:an.



Nils Nilsson-loggan fick Sven-Olof använda och resultatet blev som synes förträffligt.



Det är bara reflexskyltarna och registreringsskylten som avslöjar att bilden är nytagen.



125 liter diesel rymmer bränsletanken. Sven-Olof behövde inte lackera chassit.

► – Det blir väldigt mycket jobb när man väl börjar med det. Den förra ägaren hade målat om den i lite ljusare kulör och jag tyckte inte att resultatet var så bra, erkänner Sven-Olof som valde att lacka om allt.

**Och då kunde** han lika gärna göra det i den ursprungliga nyan. Sven-Olof tog kontakt med Magnus Nilsson på Nils Nilsson Åkeri AB och fick färgkoden. Mossgrön 1402 RAL 6005 heter färgen men åkargrön är nog ett mer målande namn.

– Det var äventyrligt att lackera, berättar Sven-Olof och förklarar att allt gjordes inne i maskinhallen.

– Brorsan skötte sprutan och jag sprang med slangar. Vi la ut pallar och vattnade under så det inte skulle damma.

Tyvär hade bröderna otur i lackeringsarbetet då vattenavskiljaren

var dålig och fukten i slangarna hamnade på hytten.

– **Vi kunde inte fatta** varför det blev så konstig yta, full med små kratrar, berättar han och förklarar vidare att i stort hela hytten fick slipas ner igen. Och dessutom blev det till att köpa mer färg då det inte räckte till en ny omgång.

Ramlackering har däremot inte behövts då den tidigare ägaren blåstrat och lackerat den i rätt grå chassifärg vid köpet.

Som pricken över i sattes Nils Nilsson-loggan som Magnus Nilsson också gav tillåtelse att använda. Åkeriet har fortfarande samma historiska textning.

**Sven-Olof använde** Janne Johanssons bild på internet, skrev ut den och tog den med till textfirman där de tillsammans mätte och

## ”Egentligen vill jag ha på ett taktäckande också men samtidigt vill jag ju också ha den som den var ursprungligen.

provade för att få fram den äkta loggan på dörrarna. Och internnumret 47 har självfallet också åter hamnat på dörrarna.

– Jag har satt på en solskärm men det hade den nog inte hos Nils Nilssons. Egentligen vill jag ha på ett taktäckande också men samtidigt vill jag ju också ha den som den var ursprungligen, berättar Sven-Olof men erkänner i nästa andetag att han just tillverkat och satt på en riktig spridarläm.

– Alla ska ju inte behöva se vad man har på flaket.

På frågan om något finns kvar att göra blir svaret golvet.

– Det känns ibland när man öppnar fönstren att det då kommer upp kallluft, men det är inte så farligt med golvet. Ska göra i ordning det och lägga i en bättre matta över motorn. Vid ett tillfälle när jag skulle göra något och la mig på knä, då small det till, då gick plastgolvet sönder så det är skört, berättar han.

Men så var det ju det med taktäckande eller inte.

– Det är roligt med en bil när den är i ursprungliga skicket, säger Sven-Olof Börjesson och det är nog många som minns de gamla bilarna från Nils Nilsson Åkeri som är beredda att hålla med. □