

Titanen från Skultôrpe

Tore Danielssons veteranlastbilar är välkända i veterankretsar. Senast i raden är hans fina Volvo Titan från 1953 med släp i Kungliga Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens gröna kulör, ett ekipage som han faktiskt köpte redan för över 50 år sedan.

Av Bo Norvinge (text och foto)



Tore Danielsson i Odensberg. En sann entusiast av allt som rullar och mer därtill.

Odensberg ligger inte långt från Falköping i Skaraborg. Där är det rätt öde och tomt även om det är mitt på dagen.

Men när man står på Tore Danielssons grusplan mellan den klassiska verkstadsbyggnaden, den gamla BP-stationen och några träskjul faller man lätt in i fantasin om en annan tidsålder med betydligt livligare gata genom Odensberg, även om det kanske aldrig har varit någon högt trafikerad genomfart.

Man kan riktigt höra ett tradakipage mekaniska gnissel när det bromsar in för 90-graderskurvan och en Folkabubbla som startar efter att fått fyllt en kvarts tank Regularbensin på macken samtidigt som en Standard Vanguard med dåligt avgassystem drar på norrut.

Men fantasin blir snart avbruten av en entreprenör som med sin moderna pickup med skramlande släpkärra kör in på planen för att ställa av en planeringsskopa till en traktorgrävare.

Kvar efter uppvaknandet till verkligheten står där i alla fall ett Volvoekipage från 50-talet lackerad i Kungliga Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens halvmatta gröna kulör.

Ägare är Tore Danielsson som numera bor strax utanför Odensberg, men som förfogar över industritomten och också tidigare bott på platsen i en intilliggande villa.

Mest känd är annars Tores Volvo boggi-Titan, en L398 LFT som varit med i rallysvängen sedan restaureringen blev klar 2008. Årsmodellen är 1954 och den hade ursprungligen hemmaort Fjugesta hos Ragnar Wiktorin och sedan Allan Jansson fram till 1965.

Därefter hamnade det en Linden självresande tornkran på ramen, och när Tore hittade Titanen 2005 var det inte mycket med den. Åtvidbergshytten som satt på var i uruselt skick, men Tore hade lägligt en Flobyhytt i gott skick stående. Resten är historia och sedan snart tio år är den ett bekant och uppskattat inslag på landets veteranträffar.

Det var efter Tore var färdig med Titanen som han ställde sig frågan

vad som skulle göras härnäst. I hans omedelbara närhet fanns faktiskt en annan Volvo Titan som kunde utgöra grunden till nästa projekt.

Det var en L397 från 1953 som Tore köpte 1963 tillsammans med sex andra av samma sort som hade tjänat ut hos "vägförvaltning i Skultôrpe" som Rulle Lövgren säger i den kända sketchen "Sjukkassan" från 1968 där även Sten-Åke Cederhök medverkar.

Allt var klassat som skrot, mycket var plockat på bilarna men för 3.500 kronor blev alltihop Tores. Ett par Titaner gjordes i ordning till dragbilar och såldes vidare, men en av de sju valde han att behålla själv.

Tippflaket lyftes av och sattes på en traktorkärra. En Hiab-kran monterades och sedan gick den på området som motorredskap i Tores verksamhet.

– Den har gått för verkstaden här och burit och lyft, förklarar Tore.

Han startade sin verksamhet 1957 med att reparera entreprenadmaskiner. Under 60- och 70-talen hade man samarbete med en maskinhandlare i Falköping, en verksamhet som Tore senare också tog över. 1992 såldes allt inklusive ▶



Från 1956 blev vägmyndighetens fordon gula. Den halvmatta gröna färgen var ju allt annat än synbar, men det var så det var.



Förarmiljön är i dagens mått mätt minst sagt spartansk. Men på sin tid avverkades många mil på dåliga vägar bakom ratten i denna miljö.

Fakta

Bil: Volvo L397 VV1, 1953
Motor: D96 A, rak 6:a, 150 hk
Antal växlar: 10
Hytt: Be-Ge 1080 daghytt
Påbyggnad: Trevägstipp från Arosverken
Tjänstevikt: 6.455 kg
Maxlast: 5.540 kg
Släp: Korp & Söner KSV60, 1952, med trevägstipp
Tjänstevikt: 3.040 kg
Maxlast: 5.960 kg



Med ett enkelt handgrepp öppnas motorhuven. Bara några år tidigare var det mäsvingehuvur som gällde på de tunga vagnarna.



Hytten byttes troligen under slutet av 50-talet, därav de lite modernare detaljerna.



Instrumenteringen sitter centralt placerad på brädan. Färdskrivaren ersatte Tore med en vanlig hastighetsmätare.



Släpvagnskopplingen med kula och handske skapade huvudbry på registreringsbesiktningen, men de kom slutligen till sans.



Ekipaget gör sig riktigt bra på landet i Odenberg nära verkstaden Tore hade tidigare.

► motorredskapet till Ronny Ågren som drev vidare Odenbergs Mekaniska Verkstad.

Tore jobbade vidare i företaget i några år. 2008 flyttade Odenbergs Mekaniska in till Falköping och Tore passade då på att köpa loss Titanen som han en gång i tiden ägt.

– Hytten var illa medfaren men den hjälpte Edlund i Mellösa mig med och satte i nya stolpar. Undrar om inte Skultorps depåverkstad har bytt hytten, befarar Tore.

Hans teori styrks bland annat av den större framrutan som får hyttåret att luta åt 1959.

– När jag slipade ner den gula färgen på hytten hittade jag ingen grön under. Men däremot på bilen

fanns den gröna färgen under, berättar Tore och förklarar att den gula vägverksfärgen kom runt 1956.

– Motorn var heller inte bra efter alla kallstartar då man startat och kört i kanske tio minuter, men min bror jobbade i verkstan och hjälpte mig med motorn.

Flaket med tippen tillverkad av Arosverken i Västerås som satts på en traktorkärra och tjänstgjort på brödernas lantgård återtog, restaurerades och sattes tillbaka på sin forna plats på Titanen.

– Plogstället fick jag av en åkare i Bolltorp. Han hade det stående och det hade suttit på en Volvo och passade perfekt på Titanen, berättar Tore och förklarar samtidigt att han inte brytt sig om att leta efter någon

Renoveringen krävde sin man, men besvärligare var det nog att få Volvon registrerad igen efter att ha legat utanför registren i ett halvt sekel.

plog då han ändå inte vill köra med den på vintern.

Renoveringen krävde sin man, men besvärligare var det nog att få Volvon registrerad igen efter att ha legat utanför registren i ett halvt sekel. Att hitta rätt papper på bilen var inga större problem genom att med bilens chassinummer tillbringa lite tid i Landsarkivets bilkortslådor.

Men när det var dags för registreringsbesiktning i Falköping blev det stopp. Besiktningsmannen ville helt enkelt inte acceptera chassinumret L397-VV1-98, utan Tore fick vackert bege sig hem igen.

Att 98 betydde tillverkningsnumret och VV1 stod för serienumret som Kungliga Väg och Vattenbyggnadsstyrelsen av Volvo beställt kunde de inte få i huvudet.

Ett nytt försök gjordes våren 2009, men då i Skövde efter att Falköpingsanläggningen slagit igen. Samma sak där, och Tore tog mössan i hand och åkte hem igen.

Men än var inte handduken inkastad. Tore författade flera A4-sidor brev med ingående redogörelse till Transportstyrelsen och efter två veckor kom svaret att chassinumret är godkänt, men att han istället skulle åka till Jönköping.

Släpvagnen däremot gick lättare att få förståelse för. Den blev klar lagom till Skövdebesöket och papper till den hade också rotats fram på Landsarkivet. Efter lite dividerande om självläsande drag

och hur kulkopplingen fungerade släppte besiktningsmannen igenom släpet efter fyra, fem dagars funderande.

Vagnen har också sin historia. Det är en -52:a med trevägstipp byggd av Korp & Söner i Vänersborg som även den köptes loss från Skultorp ett par år innan Titanerna.

– Vi tog av framvagnen och satte resten på en gammal Volvo Rundnos som sedan användes i mina bröders jordbruk för att köra bort stenmurar, förklarar Tore.

Tiden gick, traktorer och vagnar blev effektivare så efter tio år sattes framvagnen tillbaka och släpet såldes. Tore lyckades i modern tid leta reda på den gamla släpvagnen som i illa medfaret skick stod på en

industritomt i Falköping, köpa loss den och återställa den i ursprungligt skick.

Flaket är byggt av återvunnet material, närmare bestämt plankor från statens beredskapslager. Dessa användes för att under beredskapstiden i järnvägsvagnarna skapa ytterligare liggplatser för soldaterna.

Hela området i Odenberg andas som sagt nostalgi. Förutom några ordentligt tunga pjäser i form av en Euclid bergtruck från 50-talet och en 55 ton tung NorthWest 80 lingrävare från 40-talet är Tores gamla bensenmack något som mest sticker ut och får alla sanna nostalgiker att stanna upp.

Macken, ursprungligen en Caltex byggd kring 1928, fanns då på Sankt Olofsgatan i Falköping och skulle rivas 1962. Efter förhandlingar fick Tore macken om han bara tog den därifrån, vilket löstes på två trakturvagnar. Och snart stod stationen i Odenberg.

– Det blev en BP-station som grannen skötte och vi sålde bensen i nästan tio år, men det gick inte att hålla på med det så vi slutade, berättar Tore när vi står i den trånga lilla macken bland gamla förpackningar med oljefilter, glödlampor och tändstift i sina ställ och en lång rad kilermmar hängande på väggen.

– Det stod tomt länge men när Ronny Ågren tog över gjorde han så de kunde tanka diesel. Om hälsan ►

► består kanske jag restaurerar den, säger Tore samtidigt som han låser ordentligt efter oss.

En annan av Tores välrenoverade lastbilar är hans Scania-Vabis L71 Regent från 1955 som en gång i tiden bland annat rullat hos Alfred Anderssons Åkeri i Vara. Regenten köpte Tore 1996 av Axel Winroth i Skara. Han hade i sin tur skaffat den under tidigt 70-tal för att köra matjord, vilket aldrig blev av utan den ställdes in i en lada och stod förhållandevis skyddad fram till 1996 då Tore blev tipsad om en grävmaskin som fanns på samma plats.

– När jag såg den tänkte det till och jag köpte bilen, fick hem den och gjorde i ordning den under ett par år, berättar Tore och tillägger att det i köpet också följde med en hästvagn som nu också är renoverad.

Be-Ge-hytten blev för övrigt utbytt under bilens verksamhetstid på Rekordverken i Öttum på 60-talet. Detta efter att en vild siskonfejld i hytten orsakat en allvarligare dikeskörning.

Det mesta har Tore gjort med bilen men motorn är inte rörd utan det sträcker sig bara till ett antal filterbyten. Intressant är också maskinsläpet som brukar få hänga med på veteranträffarna. Då oftast lastad med Målilla-Gårdveda Hembygdsförenings tändkulemotor. Ögrens Svets & Mekaniska i Kristinehamn byggde maskinsläpet 1952 och Tore hittade det i Gullspång efter att det stått undanställt i 20 år.

Vi passar också på att skapa oss en överblick över Tores samlande på olika former av maskiner och fordon på hjul, band och medar. Det finns det mesta i form av traktorer, en vägghvel, lösa motorer, vagnar och hästvagnar. Både egna och förvarade åt hembygdsföreningen.

Dessutom några personbilar. Bland annat den Volvo PV444 från 1953 som Tores far köpte ny januari 1954 tillsammans med ytterligare en -53:a i orenoverat originalskick som Tore hittade i Borås.

– Det är bra jag har haft att göra. Det är en väldigt tillfredställande när man jobbat med något och fått i ordning och ser att det fungerar.

– Jag har haft tur med mina bilar som aldrig krånglat utan vi har kommit hem varje gång, säger Tore med ett leende när han stänger igen porten till den stora garagelokalen.

Återstår nu bara att se vad som blir Tores nästa projekt. Blir det en grävmaskin, en bergtruck, en personbil, en bensinmack eller möjligen ytterligare en lastbil? □



Tore Danielsson flankerad av några av sina klenoder. Tre välkända lastbilar, en 55 ton tung linmaskin och familjens Volvo PV444.



Under motorhuven sitter en D96 A som ersatte VDA-motorn och bjöd på 150 hästar om man klarade sig utan turbo.



Tidsenlig akter där endast sidomarkeringsljus, EU-reflexskyltar och en modern registrerings skylt avslöjar att det är nu och inte då.



Reservhjulet sitter på släpvagnens framstam. Inga breddäck här inte, 7.50-20 var dimensionen som gällde i detta fall.



Trico har varit i branschen sedan 1917. Deras vakuumporkare sitter milt beskrivet lättåtkomligt mellan framrutan och instrumentbrådan.



För drygt 20 år sedan skaffade sig Tore en veteranlastbil. Det var denna Scania-Vabis L71 Regent från 1955 som fortfarande flitigt besöker träffarna.

BP-bensinstationen var ursprungligen en Caltex-mack i Falköping men fick ett antal extra år i Odensberg.



Titnen från 1954 har riktig presenning och lasset är repat. Till bilen har Tore också en tvåaxlig kärria, en xxxxxxxx.