



Lennart Lönn kör idag följebil. Han har passerat 80-strecket men tänker fortsätta ett tag till då han trivs med att arbeta.

# Spännande liv bakom ratten

**L**ennart Lönn, idag bosatt i Göteborg, är född 1939 i Hoting och växte upp i en chaufförsfamilj där pappa Helmer körde timmerbil. Lennart flyttade till Luleå som 14-åring och 1959 gjorde han värnplikten. Efter detta följde en sommar med att köra för Shell, med tjockolja till Kiruna i en Scania-Vabis Regent.

Vid skiftet till 60-tal väntade långtradarjobb och Bilspedition för hela slanten. Först hos Valle Vikström i Luleå som hade linje på Gävle.

- Det blev mycket borststål och kaffe på flaket. Men sedan ville han sänka min lön så jag började hos John Didriksson istället, förklarar Lennart.

Didriksson & Nilsson (Klassiska Lastbilar 1, 2015) hade linjen Luleå-Stockholm för Bilspedition. Åkeriet fick senare en delägare i Hannes Johansson i Båtskärsnäs som drev hotell, taxi och hade tankbilar. ▶

**Lennart Lönn har passerat 80 år. Han kan se tillbaka på ett spännande liv på vägarna som chaufför hos anrika Bilspeditionsåkare, chaufför på Mellanöstern och som egen åkare med tungdragare. Numera kör han följebil som även det innebär utmanande uppdrag.**

Av Bo Norvinge (text & foto), Lennart Lönn (foto)



Lennart i hytten på en av Walter Lindfors Volvo F89:or någon gång under senare delen av 70-talet.

## I hytten

**Namn:** Lennart Lönn.  
**Bor:** Göteborg.  
**Sysselsättning:** Varningsbilsförare.  
**Först körd lastbil:** Scania-Vabis LS71.  
**Favoritlastbil:** Volvo F12.  
**Antal lastbilar just nu:** 0.



Didriksson & Nilssons Scania-Vabis LS75 från 1960 hade sugmotor och saknade tillsatslåda. Lennart Heimvall vid sidan var en av de första som började på åkeriet.



Åkeriägare Reinhold Öhman hämtar ett helt nytt skåpslöp av fribärande konstruktion från Skeningeverken i Skänninge.



Reinhold Öhmans Åkeri hade en säregen lackering så bilarna gick inte att ta miste på. Här är deras Scania-Vabis LBS76 med Trillexhjul och repad presenning över lasset.



När Volvo F89 lanserades 1970 skulle ett timmerekipage fotograferas i Kiruna. Lennart lastade upp det Göteborg och körde runt i en vecka för att hitta rätt fotoställe.



Reinhold Öhmans Scania-Vabis LS76 årsmodell 1964 tankar Caltex-diesel utanför Bilspeditionsterminalen på Ringön i Göteborg.



Kardanaxeln gick av vid Hova på Valle Vikströms Scania-Vabis LS76. En mäktig Volvo TVC bärgare kommer väl tillhands i sådana lägen.

Två generationer frambyggda Scania hos Öhmans sida vid sida. LBS76:an årsmodell 1967 byttes 1969 in mot en LB110.







På rastplatserna fanns möjlighet att umgås. Lennart här tillsammans med en kollega. Det är föraren till Mercedes-Benz LK1624:an som håller i kameran.



I Grekland 2.400 meter över havet har Lennart stannat ekipaget ovanför molnen för en rast och möjlighet titta ut över världen.



"Lill-Anders" och Linderlöw vid vägkanten framför Walter Lindfors Volvo F12 Globetrotter. Bilarna gick för Schenker Transport.



Lång kö av lastbilar på Golanhöjderna samtidigt som skottlossning hördes i fjärran. Området kivas Syrien och Israel fortfarande om.



Övergivna och slaktade ekipage var ingen ovanlig syn i öknen. Denna Volvo F12 med tanktrailer har fått släppa till det mesta till andra bilar.



"Bombarn" som körde för R.I. Danielsson i Göteborg får tandvård. Tandläkaren kom på cykel med trampdriven borr, men utan bedövning.



Så här lagades däck i arabländerna. Ett sämre däck fick släppa till en bit som bultades fast över däckskadan. Även många andra reparationer utfördes längs vägarna.



En syriansk Volvo N88 med konstnärligt utformat frontskydd och takräcke. Signalhornet sitter mitt uppe på motorhuven.



När chaufförerna inte hade sovhytt fick sovplatsen lösas på annat sätt, exempelvis som här, i en trälåda under släpet.

Milenko körde för en Stockholmsåkare med en Volvo F12 från 1980 och Walter Lindfors Volvo F89 kördes av "Röd-Åke".



## Efter bara några resor kom kriget och flera gränspassager stängdes, så bilarna fick i stället gå landvägen genom Turkiet och det innebar äventyr.

► – Alla som körde hans bilar var tvungna att ringa honom när de passerade Docksta, dag som natt, minns Lennart.

Jugoslavien utan tvingades gå via Rumänien och Bulgarien till Grekland. Sedan gick det att få transitvisum genom Jugoslavien och resorna kortades.

En annan Bilspeditionsåkare försökte rekrytera Lennart under tidigt 60-tal.

– Reinhold Öhman ville ha mig. Han erbjöd högre och högre lön. Till slut började jag där som den andre anställda.

Reinhold Öhmans Åkeri i Piteå körde linjen Luleå-Göteborg. Under årens lopp växte Öhmans genom uppköp av olika åkerier, bland annat Didrikssons.

Fler destinationer lades till förutom Göteborg, och för Lennarts del tillkom bland annat Varberg, Falkenberg och Halmstad. Dessutom emellanåt lite lotsning i Göteborg.

– Reinhold Öhman kunde hålla i pengarna men han var bra att jobba för, medger Lennart som hittade kärleken och flyttade till Göteborg efter några år.

Vid 80-talets början gjorde Lennart turer till Irak och Saudiarabien. Då fortsatte sträckan genom Europa med en tvådagars färresa från Volos i Grekland till Latakia i Syrien. Men efter bara några resor kom kriget och flera gränspassager stängdes, så bilarna fick i stället gå landvägen genom Turkiet och det innebar äventyr.

– Genom Turkiet fanns flera kontrollstationer. På dessa kunde det sitta en gubbe med stämpel på en stol. De var inte alltid uniformerade så man kunde lätt missa, och missade man honom och stämpeln i dokumenten var det bara att vända och åka tillbaka. Det kunde bli 25 mil, förklarar Lennart.

Han berättar vidare att man i Turkiet inte heller fick sova vid vägen utan bara på tre ställen; Istanbul, Ankara och Adana. Hemresorna innebar upplastningar till Sverige. Huvudsakligen Volvogods som det bara i Tyskland fanns 180 olika platser att lasta på. Det innebar långa perioder i lastbilshytten. En Bagdadresa tog i regel tre veckor och en Saudiresa fem veckor, men det hindrade inte Lennart från att ha ett liv här hemma.

Han bodde först på ett hotell i staden mellan körningarna.

– En gång stötte jag ihop med en fastighetsskötare på Stampgatan som lovade höra av sig när en lägenhet blev ledig. Han hörde snart av sig och jag flyttade till lägenhet.

Omkring 15 år var Lennart hos Reinhold Öhman tills äventyrlusten tog över och Lennart sökte sig till utlandstrafiken.

Under lite mer än tio år arbetade han för Walter Lindfors Åkeri i Göteborg, vilket innebar körningar på Europa, Grekland, Saudiarabien och Irak. Den första perioden körde Lennart på Europa vilket snart även blev Grekland med två resor i månaden. Ett tag fick de inte köra igenom

– Jag gifte mig sommaren 1985 när jag var hemma men stack ut så min fru fick åka på bröllopsresa själv. Men hon var självständig, berättar Lennart.

Under slutet av 80-talet slutade Lennart hos Walter Lindfors. Men minnena från Mellanöstertrafiken är många. ►



Parkering i sanden. Mercedes-Benz lastad med flak, Volvo F12 från Stadsbud 2 i Malmö och Walter Lindfors F12 som Lennart körde vid tillfället.





Dubbelhelg innebar att förarna kunde umgås extra mycket. Här tillbringas ledigheten i Stuttgart medan Walter Lindfors Volvo F12 och Volvo F89 får vila.



Walter Lindfors köpte i mitten på 80-talet ett antal Volvo F12 med luftfjädring och Eurotroterhytt. Lösningen var smidig men hytten gillades inte alltid av förarna.



Lennart framför en rätt så ny Volvo F12 Globetrotter 1983 med tvåaxligt släp. En vanlig kombination hos Walter Lindfors.

Lennarts sista tunga lastbil, en Volvo FH16 610 som han köpte 2005. Med den kunde han lasta 65 ton på Goldhofer-trailern. (Foto: GLC)



Lennarts Volvo FH16 520 årsmodell 1996 importerades från Tyskland och fick byggas om ordentligt för att klara tungjobben. (Foto: GLC)



Lennart ska ut på ett av alla uppdrag under åren. Många mil har det blivit.

## ” Lennart blev sin egen för att kunna vara hemma hos familjen och köpte en Volvo FL6 14-tonnare med liftdumper av en åkare ansluten till GLC.

► - Jag ångrar inget. Det var en rolig tid och det är kul att ha gjort det, medger Lennart.

Lennart blev sin egen för att kunna vara hemma hos familjen och köpte en Volvo FL6 14-tonnare med liftdumper av en åkare ansluten till Göteborgs Lastbilscentral, GLC.

Bilen var leasad men Lennart köpte loss den. Däremot var det inte full beläggning på körningen, utan

Lennart fick fylla upp med att köra en av Scans bilar med korv två dagar i veckan. Efter något år som åkare sålde han liftdumpern och satsade på tyngre pjäser. Det blev en tungdragare av bröderna Mattsson som hade sådana på GLC/Tarton.

**Bilen var en Volvo F12** som gått 24.000 mil med en äldre maskintrailer, vilken hade alldeles

för kort lågbord och den byttes snart ut mot en VM-trailer med bättre mått och styrbar sista axel. Nästa bil var en Volvo FH16 520 importerad från Tyskland. 2004 investerade Lennart i en helt ny Goldhofer med styrbara axlar och 2005, när han fyllde 65 år, var det dags för en ny Volvo FH16 610. Lennart var nöjd med bilen även om det hände ett haveri.

- Efter 3.600 mil small motorn så de satte i en ny motor, berättar han. Åren gick och tunguppdragen för GLC/Tarton avlöste varandra. När Lennart passerat 70-strecket 2010 valde han att trappa ner och sålde hela ekipaget för att i stället satsa på att köra följbil.

Varningsbilsverksamheten är något som han fortfarande sysslar med. Just nu håller Lennart på att avverka den tredje följbilen, en Volkswagen Caddy Maxi från 2018 fortfarande ansluten till GLC.

**Många uppdrag är** för Thorstenssons Schakt & Åkeri AB i Älvängen och då ihop med chauffören Jörgen Wester. Annars förekommer det en del uppdrag för Fluckinger som har allt för Volvo Construction Equipment.

- Jag tänker inte ge mig ännu. Jag tycker om att jobba. Man blev väl tappad någon gång, skrattar Lennart som kan se tillbaka på ett långt och spännande liv på vägarna. □