

# Last- bilen som inte fanns



Tommy kör sin raka åtta på legendariska gamla rikssexan vid Finnerödja.

Den kände lastbilsrenoveraren Tommy Lindberg har nästan från grunden byggt upp en Scania-Vabis från 1952. Bilen är replika på en av de provbilar som Scania byggde med rak åttacylindrisk motor. De blev en legend när långtradartrafiken kom igång på allvar under 1950-talet. Till kundernas stora besvikelse beslöt Scania att inte tillverka värstingarna som slog allt i backarna.

TEXT OCH FOTO: **STEFAN ANDERSSON**

• – Jag kommer ihåg när jag var liten och fick se Engmans-bilen komma hemma på vägen. Den var majestätisk både i utseende och ljud, minns Tommy Lindberg, som då bodde i Olofstorp ovanför Göteborg där alla Stockholmsbilar gick som inte klarade de låga vägportarna i Lerum och Floda.

Att Scania blivit legendarisk med sin V8-motor råder det inga tvivel om. Men lastbilen med motorn som hade åtta cylindrar på rad

har också blivit en legend. Visserligen tillverkade Scania bara fem stycken och med tanke på det är intresset för legenden väldigt stor. När bilarna gick i trafik stod de nämligen i en klass för sig själva med sin enorma motor som slog allt i sin styrka.

Vad gör man då när man heter Tommy Lindberg och vill återuppliva gamla nostalgiska minnen från barndomen? Jo, man bygger helt enkelt en likadan bil!

– Jag övertog ett projekt med en 135:a (LS 65 av 1952 års modell) som var konverterad till rak åtta en gång i tiden. Dessutom fanns på "lagret" en D811-motor som suttit i ett generatoraggregat. I tolv år låg projektet nere men efter påtryckningar från kompisar blev jag tvungen att göra något av det hela och den andra december förra året startades jobbet. 17 augusti klockan 17:00 i år var det klart när jag la i växeln och körde ner till Pärllallyt i Helsingborg. 1 800 arbetstimmar stod det till slut på "tidkortet".

## Scanias första fältprov

Det som säkerligen förstärkt legenden är att lastbilen egentligen inte fanns. De fem tillverkade fordonen utgjorde ett prov att använda Scanias nya D810-motor på lastbilssidan. Fabriken största motorer var avsedda för rälsbussar, bussar och till s k separatinstallationer som exempelvis generatoraggregat. Proven inleddes 1950 och varade fram till 1958 men det togs tidigt beslut om att lägga ned projektet. Lastbilsprogrammet skulle inte utökas med en rak åtta, eller LS85 som provvagnarna formellt hette.

Till saken hör att det dessutom dök upp ett antal "falska" åttor. Utanför fabriken registrerades befintliga lastbilar, framändrar från bilar ur L60-serien och Regenter förlängdes. Motorerna fanns ju redan på marknaden. Tommys bil är en sådan. Den såldes som ny till K-G Andersson i Kattarp för att sedan traktorregistreras och senare hamna hos Inge Nilssons



En bild av projektet innan utrullning 1 800 arbetstimmar senare.

i Perstorp. När den blev ombyggd till åtta vet inte Tommy riktigt.

– Motorn från generatoraggregatet ställde till lite merarbete då insprutningspumpen är placerad på vänster sida istället för på höger som det var på de äkta åttorna, berättar Tommy.

– Många timmar gick åt bara för att tillverka nya stag och ledningar, konstaterar Tommy när han öppnar den långa huven som är 30 cm längre än originalbilens.

#### Allt på lager

Chassiet fick bytas med ett från en Regent och tråhytten från Be-Ge var påbörjad i renoveringen. Allt annat till bilens chassi hade Tommy på lager. Efter många års idogt samlande fanns en del i "ladorna". Med delar från 135:or och Regenter var det egentligen inga större problem att få ihop bilen. Något flak fanns inte så det var bara att sätta igång, eget sågat virke fanns redan. Det tidstypiska träflaket har Tommy gjort efter eget huvud och diskuterande med andra kunniga på området.

Som kronan på verket skulle även ett riktigt lass finnas på flaket. Två kabelrullar med skyltar från Siverts kabelfabrik fick det bli. Naturligtvis med kabel och ordentligt fastsurade med kätting och spännbjörn.

– Synen när jag var liten finns fortfarande framför mig, den stora åttan med två kabelrullar på flaket. Valet av lass var självklart, men jag har fuskat med plastkabel så det är inte så många ton som det ser ut.

När Tommy startade motorn för första gången i februari var det en stor dag. Ljudet från alla åtta cylindrar och alla 180 hästar är majestätiskt. Alla vet att ljudet från Scania V8 idag är som en symfoni för lastbilsfolk.

Faktum är att på 50-talet var ljudet från den raka åttan något liknande. Hade lastbilen tagits upp i programmet hade kanske V8:an stått i skuggan idag...

Fotograferingen av Tommys raka åtta gör vi i Finnerödja på en bit av gamla rikssexan. Här rullade Engmansbilarna stadigt på den tiden. Men en stor tragedi inträffade alldeles här intill strax före jul 1954.

– Tre stycken långtradare kolliderade sent

olyckan fick köpa LS85 nr 1. Den hade hittills behållits av Scania och bland annat använts för hjälpkörningar vid naturkatastrofer i Italien och Holland. Men på så sätt kunde fältproven hos Engmans fortsätta med en likadan bil.

#### Projekt med fem bilar

En som har intresserat sig för projektet och letat reda på gamla dokument är Sven-Eric Johansson som jobbar på Scania utvecklings-



på kvällen. Antagligen somnade en chaufför och rände rakt in i Engmans åtta. Två omkom i den vållande bilen och olycksplatsen var en enda stor skrothög, berättar Tommy som pratade med folk som var på plats.

Engmans var väl hållna som provförare hos Scania så det hela resulterade i att man efter

avdelning:

– De fem LS85:na var faktiskt Scania's egentliga första fältprovbilar. Tre bilar placerades direkt hos Stockholmsläkare som hade långtradarlinjer. Där bland Engmans som körde på Göteborg och slukade många mil.

När bilarna började rulla fick de natur-

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 ifrånsatt 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 lastbilsmotoren 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 boggiölyft 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 bara 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". •

