



I hytten

Namn: Göran Åkesson.

Bor: Kumla.

Sysselsättning: Pensionerad busschaufför.

Först körd lastbil: Volvo Viking 4x4.

Favoritlastbil: Volvo F88.

Antal lastbilar just nu: 1.

Göran Åkesson har kört buss i snart 40 år. Idag är han timanställd bussförare och säljer ved när han inte håller på med veteranfordon.



Överlevande Volvolastbilar från 70-talet tillhör inte vanligheterna idag. Men Göran Åkesson från Kumla har en välhållen N86 från 1970. Den är ett rullande tidsdokument för perioden.

Av Bo Norvinge (text och foto)

Från den lilla landsvägen skymtar snabbt en blå klenod mellan husen. För att ta oss närmare åker vi in på Göran Åkessons gård där det står något idag så ovanligt som en Volvo N86 med liftdumperbyggnation utmed ladugårdsväggen. Dessutom är den orenoverad men välhållen.

- Jag tyckte den var i så pass bra skick så det kul att ha kvar den i originalskick. Det är lite skavanker men

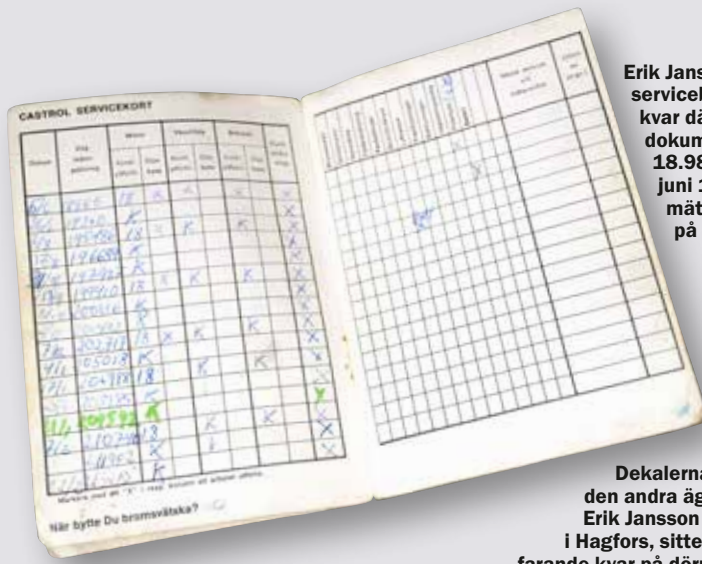
det gör inget. Huvudsaken är att den är trafiksäker och besiktigad, säger Göran som ägt bilen sedan 2007.

- Det var ju så här de såg de ut för 40 år sedan, tillägger han.

Och den kommentaren stämmer bra. Just så har Volvon sett ut sedan 1975. Men historien tar sin början 1970 i augusti då Walter Gustavssons Åkeri i Göteborg köpte sin nya N86 med tippflak. Åkeriet var anslutet till Gårda-Centrum LBC och drevs av ▶

Volvo N86:an från 1970 har sett ut så här ända sedan den försågs med liftdumper och såldes till Erik Jansson Åkeri i Hagfors 1975.

Rullande tidsdokument



Erik Janssons servicebok finns kvar där det är dokumenterat från 18.985 mil från 5 juni 1975. Nu är mätaren uppe på 83.000 mil.

Dekalerna från den andra ägaren, Erik Jansson Åkeri i Hagfors, sitter fortfarande kvar på dörrarna.



Sista yrkestrafikmärket i papper utfärdat för 1988 sitter på plats nere i vänster hörn av framrutan. Kul kuriosa att ha kvar, anser Göran.



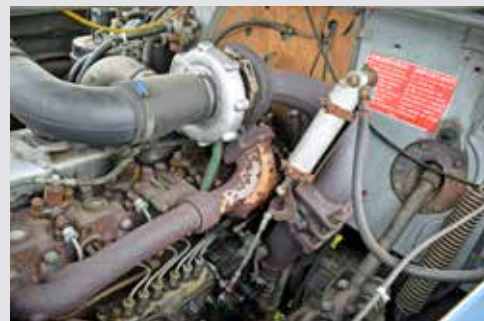
På den gröna gjutna trafikbils skylten avslöjas att bilen har en historia i Värmlands län.



Innerutrymmet i hytten från Volvo Umeåverken var i alla fall något bättre än motsvarigheten som ofta monterades på Vikingen.



Bredvid förarstolen sitter en plåtlåda lackerad i silverhammarlack. Från den kunde liftdumperns funktioner skötas inifrån hytten.



I motorrummet runt TD70-motorn kan skönjas fläckar med den åkargröna kulör som bland annat Gårda-Centrum Lastbilscentral använde.



Göran körde en liknande bil när han gjorde värnplikten som 21-åring 1973. Det var en fyrhjulsdriven L385 Viking från 1956.

► Roland Ljungkvist som även satt på LBC-kontoret och försåg centralens bilar med körning.

Något som till slut ledde till ett vägskäl. Roland lämnade tjänsten på lastbilscentralen och satsade på åkeriet, bland annat genom att 1971 köpa AB J. P. Bergkvists Åkeri. N86:an rullade fram till 1974 då den byttes in hos Volvoåterförsäljaren Bil & Truck mot en ny Volvo F85 med skåpbyggnation. N86:an såldes direkt vidare till Motorfirma Jan Olsson, nuvarande Joab, som ersatte tippflaket med en liftdumperbyggnation och bilen blev omtypad och klar till sommaren 1975.

Ägare till liftdumperbilen blev Erik Janssons Åkeri i Hagfors, deras andra liftdumper i vagnparken. Den första köptes ny 1971. Företaget hade tagit över renhållningen i Hagfors och lift-dumpern gick alltså för kommunen men även på järnverket. Eriks son Thomas körde N86:an en hel del men 1988 när Erik gick bort och Thomas tagit över driften av åkeriet parkerades den snart i ett kallgarage.

1992 köpte Rang-Sells åkeriet men liftdumpern ingick inte i köpet. Thomas Jansson som tagit anställning hos Rang-Sells hade planer på att restaurera den men det blev aldrig av, utan den stod undanställd och orörd fram till sommaren 2007 då beslut fattades om att sälja den.

– Jag var ute efter en sådan här och då hittade jag den på Blocket. Jag var den första som ringde och fick köpa den, berättar Göran.

Han ringde polisen och frågade hur han lagligt skulle få köra hem den. "Trafikförsäkring och besiktning", blev svaret. I Hagfors fanns inga lediga tider, men i Filipstad fanns en. I det stora hela drogs N86:an rätt ut från kallgaraget efter nästan 20 år i dvala. Thomas hade bland annat smort upp bromsarna och Göran bytte olja på plats.

– Det var inga problem med bromsar men det var helt svart bak. Besiktningsmannen blev lite bedrövad och sa att det finns en lastbilsverkstad bredvid.

Det visade sig vara kortslutning som de snabbt åtgärdade.

– Sedan åkte jag tillbaka och den blev godkänd, berättar Göran och påpekar att bilen alltid utan problem gått igenom besiktningen.

Men i år kom de första anmärkningarna. Bagateller förvisso som saknat bromsljus då en kontakt ärgat sönder och så slitna EU-reflexer bak.

Göran är idag pensionerad busschaufför men kör fortfarande som timanställd på Länstrafiken Örebro som drivs av det franska bussbolaget Keolis.

Fakta

Bil: Volvo N86, 1970.
Motor: TD70, rak 6:a, 170 hk.
Hytt: Daghytt från Volvo Umeåverken.
Påbyggnad: Liftdumper från Motorfirma Jan Olsson (Joab).
Antal växlar: 8.
Tjänstevikt: 8.070 kg.
Maxlast: 7.930 kg.

” Jag var ute efter en sådan här och då hittade jag den på Blocket. Jag var den första som ringde och fick köpa den.

Liftdumperbyggnationen är tillverkad av Motorfirma Jan Olsson, nuvarande Joab. 1967 tillverkade de den första liftdumpern.



Kraftiga stödhjul såg baktill såg till att bilen inte reste sig när en container lyftes på eller tippades ur.

– Jag tycker det är roligt att köra buss. Ibland blir det persontrafik och ibland skolbussar, förklarar Göran som började köra buss 1980 och alltså har hållit på i snart 40 år.

– Min pappa jobbade på Östernärkes Omnibustrafik AB i Askersund. Innan jag själv blev busschaufför jobbade jag på radio- och tv-affär i Örebro, i deras distributionslager i 12 år från det jag var 16 år, men den firman är borta nu.

Förutom att hoppa in i bussarna kommer N86:an till användning för

privat bruk. Göran undviker däremot att använda den på vintern.

– En gång frös bromsarna på den även om jag hade sprit i systemet. Det känns lite osäkert om det är minusgrader, förklarar Göran.

Då Göran är engagerad i Hjelmarebygdens Veterantraktorförening och har flera veterantraktorer, bland annat en BM 2 från 1939 med tändkulemotor, använder han även bilen till att köra traktorerna till traktorträffarna.

Några träffar har det också blivit med bara lastbilen men då mest lokala bilträffar, och även om Volvon inte körs så mycket är det viktigt att den är i gott skick.

– Jag har kostat på den nya däck runt om då de gamla var hårda och stötiga, förklarar Göran Åkesson.

Så mycket mer än att hålla N86:an i fungerande och trafiksäkert bruksskick lär det nog heller inte bli. Den står ju modell för dåtidens tuffa transportuppdrag som liftdumperbilarna utförde med stor bravur. □