

Bröderna Peter och Kennet Blomgren har ett brett och genuint veteranfordonsintresse och delar gärna projekt.



I hytten:

Namn: Peter Blomgren.
Bor: Falköping.
Sysselsättning: Rörläggare.
Först körda lastbil: Ford D-serie.
Favoritlastbil: Scania L50.
Antal lastbilar just nu: 1 1/2.

I hytten:

Namn: Kennet Blomgren.
Bor: Gudhem.
Sysselsättning: Fastighetsskötare.
Först körda lastbil: Minns inte.
Favoritlastbil: Volvo LV112.
Antal lastbilar just nu: 1/2.

Med motorintresset följde lastbilarna

Till ett brett och genuint veteranfordonsintresse hör självfallet även lastbilar. Det tycker motorentusiasterna och bröderna Peter och Kennet Blomgren i Falköpings Kommun.

Av Bo Norvinge (text och foto)



Blomgrens Scania L50 från 1970 och Volvo LV112 från 1941 representerar modellerna som på sin tid stod för det förhållandevis lättare transportarbetet i landet.

Bröderna Blomgrens fordon dyker upp på många olika bil- och maskinträffar både i och långt utanför Falköpingsområdet. De förfogar gemensamt och enskilt över ett antal svenska, europeiska och amerikanska personbilar

samt traktorer. Naturligtvis finns även lastbilarna med. Peter har en Scania L50 från 1970 som han kan köra veterantraktorer på till olika träffar.

Tillsammans med lillebror Kennet har han också en Volvo LV112 från 1941. På den sitter en bodel

lämplig att övernatta i, i samband med bilträffar. Varken Peter eller Kennet har någon omfattande lastbilsbakgrund. Peter, som är rörläggare och driver P. Blomgrens Rör AB i Falköping, körde i alla fall under värnplikten på Ing 2 i Eksjö en Scania LBS111 med

bromaterial, och i början av sin arbetslivskarriär en Ford Custom Cab vid en byggfirma i Floby.

Kennet är fastighetsskötare men har några års bakgrund hos påbyggnadsfirman Servicehallen i Falköping.

Peter köpte sin L50 som sagt för att kunna köra traktorerna till olika träffar. Inte minst den speciella tandemtraktor byggd av två BM Terrier 425 från 1957 som även med plogen får plats på det 6,44 meter långa flaket.

Däremot plockades det höga kapellet bort då bilen med det på

inte fick plats på lagret där den parkerades. Många i Skaraborg känner igen färgsättningen. Vitt med grått och svart som användes av Spedab, en gång i tiden en stor transportör i området. Vägen dit gick från Helge Jonssons Åkeri i Skövde som köpte L50:an ny sent 1969 och hade den

som kretsbil. 1982 övergick den till Moholms Åkeri som var moderbolaget till Spedab.

Omkring 1990 renoverades den av ägaren till Moholms och Spedab, Hasse Fornegård, för att bli en 50-årspresent till frun. Egentligen

agerade Scanian som ett paket med rosett för det för henne mer uppskattade innehållet under kapellet, en ny Audi personbil. Så småningom övergick åkeridelen till Olssons Åkeri och så också L50:an där den stod till 2008 då Alf Kjellsson i Ljung i en affär

L50:an har ett ordentligt flak på nästan 6,5 meter. Det ger bra utrymme även för en skrymmande tandemtraktor.



► med en Volvo tippbil fick med Scania.

2014, när Peter tog över bilen, var den i fin kondition efter den ordentliga reoveringen. Däremot hade tidens tand satt lite spår. Peter har bättrat på färgen, gjort rent i motorrummet från gammal olja och renoverat bromsarna.

– Avlastningsventilen till bromssystemet fungerade inte men Toveks i Falköping skaffade en ny. De har nu även reservdelsparmen lätt åtkomlig, berättar Peter.

” Avlastningsventilen till bromssystemet fungerade inte men Toveks i Falköping skaffade en ny. De har nu även reservdelsparmen lätt åtkomlig.

– Elen hade brunnit i hytten. Det mesta var hopsmält, fortsätter Peter och förklarar också hur omfattande det är att byta bussningar på Be-Ge-stolen som gnällde och pep.

Volvo LV112:an från 1941 som Peter har tillsammans med Kenet var också i bra skick när den kom in i samlingarna.

Den har sitt ursprung i Gävleborgs län där den i Ovanåkers kommun gått som brandbil, en bussregistrerad sådan med en lite speciell byggnation. Karossen hade plats för tio passagerare och baktill fanns ett 2,5-meters lastflak. En Skvader med andra ord. Den ställdes av 1975 och bytte 1980 ägare och kördes för egen maskin

från Voxnabruk till Stockholmsområdet.

Där byggdes Volvon om till lastbil. Brandbilsbyggnationen togs bort och ersattes av vanlig förarhytt och ett fast flak, vilket 1986 i sin tur ersattes av en mekanisk stegtipp från Sörlings. Ett litet unikum med bilen är att även ►

Fakta

Scania L50, 1970.
Motor: DS5, rak 6:a, 120 hk.
Hytt: HL11 daghytt.
Påbyggnad: Fast flak med lämmar.
Antal växlar: 10.
Tjänstevikt: 6.320 kg.
Maxlast: 5.680 kg.



Fjäderbromsklockor med parkeringsbroms på instrumentbrädan kom senare. Hög/låg-reglaget är av tidigare snitt, så växellådan kan ha blivit bytt.



Hytten heter HL11 på L50-modellen. Den är något smalare än HL22 som satt på de större brödramodellerna.



Bakgavelliften som var betydligt högre ursprungligen är kapad av estetiska skäl, men med några ramper kan traktorer lätt köras upp på flaket.



Minstingen i Scantias lastbilsprogram, L50 som 1968 ersatte Scania-Vabis L36, tillverkades fram till 1972 och fick ingen efterträdare.



Körriktningsskivor var det som gällde för att visa vart man skulle. Dessa kommer från Bosch och fungerar som de ska.

►hytten med stor sannolikhet är byggd på John Sörlings Mekaniska Verkstad i Märsta.

Bilen var under 80-talet kopplad till SLAM, Svenska Lasttrafikmuseets samlingar, fram till 1988. Nästa ägare var Rolf Olofsson i Nossebro, då bosatt i Norsborg, som drev Hägerstens Åkeri, men när han sålde åkeriet efter 25 års verksamhet köpte han i stället Volvon. Den blev dock mest stående och avyttrades i stället till bröderna Blomgren 2004, redan då i mycket gott skick.

– Vi har bytt bromsband sedan dess. Den var i bra skick och allt gick att lossa, berättar Peter och öppnar motorhuven där en annan inte utifrån synbar ändring exponeras. I det lilla motorrummet sitter idag en Volvo B36 V8-motor på 120 hk vilket gör Spetsnosen betydligt med körvänlig i dagens hetsiga trafik. Man hör nästan inte att den går på tomgång.

– Först hörde vi ett högt tickande. Men det var bara nocken på fördelaren som var lite torr, berättar Peter.

I det lilla motorrummet sitter idag en Volvo B36 V8-motor på 120 hk vilket gör Spetsnosen betydligt med körvänlig i dagens hetsiga trafik.

Det ska i sammanhanget nämnas att originalmotorn, en fyrcylindrig EC på 86 hk med tillhörande växellåda, är renoverad och står på pall om bilen ska återställas i ursprungligt utförande.

På flaket står också en stor låda som ser ut som att den ska innehålla någon form av gods, men som i själva verket är inredd för

övernattningar för att LV112:an ska fungera som husbil. Där finns de flesta faciliteterna som Porta Potti, värmekamin, vedspis och tvättfat i form av en vattenkopp för ladugårdsbruk. Inget är beroende av elström.

Även om LV112:an är i topptrim finns tankar på förbättringar.

Bland annat att renovera elsystemet och även vissa funderingar på att lackera den maroonröd.

– Man måste ha idéer och visioner, säger Kennet.

Och visst är det så. När en bil anses helt färdig finns risken att gnistan också försvinner, även för gamla klenoder. □

Fakta

Volvo LV112, 1941.
Motor: B36, V8, 120 hk.
Hytt: Sörlings daghytt.
Påbyggnad: Flak med Sörling stegtipp.
Antal växlar: 4.
Tjänstevikt: 2.700 kg.
Maxlast: 2.240 kg.



När LV112:an hämtades i Voxnabruk 1980 var det en bussregistrerad brandbil med kombinerad maskapkarross och lastflak. (Foto: Bo Högberg)



Hytten på brödernas LV112 lär vara från Johan Sörlings Mekaniska Verkstad. Frågan är hur många sådana som fortfarande finns kvar.



LV112:an har ett elegant instrument med mätare för hastighet, laddning, tankvolym, kilometer, oljetryck och temperatur.



Under motorhuven på LV112:an är det inte riktigt original. Där sitter en Volvo B36 bensin-V8. Men originalmotorn finns iordninggjord.



Tippen på LV112:an från Johan Sörling i Märsta är en mekanisk stegtipp som drivs av kraftuttaget. På flaket sitter en bodel så i nuläget får tippfunktionen låtas bli.



Att Volvomodellen med sin karaktäristiska spetsiga front kallades för Spetsnos och Flugsnappare är lätt att förstå.