

Tre generationer med en 88:a

I över 20 år stod FB88:an undagömd i skick som den var efter den sista körningen. Nu rullar den åter, men i stort bara till rallyn och träffar. Och någon renovering är det inte tal om heller. Bilen ska vara som den är. Punkt slut.

Av Bo Norvinge
(text & foto)

Pontinders Volvo FB88 används bara i hobby syfte. Men när något ska fraktas hem kan den självfallet komma väl till pass.



Johnny Pontinder i Deje hade en dröm om en Scania 140 med V8, men det blev inte riktigt så. Istället kom familjen över en Volvo FB88 i ett unikt skick.

– När denna dök upp blev det självklart. Det är inte så många kvar av dessa, menar Johnny

och lägger handen på framskärmen.

Bilen sköts idag värdsam av tre generationer Pontinder. Pappa Robert, sonen Johnny och sonsonen Albin, alla lika engagerade i 88:an som inte fick skåda dagsljus på nära ett kvarts sekel.

Det var Robert som hittade den, om man nu kan säga så. Han hade i alla fall hört talas om dess existens och han tog tillfället i akt att få saken bekräftad.

– Den stod i ett garage vid grusvägen som jag hyvlade och jag stannade väghyveln utanför och passade på att byta slitstål, berättar Robert.

Johnny och Robert är båda verksamma i entreprenadmaskinbranschen och Johnnys son Albin är på väg dit han också. Johnny driver Johnnys Gräv i Deje AB där han med sin Cat hjulgrävare utför tjänster för NCC. Robert var tidigare anställd på Lloyds vägmaskiner i Ekshärad. Nu har han jobbat för Kewab i cirka tre år.



Tre generationer Pontinder. Robert, Johnny och Albin. Alla med lika starkt intresse för lastbilar och maskiner.

Någon ljuddämpare sitter inte på den vilket ger ett karakteristiskt ljud från tiolitersexan.



► – Jag kikade in och där stod den, fortsätter Robert när vi står på tomtens hemma hos Johnny i Deje och beskådar den stilig blå flakbilen.

Dess historia var känd och minst sagt tragisk då bilens tidigare ägare förolyckades i samband med arbete med åkeriets andra lastbil. FB88:an hade efter denna händelse ställts in i garaget på fädernegården och där hade den stått orörd sedan 1992.

Vid ett senare tillfälle stannade Robert till vid garaget igen, men denna gång kom modern ner och hade nycken med sig. Snart ställdes naturligtvis också frågan om att få köpa den, något många hade önskat. En ville till och med skära ner den och göra en spannmålskärra till traktor vilket ju hade varit en katastrof. Men till slut fick Robert och Johnny köpa Volvon.

FB88:an har chassinummer 56171 och är av sista årsmodellen 1977 innan modellen F10 tog vid. Rejmes i Halmstad stod för leveransen under våren 1977 till Harplinge Inköpsförening, idag Lantmännen, som för övrigt kan skryta med att det är Sveriges äldsta lantmannabutik.

– Då tror jag det var en grönaktig färg med rött eller orange streck på den, säger Johnny lite försiktigt.

Sommaren 1986 hamnade bilen hos Kent Fogels Åkeri Nossebro. Men där blev den bara ett par månader innan den fortsatte sin vandring upp igenom landet till Värmland och Ulf Nilsson från Renstad en bit nordväst om Kil. Under den här tiden byttes eller kortades flaket. Hur som helst blev resultatet ett halvmeter kortare flak än ursprungligen.

Ulf hade 88:an tillsammans med en treaxlig tippvagn som hängde i VBG 730-draget. Mestadels bestod transporterna av spannmål. Mycket gick till Säffle eller Wasabröd i Filipstad men transporter utfördes även för Värmlandsmejerier

FB88:an är som när den rullade för fullt på vägnätet och ställdes in för snart 25 år sedan.

när deras mjölktankar skulle ut till någon mjölkgård.

Dessutom hittade Pontinders några gamla bredlastdispenser bland handlingarna, så en och annan barack kördes också för Kils LBC. Men så hände den tragiska olyckan 1992 och bilen ställdes som sagt in i ett garage och blev där fram till november 2013 då den fick komma ut från förvaringen.

Att beskriva renoveringen är ett relativt kort kapitel. Här talar vi inte om att bilen skruvats ner i minsta beståndsdel, renoverats och plockats ihop för att sedan förseglas med en blänkande lackering. Nej FB88:an är som när den rullade för fullt på vägnätet och ställdes in för snart 25 år sedan.

Ett bekymmer när den skulle hämtas var att man inte fick den att koppla ur, ett resultat av sprucken detalj till kopplingssystemet. Efter att ha ringt runt till skrotarna utan större resultat åtog sig Huzells att beställa en ny del från Tyskland. När den väl kom på plats visade sig lamellen ändå sitta fast. Men genom att starta på växel släppte kopplingen när bilen väl studsade över tröskeln på garaget och de kunde äntligen köra iväg genom skogen med sitt nya kap. Ett annat orosmoment var om den stått med glykol i kylsystemet. Utan hade det varit risk för torkade tätningar och annat men TD100:an höll tätt både då och än idag.

Sedan var det ju dags att besiktiga. De beslutade sig för att fixa till ljuset och göra ett försök.

–Vi blåste in för att besiktiga den,

men det var inte så enkelt. Vet inte hur många gånger vi var in men vi svarvade trummor och band, berättar Robert.

I december 2013 gick den till slut igenom.

– Boggidäcken satt på när vi hämtade den, de andra är bytta. Det är slanglöst fram men det satt det på när vi köpte den, förklarar Johnny och sparkar lite lätt på ett av framdäcken.

Han berättar vidare att varken hytt eller ram har blivit lackerade. Det är bara fälgar och stötfångare som har fått ny färg.

– En grej är att bilen ska se ut som den har gjort. Det var om inte ett krav så i alla fall ett starkt önskemål, berättar Johnny.

–Om det någon gång blir omlackering så blir det i samma färger. Även texten på dörrarna ska vara kvar, försäkrar Johnny och drar med handen över den eleganta skrivstiltstextningen.

Triangel, Michelingubbar och lite skyltar har kommit på det sista, men lite styling med inspiration på 70- och 80-tal ville man ändå ha.

Efter en stund vid vårt besök fattas ett beslut om att vi med det goda vädret kan passa på att hämta lite ved hos en bekant.

FB88:an mullrar igång och vi tar det stora steget före för att genskjuta den en bit längre fram för att få se den in action också. Efter en stund dyker bilen upp med Johnny bakom ratten och Albin på plats i passagerarsätet. Man kan bara konstatera att ett underbart ljud sprider sig i området, ett ljud som inte kan beskrivas, bara upplevas. ►



Drivdäcken är nya men boggidäcken satt på när Pontinder hämtade bilen hösten 2013.



Närsiktsruta med extra backspegel hörde 70-talet till. Hur bra det egentligen var är en annan fråga och lösningen försvann snart.



Ett plotter av strömbrytare och varningslampor är intrycket från förarplatsen på F88:an. Men så såg det ut.



Kils Lastbilscentral finns inte kvar så takskylden skapar nostalgikänslor. Och taktriangeln är kronan på verket.

Lite skyltar piffar alltid upp. En trafikbilslykt och Michelingubben sitter i grillen.

Garantibevis med tillhörande stämplat och från Rejmes i Halmstad från tiden på Harplinge Inköpsförening.



Det gäller att hålla tungan rätt i munnen när man sköter kranen. Men Johnny Pontinder klarar det galant.

Med Hiab-Foco TS300 tippflak och Hiab 650 styckegodskran på Lasses Konsol är 88:an flexibel.



– Ljuddämpare får ni aldrig sätta på den, sade mamman när vi hämtade den, berättar Robert när 88:an väl kommit utom hörhåll.

– När vi åker bort till henne för att hälsa på, då hör hon när vi kommer, säger han och ler brett.

Mest körs bilen till och från träffar och rallyn. Första året när väl våren kom blev det en träffturné. Premiären skedde på Svartåträffen följt av Tunga Rallyt Väst i Göteborg.

Under juni besöktes träffen på Älgsjövallen utanför Torsby och efter sommaren blev det en långtur till Södertälje och Åkarsvången. Men idag är vi ute på ett litet besök hos deras goda vän Lars Pettersson utanför Deje för att lyfta lite huggen ved inför kyligare tider. Johnny ställer smidigt på de välfyllda säckarna på flaket med hjälp av styckegodskranen, en Hiab 650 som han elegant men försiktigt sköter stående vid hydraulspakarna.

– Denna har nog suttit på en motortralla. Det satt hylsor som spärrade och den lyfte inte mer än 4,50 så det blev en överraskning när vi provade den första gången, berättar Johnny.

– Det var kran på den tidigare också men en virkeskran som de använde då de körde kyltankarna till gårdarna åt mejeriet, säger Johnny.

Den kranen fanns dock inte fanns kvar men däremot kran-konsolen som låg utanför garaget och följde med i köpet. Den är av modell Lasses Konsol tillverkad hos AB Smedby Mekaniska Verkstad i Malmköping.

När vi går ett varv runt bilen berättar Johnny att han konverterat den med hydraulisk hyttipp.

– Det satt ingen på den men vi fick tag på en hos Kalle i Eda. Hytten är nästan omöjlig att få upp annars, menar Johnny och avslöjar en liten fadäs på hemväg från träffen på Älgsjövallen ifjol.

– Det gick ett lager till övre spännrullen. Jag hörde att något stannade och det skrek lite i remmarna. Jag och Albin lyckades inte få upp hytten men vi tog oss försiktigt hem ändå.

Även i hytten ser tiden ut att ha stått still. Det mesta hör gårdagen till förutom på sin höjd några

mobiltelefoner. Några gamla häften ligger snyggt i mittfacket. Det följde mer en hel del dokumentation med bilen, bland annat en garantibok som berättar lite om FB88:ans liv.

En instruktionsbok för tippen från Hiab-Foco finns bevarad och förutom instruktionsboken för 88- och 89-modellerna finns ett tilläggshäfte då bilen är försedd med

modern nyckelstart istället för startknapp.

Och med ett enkelt vridande på nyckeln brummar 88:an igång och med lagom ljudliga toner rullar den iväg genom Värmlandsskogarna utanför Deje. Med en tryggad framtid väl omskött av Robert, Johnny och Albin Pontinder, tre generationers kulturarbetare med enormt intresse för klassiska lastbilar. □



Fakta

Bil: Volvo FB88, 1977
Motor: TD100 rak 6:a, 250 hk
Antal växlar: 16
Hytt: Sovhytt
Påbyggnad: Hiab-Foco TS300 trevägstipp och kranhylsor
Tjänstevikt: 11.230 kg
Maxlast: 11.770 kg

I över 20 år stod den garagerad hos den tidigare ägaren men nu rullar den ibland på det svenska vägnätet.