

Rundnos i originalskick



Bertil Halvarsson på plats bakom ratten, och där känner han sig hemma, i ny som gammal lastbil. Den karakteristiska kylarmaskeringen gav modellerna smeknamnet Rundnos. De tillverkades från 1939 fram till 1954.

Volvos Rundnosmodeller blir allt mer sällsynta på träffarna. Bertil Halvarssons L233 från 1953 brukar heller inte vara en flitig deltagare. Dessutom är bilen ovanlig då den är i orenoverat originalskick.

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

I den nordvämländska orten Stöllet en bit utanför Torsby finns en Volvo L233 i ett unikt skick. Här handlar det inte om någon ny lackering med lager av

klarlack. Nej, bilen är som den var när den under 20 års tid rullade på Bohuskusten.

– Jag har inte gjort något utan bara bättringsmål. Det är bara

på ett ställe på framskärmen som vi lagt i en bit plåt, förklarar den stolte ägaren Bertil Halvarsson och påpekar att det inte ska bli så mycket mer heller.

– De flesta vill att jag ska bevara den som den är.

Åtvidabergshyttens trästomme är i gott skick och invändigt har Bertil putsat på trälister och lagt på lite båtack. Och så är golvet klätt med nya gummimattor, det är allt.

Däcken har nog suttit på sedan 70-talet men främ däcken är nya.

– Nästa vecka ska jag besöka och

lägga om till höstbesiktning. Det är dumt när bilen står sex månader på vintern och man sedan ska åka och besiktiga. Det blir alltid problem med bromsarna då de inte ser mellan fingrarna på en gammal bil, säger Bertil lite uppgivet.

Registreringsbesiktningen gjordes 2013 efter att Volvon ramlat ur registret. Det blev bara lite dividerande om sidomarkeringsljusen.

Tre besiktningsfirmor visste inte riktigt vad som gällde, men till slut tog sig Bertil ner till Karlstad där de godkände bilen och i juni månad var den åter ute på vägarna.

Bertil vrider på startnyckeln och omedelbart går motorn igång. Sexans jämna gång är påfallande och det tickar lite i ventilerna. A6-motorn avger snart en mer och mer

slående bensindoft som känns avlägsen idag när dieseln har det fästet den har.

– Jag har bytt en blockpackning, men det är det enda som är gjort med motorn, berättar Bertil och slår igen motorhuven.

Vi ger oss ut på en liten tur genom byn Stöllet, en rätt avsmund bygd men som ändå har lite verksamheter som ett bussbolag, en småskola

och en folkhögskola. Snart passerar vi en liten lanthandel som ser ut precis som många andra små dagligvarubutiker på landsbygden gör. Och lika oklart är hur länge den kommer att vara öppen för kunderna.

– **Originalstrålkastarna** är kvar och har förvånansvärt bra ljus, menar Bertil och pekar framåt mot



Dispenshandlingarna från 1955 och 1958 för att få köra med bilen i Norge finns bevarade.

Bertil monterar torkarblad med värme på sin Ford Transcontinental 6x4 från 1977.



Bertil Scania LBS110 från 1969 rullade med tunga lass från skogen utan större bekymmer.



Trafikbilskyten kommer från Bertils åkeri, men han har även kvar farfars vita trafikbilslyft.

▲ Precis som åkarsbilarna såg ut på det tidiga 50-talet. 230-serien var en efterföljare till 140-serien.



Alla instrument placerade centralt på instrumentbrädan. Det var helt enkelt så det var.



Tippflak satt på var och varannan bil på den tiden. Detta kom från Bilindustri i Blidsberg.



Taktriangeln och högertrafikmärket i framrutan andas nostalgi och väcker minnen hos många.



A6 heter motorn, en sexcylindrig bensinmotor på 4,7-liters cylindervolym och 105 hästkrafter.

► de rejäla lyktorna med symmetriska glas på framskärmarna.

– Precis allt fungerar, till och med lampan på bakväggen i hytten, säger Bertil och knäpper på den med en liten lustig vippströmbrytare i bakelit som sitter på den förhållandevis kala instrumentbrädan.

Trevägstippen från Blidsberg fungerar också fint och flaket är nästan fyra meter långt.

– Den har inte gått med så mycket grus kan man se på flaket. Siste ägaren körde nog mycket spannmål, gissar Bertil och förklarar att han hört att det under senare tid var en lantbrukare som körde med Volvon avregistrerad på sina åkrar.

– Flaket har haft någon form av förlängning bak och högre framstam. Och framstammen har jag kvar.

Bilen har en känd historia och den är intressant. Den fanns i Strömstad innan den hamnade i Stöllet hos Bertil Halvarsson.

– Det var meningen de skulle skära itu den och göra traktorkärra. Men en från trakterna tyckte det var synd att göra så och tipsade min kompis som hade verkstad men han fick aldrig tid så jag köpte den av honom, berättar Bertil.

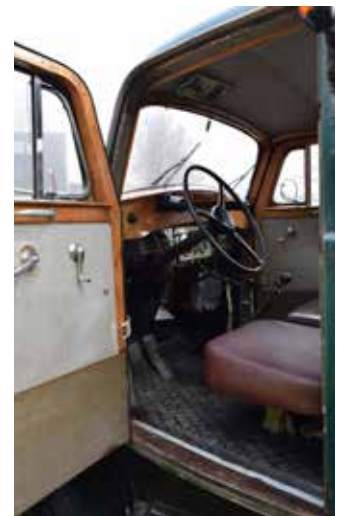
A. O. Hanssons Åkeri i Strömstad med adress på Stortorget var förste ägare till bilen från 1953. Anders Oskar Hansson var gammal hästakare och hade i sitt åkeri sina två söner Åke och Bertil. De fick var sin bil och det var Bertil som fick just O 2740. Han körde den fram till 1964 då den ersattes av en Volvo Raske.

Bertil son Hasse som driver Hasse Hanssons Åkeri, Flytt & Godstransporter vet mer.

– Pappa körde fisk från Strömstad till Egersund i Norge några gånger på 50-talet, berättar Hasse.

Och de bevarade dispenserna kan vittna om att bilen utförde en del transporter på Norge under 50-talet.

De mer vardagliga transporterna bestod av byggmaterial till bygge och körningar för Systembolaget, och ibland lyftes en oljetank på flaket för oljetransporter. Men fredagarna undvek man körningar då man ville ha flaket rent när man skulle köra blommor till begravingar. Bilen hängde med lite försiktigt fram till 1972 vilket



Interiören är även den i stort orörd men i gott skick. Ny båt-lack på lister och ny golvmatta är allt.

Fakta

Bil: Volvo L 233 ZS, 1953
Motor: A6 rak 6:a, 105 hk
Antal växlar: 5

Hytt: Åtvidaberg daghytt
Påbyggnad: Tippflak med lämmar
Tjänstevikt: 4.100 kg
Maxlast: 5.000 kr

”” Bilen har en känd historia och den är intressant. Den fanns i Strömstad innan den hamnade i Stöllet hos Bertil Halvarsson.

även kontrollbesiktningsmärket i framrutan kan bekräfta.

Hasse berättar också om en av de absolut sista uppdragen med Volvon. Det var när Konsumbutikerna i Strömstad byggdes om. Då byggde man upp en ställning på flaket och Rundnosen fick agera byggställning i lokalen. Bensindriften ansågs ju bättre då det inte luktade så mycket av den jämfört med en diesellastbil. Hur nyttigt det sedan var inomhus är ju en helt annan och betydligt modernare frågeställning.

Bertil och hans Rundnos är välkända i trakten och många hälsar och blinkar när vi glider runt i Stöllet.

Men på veteranbilsträffarna tillhör han och bilen inte kändisarna som brukar turnera runt på träffar och rallyn. Tre-fyra mer lokala träffar har det dock blivit med bilen på ett par år.

– Det är långt att åka med denna men jag får ibland erbjuden att åka med på flak till de större rallyna, berättar Bertil.

Att Bertil har en fäbless för gamla fordon går inte att ta miste på. Förutom Rundnosen har han en gammal moped i originalskick, en Husqvarna Novolett 1953. Dessutom en Opel Rekord 1963 som väntar på reovering. Renoverad är däremot hans Volkswagen Typ 2 pickup från 1967. En fint restaurerad lysande gul skapelse som vi kanske får återkomma till vid senare tillfälle.

Bertil har en lång åkarsbana där farfar Olof Halvarsson startade som åkare och alla efterföljande generationer kört tungt i en eller annan form. Bertil själv har haft skogsbilar och anläggningsbilar. Men under en period på 70-talet även ett ekipage på långturer.

– Vi hade en spånplattfabrik här och körde allt från Karlskrona till Kiruna.

Halvarssons Åkeri har följt släkten ända sedan Bertils farfar Olof drog igång verksamheten 1929. Men Bertils pappa var inte intresserad av att ta över då han ville fortsätta att köra buss. Istället var det Bertils farbror och faster som drev det vidare. 1967 efter militärtjänstgöringen köpte Bertil in sig i åkeriet. Olof hade mest Volvo men startade

sin verksamhet med en Ford. Han började köra för Vägverket 1932 och sedan dess hade Halvarssons Åkeri uppdraget fram till 2011. Efter 1956 blev det Scania-Vabis, en Skakfyra, och sedan en tidig 75 Super.

– Det var en toppenbil.

1969 följde en Scania LBS110 och i samband med den stora stormen det året rullade milen fort utan några bekymmer. 1972 efter 60.000-70.000 mil på mätaren byttes den bort mot en LBS140 med V8, och därmed var snart kärleken till Södertäljeföretaget ett minne blott.

– Den bara krånglade. Den gick 1.100 mil, sedan fick den bogseras första vändan efter ett växellådshaveri. Sedan gick den 3.000 mil innan nästa växellådshaveri. Och så höll det på, berättar Bertil.

– På 37 000 mil reparerade vi växellådan 16 gånger, plus ett motorbyte och ett kardanbyte, sedan tackade vi för oss på Scania.

Därefter blev det Volvo, någon DAF och en Ford.

– Forden blev en rolig affär. Det var en Ford Transcontinental från 1977 med tandemdrift. Med den körde jag mycket utan större problem. Den hade en driftsäker Cummins-diesel och en Eaton Fuller, berättar Bertil med något lyriskt i blicken och sticker efter en försäljningsbroschyr där bilen är med på mittuppslaget.

Från skogsbil blev det på 80-talet mer vägunderhållsuppdrag och bilar anslutna till Hagfors LBC som blev Klara Last och vidare LBC Wetab. Den sista lastbilen såldes i oktober 2011 men snart fick Bertil abstinens så han köpte sig en mindre bil, en Volvo FM som han körde vidare med i ett par år.

Till slut kastades handduken in och tippbilen ersattes av en betydligt äldre Volvo, Rundnosen. Men visst, Bertil har inte riktigt släppt snöröjningen. Han samarbetar med Skanska och plogar nu snö med sin Ljungbyaskin.

– Jag har haft vinterväghållning och levt med jour i 30 år.

Man förstår att det inte bara är att sluta tvärt.

– Och en lastbil har jag ju, avslutar Bertil något överröstad av broms-gnisslet när vi återvänder in på gårdsplanen efter vår lilla tur. □