

ligtvis stor uppmärksamhet. Många hörde av sig och ville köpa den nya modellen som slog alla andra i backarna. En åkare skrev i ett brev till Scania: "Det var som en nagel i ögat att ha blivit ifrånaakt av dem".

Frågan är då varför det inte blev något av projektet. En del rykten lever kvar att bilen blev för tung framtill på grund av den stora motorn och att växellådor och bakaxlar inte höll för åttans 180 hk och hela 667 Nm i vridmoment. Vad gäller vikten verkar det vara ganska grundlöst då motorn vägde 200 kg mer och chassiförlängningen bara kunde ge några ytterligare kilo. Om man däremot byggde lastutrymmet fel blev det kanske lätt överlass på framaxeln.

– Jag har läst alla rapporter om de raka åttorna och det finns inget som pekar på att de kördes sönder mer några andra bilar, menar Sven-Eric bestämt.

Vad är då sanningen?

– Den hemska sanningen är nog så enkel att man bestämde sig för att lastbilsmodellen var onödig. Regenten kom med starkare motor och längre fram såg man turbon som hjälpmedel för att få nog så stor kraft. Jag har pratat med ansvariga som höll i projektet och det är bekräftat, man ville inte ha en lastbil till i modellprogrammet. Man skall inte glömma att det hela var ett försök och bilarna antagligen var en bra provbänk, exempelvis för de nya växellådor som skulle komma och den servostyrning som blev en riktig Scania-succé.

Många minns

Att dessa få bilar har blivit en legend ligger kanske i sakens natur. Hade den blivit vanligare kanske mystiken skulle försvunnit. Men

FAKTA



Bil: Scania-Vabis LS 85 50, regnr KNK 896, chassinr 85463, årsmodell 1952.

Ägare: Tommy Lindberg, Lyrestad
Motor: D811, rak 8-cylindrig direktinsprutad diesel på 11,3 liter. Effekt 180 hk vid 2.000 v/min, vridmoment 68 kpm (667 Nm) vid 1 200 v/min.

Växellådor: Huvudväxellåda G650, 5-växlad, synkroniserad utom första växeln, överväxel på femman. 2-växlad osynkroniserad separat monterad tillsatslåda. Totalt 10 växlar.

Boggi: 12 tons. Bakaxel med konisk enkelväxel. Utväxling 5,67:1. Elhydraulisk boggilift typ Tranåsverken.

Framaxel: 4,0 tons.

Fjädring: Halvelliptiska bladfjädrar.

Styrning: Fabrikat ZF-Gemmer servo-styrning. Vändradie 9,65 m. Rattdiameter 500 mm.

Bromsar: Bendix Hydrovac vacuum-hydrauliska 9½" med dubbel vacuum servo, 1-krets. Mekanisk handbroms med separat trumma på kardanaxeln.

Ram: Dubbelram av pressade U-profiler. Nitade tvärbalkar.

El: 24 volt, 133 Ah batterier, generator 300W. Bränsletank: 2 x 190 liter.

Hjul: Fälgar 7.5x20", däck 10.00x 20" runt om.

Hytt: (såldes som extra utrustning) Be-Ge 1350, 3-mans vilhytt av plåtklädd trästomme.

Påbyggnad: Eget byggt träflak 6,2 meter långt. Flakbotten 1¼" spontat virke med slitskiva, 1 meter höga lämmar av 1" hyvlat spontat virke. 16 st stakhål. Släpvagnsdrag Rockinger 40.

Mått: Hjulbas 5,0 m, längd 9,75 m, bredd 2,35 m.

Vikter: Totalvikt 16 000 kg, tjänstevikt 8 090 kg, max last 7 910 kg.

Tommy har sina funderingar:

– Efter de tillfällen jag visat upp bilen i höst undrar jag hur många som egentligen tillverkats. Skulle man räkna ihop alla som säger sig ha ägt eller kört en rak åtta, då blev det många hundra! Men så är det kanske med legender...

Tommy har i alla fall med sitt fantastiska bygge

försäkrat att legenden kommer att leva många år till. Nu fattas bar en sak: Ett tidsenligt släp. Och det är på gång kan vi intyga. Så nästa säsong får vi förhoppningsvis se ett komplett långtradarekipage av den modell som verkligen ligger till grund för Scania som "King of the road". •

