

Snål-Vabis för tuffa tag

I hytten

Namn: Uno Johnsson.
Bor: Långebo utanför Vänersborg.
Sysselsättning: Chaufför.
Först körda lastbil: Volvo F86.
Favoritlastbil: Scania-Vabis LS71 Regent.
Antal lastbilar just nu: 1.

Körkomforten i L66:an skiljer en hel från den Scania R560 som Uno Johansson rattar till vardags.

På Unos L66 från 1967 sitter en HL21-hytt, den så kallade Pärönhytten. Året tidigare köpte Scania-Vabis Be-Ge Karosserifabrik.

Scania-Vabis L66 var en kraftigare version av L56 eller en ekonomivariant av L76, beroende på hur man vill se det. Uno Johansson äger ett exemplar av den lite ovanligare mellanmodellen från Södertälje.

Av Bo Norvinge (text & foto)

En tippbil med Björn Karlströms klassiska formgivning är eftertraktad i veteranlastbilskreter. Uno Johnsson utanför Vänersborg har inte gått emot strömmen, utan har en sådan om än i lite ovanligare utförande. En Scania-Vabis L66 som baserades på den tunga 76:an men med den mindre 56:ans motor.

Uno kör till vardags en Scania R560 lastväxlare hos SMJ Entreprenad och har lång bakgrund i branschen och har kört för olika åkare i området.

Uppväxten kretsade också kring lastbilar. Unos pappa Halvar Johnsson hade tillsammans med ena brodern bilstation i Öxnered med taxi och lastbil sedan 50-talet och körde senare vidare med lastbil ansluten till lastbilscentralen i Vänersborg.

– Precis en sådan hade farsan, säger Uno och pekar på sin L66:a. 1969 köpte han en L66 årsmodell 1966 med Tico K500-kran från Borås. Den hade då gått 24.000 mil och priset var 42.000 kronor. Tänk om man hade sagt till honom att om 50 år hade den varit värd det dubbla!

Unos exemplar köptes hösten 1967 ny av åkeriägare Stig Jonsson i Eskilstuna.

Från 1984 och fem år framöver användes den på en såg och hyvleri i Västra Näshulta mellan Katrineholm och Eskilstuna. 1989 hamnade den på en lantgård i Julita, men när ägaren 2013 skulle flytta till lägenhet blev den till salu. Det var då Uno fann den och blev ny ägare till lastbilen, den fjärde i raden.

Någon totalrenovering handlar det inte om här. Inget större har gjorts med hytten och ramen var i bra skick så den har Uno bara målat.

– Jag tycker att det ska vara brukskick, säger Uno men pekar samtidigt ut en rad detaljförbättringar och åtgärder.

Positionsljusen på taket har han byggt själv vilket också gäller takkorgen, men hyttstegen hittade han i Bäreberg. Uno har också letat fram komponenter här och där. Torkarblad av äldre snitt hittade han faktiskt på Biltemas båtavdelning och sidomarkeringsljus ropades in på Tradera. Det gäller även stänkskydden med ursprung i Danmark.

Uno har även hittat en gammal SRA-radio som ska i. Trafikbilskylten däremot kommer från en av pappans lastbilar. I hytten har Uno låtit sy nya stolsdynor, dörr- och väggbeklädnad. Ett helt nytt innertak väntar på att hämtas och sedan monteras. Därefter ska ytterligare paneler upp på bakväggen. ▶

Klassiska Lastbilar nr 3 2020 53



Med axelavståndet 4.60 var det en smidig liten tippbil med bra lastförmåga, populär som åkarebil runt om i landet.



140-hästares D8-motorn på 7,79 liters cylindervolym har förhållandevis gott om plats under huven. Frontpartiet är anpassat för den stora 11-litaren.



Ett överkomligt antal säkringar döljer sig bakom plastkåpan innanför handskfacksluckan. Fullt tillräckligt på den tiden.



L66 var egentligen en hybrid främst för exportmarknaderna. 76:ans chassi med frontpartiet och under huven 56:ans motor. 1968 ersattes modellen av L85.



Dubbla hydraulkolvar, hydraultank med inbyggd pump och luftklocka till spridarlämnan visar sig när flaket tippas.

Efter att ha frågat runt om vem som gjort flaket kom han inte längre än att det troligtvis tillverkats i någon lokal verkstad.

► - Jag tar det lite efter hand, säger Uno.

Han berättar att även några mer påtvingade åtgärder dykt upp med tiden.

- Tanken fick jag ta ner i våras efter att motorn inte startade. Den var full i alger, förklarar Uno som fick ett omfattande arbete att spola ur tanken och att få rent i skvalpskotten.

Men det var inte tillräckligt.

- Till slut visade det sig vara en liten kula inne i bränslepumpen som fastnat. Sedan gick den för fullt. En svår nöt är som många andra gånger byggnationens ursprung. Efter att ha frågat runt om vem som gjort flaket kom han inte längre än att det troligtvis tillverkats i någon lokal verkstad. Men tippen sägs i alla fall vara en Blidsberg eller Ilsbo.

Trävirket i flaket har bytts ut och då u-järnen på toppen av lämmarna i

princip var bortrostade vände sig Uno till en mekanisk verkstad som gjorde nya kantprofiler i bockad plåt. Mer flakarbetet väntar men då på ett framtida renoveringsprojekt som står parkerat vid garaget. Det är en tiotons Alpuskärria med trevägstipp.

Den hämtade Uno i höstas i Rabalshede. Modellen är 110 400 TP med Foco-tipp och årsmodellen 1967, vilket passar att ha efter Unos L66.

- Helst ville jag ha tag på en sådan eller en Briab. Farsan hade en Alps från 1966, berättar Uno som siktar på att låta blåstra jiggen inom snar framtid.

Håll med om att det kommer att bli ett stiligt ekipage när Uno Johnsson i framtiden kommer att rulla fram på landsvägarna med en komplett anläggningskombination från andra halvan av 1960-talet. □



Uno Johnsson har ett gediget motorintresse. Förutom lastbilen har han bland annat en Cadillac 1966, en Lincoln Continental 1973, och en HD.



Alla dynor är omklädda och även det mesta av väggpanelerna i hytten. Galontyg eller konstläder gällde vilket var mycket stryktåligt. Och alla vi som var med på den tiden vet doften inne i hytten.

Fakta

Bil: Scania-Vabis L66, 1967.

Motor: D8, rak 6:a, 140 hk.

Hytt: HL21 daghytt.

Påbyggnad: Lokalbyggd trevägstipp.

Antal växlar: 10.

Tjänstevikt: 7.050 kg.

Maxlast: 8.150 kg.



När man inte hittar färdigt, ja då får man bygga själv. Uno har smitt ihop korgen och positionsljusen på taket.



Efter L66:an kommer det i framtiden hänga denna Alpuskärria från 1967.