



9-litersmotorn med sina 280 hk blev med tiden i underkant inom anläggnings-transporter. Men det fanns även motorsvagare versioner på 230 och 250 hk.



Lennart Aldegren har varit i branschen i snart 60 år. Dagligen kör han ut timmer ur skogarna.

## I hytten

**Namn:** Lennart Aldegren.  
**Bor:** Utanförl Munkedal.  
**Sysselsättning:** Pensionär som fortfarande kör.  
**Först körda lastbil:** Scania-Vabis LS75.  
**Favoritlastbil:** Volvo F89.  
**Antal lastbilar just nu:** 1.



Interiören är i det skick som när Ragnar Karlsson lämnade den. Passagerarsoffan utgör samtidigt en viluströning i hytten.



Fem meter Blidsbergsflak med automatläm och Hiab-Foco tipsats. Drygt 14 ton är lastförmågan vilket räcker långt.

# T-Scania för fritiden

Varje år dyker nya veteranlastbilar upp. Den magiska 30-årsgränsen innebär en ny laddning representanter för transporthistorian. Lennart Aldegrens Scania T93 från 1989 tillhör de senaste som veteranklassats.

Av Bo Norvinge (text & foto)

Rött och blått är färgerna som gäller i Valbo-Ryr utanför Munkedal. I alla fall hos Aldegrens Åkeri AB, ett företag som alltid fokuserat på skogstransporter. På gårdsplanen lyser timmerekipagen dock med sin frånvaro. Ett ensamt timmersläp är allt. Där står också en glänsande fin Scania T93 6x2 tippbil. Det är Lennart Aldegrens pensionssysselsättning trots att han fortfarande kör timmer på heltid.

– Jag har hållit på i branschen under snart 60 år. 1961 som 14-åring körde jag farsans Scania-Vabis LS75 Super, berättar Lennart som mest haft Volvo.

Ett antal fältprov för tillverkaren har det också blivit genom åren. På snare tid gällde i åkeriet däremot Scania och någon Mercedes-Benz.

– Egentligen ville jag ha en Volvo F88:a eller 89:a men ville också gärna ha en bil med näsa. Då blev det denna, säger Lennart och visar sin nyblivna veteranlastbil närmare.

Åkeriägare Ragnar Karlsson från Valbo-Ryr köpte T93:an i april 1989 som hade gått ett tag som demobil på Scania.

Ansluten till Uddevalla Lastbilcentral rullade boggibilen för fullt i anläggningskörning men på ålderns höst var inte full sysselsättning så viktigt för Ragnar, utan bilen blev stående på gårdsplanen. Ragnar ville mest köra på somrarna, men så mycket av det blev det inte heller.

– Jag sa till honom att jag ville köpa den när han blev pensionär.

Tiden gick och bilen stod kvar.

– Till slut stannade jag till när han var på gårdsplanen och då väntade han på en köpare. Men efter att jag övertalat honom då han lovat mig blev det till slut ett köp 2010, fortsätter Lennart.

Skicket var gott men som alltid fanns det saker att åtgärda.

Ett sådant var ett oljeläckage så Lennart tog Scania till RBG Bilar i Ed där de plockade isär för att lokalisera läckaget utan att lyckas hitta något. Det blev i stället nya tvärbalkar och kantlinor som ersatte dem som var mycket rostiga under flaket. Flaket är annars välhållat. Aluminiumlammarna var förskonade från de värsta bucklorna

– Ragnar ville alltid lasta bilen själv. Lätt blåstrade och lackerade ▶

## Fakta

**Bil:** Scania T93 H 6x2, 1989.  
**Motor:** DSC9 02, rak 6:a, 280 hk.  
**Hytt:** CT13 Daghytt.  
**Påbyggnad:** TS333 Hiab-Foco trevägstipp och Blidsbergsflak.  
**Antal växlar:** 10.  
**Tjänstevikt:** 10.580 kg.  
**Maxlast:** 14.420 kg.

Aldegrens Åkeris färger rött och blått fick det bil även om Lennart Aldegrens Scania T93 inte rullar i den verksamheten.



” Egentligen ville jag ha en Volvo F88:a eller 89:a men ville också gärna ha en bil med näsa. Då blev det denna.

Då Lennarts T93 levererades 1989 var 3-serien rykande färsk och modellen 93 var efterföljare till både 92 och den mindre 82. Någon originaltank i bra skick fanns inte att få tag på så det fick bli en bränsletank av lite nyare snitt.



Axelkonfigurationen 6x2 och Zetterbergs Robsondrive var det som fortfarande gällde i anläggningssvängen.



CT13 heter daghytten. Någon sovhytt fanns inget behov för till de uppdragen bilen var tilltänkt att utföra.

► blev lämmarna som nya, förklarar Lennart.

Läckaget visade sig senare bara vara ett ytterst litet, vid bränslepumpen. Nästa steg var att ersätta lastbilscentralens gröna färger med åkeriets i rött och blått.

**Bilen lämnades in** på Kopperöds Bilplåtslageri & Lackering som fick jobba med den under lediga stunder.

– Efter att inte hört något på ett par tre månader åkte jag dit. Då var den totalt nerplockad och ramren. De bytte rutor, lister och lampor och hade till och med tagit ner ljuddämparen och blästrat den.

Ett och annat lass för egen del har det ändå blivit under de senaste nio åren också. Efter att ha besiktat bilen och åtgärdat ojämn bromsverkan på löpaxeln är Lennarts Scania T93 nu åter redo. Och med den måttliga mätarställning på lite drygt 50.000 mil ska det finnas att ta av länge. □



Motorhuv, boggi med drivning på en axel, 4,20 axelavstånd och trevägstipp. Ett klassiskt recept inom bygg- och anläggningstransporter även i slutet av 80-talet.

# Tidig start

**Ture Aldegren, född 1909**, startade eget med en Ford V8 1949. Då handlade det om mjölkkörningar med krukor från gårdarna i Valbo-Ryr. Forden ersattes av en Volvo Rundnos.

På 50-talet skaffades ytterligare en bil, en Scania-Vabis L51, och åkeriet blev fortsättningsvis ett tvåbilsåkeri, med körningar med mjölkkanor på förmiddagarna till Färgelanda och Uddevalla och på eftermiddagarna timmer ur skogarna.

**I mitten av 60-talet** då mjölkcentralen i Färgelanda lades ner övergick åkeriet helt till rundvirkestransporter. Första lastbilen med hydraulisk kran blev en Volvo Titan Tiptop 1964.

1967 bildade Ture tillsammans med sönerna Lennart och Allan aktieföretag vilket med tiden övertogs av de båda sönerna. De delade dock på sig 1981.

**Lennart tog hand om** åkeriet som var anslutet till Västfrakt och Allan koncentrerade sig på jordbruket på Aldegrens fyra gårdar. Körningarna var för Munkedals Skogsförvaltning och under 90-talet hade Lennart fyra ekipage.

Från 1994 fram till 2002 utfördes transporter av massaved i en riktning och pappersmassa i retur från Rottneros i Sunne till Munkedals Bruk.

Från mitten av 90-talet körde åkeriet även för VSV och senare Moelven.

**Aldegrens Åkeri AB** har som mest haft åtta ekipage. Idag ser tio anställda plus några extrafrärlare till att sex ekipage rullar för Södra Skogsägarna, Göteborgs Stift och Derome.

Lennart är trafikansvarig men har lämnat över driften till yngsta sonen Staffan som gick in i delägarskap 2005.

Äldste sonen David driver Aldegrens Transport med fyra timmerbilar och de båda sönerna samarbetar sinsemellan vid behov.

Lennarts fru, Lisbet, sköter det administrativa för båda åkerierna. □



Ingela, sommarbarn från Göteborg, och Lennart sitter på stötfångaren på Ture Aldegrens Volvo Rundnos sommaren 1953.



Scania-Vabis LS76 årsmodell 1966 med hemmabyggt grill och en rätt så nylevererad Volvo F88 sensommaren 1969.



Under tidiga 90-talet körde åkeriet fältprov för Volvo med en maskerad prototyp av Volvo FH, vilken lanserades 1993 i sin ursprungliga form.

2016 hade åkeriet åtta ekipage. Fortfarande med övervikt åt Volvo. Idag med sex bilar är det tre av varje.



Volvo F12 Globetrotter årsmodell 1982. Lennart sitter på en Jonsered Super Z70 som gick i fältprov hos Aldegrens Åkeri.



Med extra påkostad lackering blev denna Volvo F12 från mitten av 80-talet en favoritbil Lennart aldrig glömmet.

1964 moderniserades åkeriet och den första timmerbilen med hydraulisk kran införskaffades. Det var en Volvo L4951 Titan Tiptop årsmodell 1964.

