

Klassiker i daglig drift

Bengt Johansson är det inte alla i Lerum med omnejd som känner till, men säger man "Knappen" är det desto fler som nickar igenkännande. Att sprida grusvägar är hans signum. Och bilen, en Scania T142, är de flesta bekant med då den rullat dagligen sedan 1986.

Av Bo Norvinge (text & foto), Bengt Johanssons samlingar (foto)



Bengt är vida känd för sina kunskaper i att sprida så därför blir det titt som tätt uppdrag att fixa till både grusvägar och vändplaner.

På en liten papperslapp fasttejpad på det gamla slakteriets träport finns en förfrågan om ett smärre köruppdrag.

– Det är en granne som vill ha ett lass hästgödsel, säger åkeriägare Bengt Johansson i Lerum samtidigt som han försiktigt pillar lossar lappen.

Han lägger ner den i sin väska som även innehåller dagens beräknade matbehov i form av två stora skinkmackor tillredda av sambon Maivy.

I en tid där många uppdrag levereras till olika fordonsdatasystem

kan detta ordersystem förefalla avlägset, men uppenbart fungerar det felfritt även om mobiltelefonen är det vanligaste orderverktyget även hos Bengt.

Han är mest känd under smeknamnet "Knappen" likt sin far då stället där de bodde hette Knapekulla.

– På däckverkstaden skrev de aldrig Gunnar Johansson med kritan på hans däck. De ritade istället en knapp.

Snart mullrar en V8 igång och Bengts lastbil backas försiktigt ut

ur verkstaden, och det är inte med stora marginaler. Verkstaden tillika garaget är en gammal slaktarbod från 1934 som Bengts far Gunnar Johansson köpte 1970 och satte portar på.

Mullret kommer från en Scania av årsmodell 1987 som närmar sig veteranåldern och som redan idag i allra högsta grad kan tituleras som en klassisk lastbil, eller kultlastbil.

Bengt fick sin Scania levererad från Börjessons i Alingsås i november 1986 inte långt innan modellerna uppdaterades och hamnade i 3-serien. Idag berättar mätaren

att 108.200 mil avverkats i anläggningssvängen.

Alldeles bakom står hans kassettsläp av fabrikat Alpus, även det klassiskt, eller snarare veteran då det tillverkades 1971. Under tiden Bengt kopplar vagnen beskådar jag ett monumentliknande verk mitt på gräsmattan utanför garaget. Ett Sörling bergflak som i en stålställning med kättingar hänger någon meter över gräsmattan.

Det är Bengts eget lösflakssystem och nu pratar vi om något utan koppling till de på marknaden



Många timmar, dagar och år har det blivit för Bengt Johansson bakom ratten på sin Scania T142, men han trivs fortfarande där.

förekommande snabbblåssystemen. Helt enkelt en vanlig tippflaksinfästning med bultade lageröverfall och tippkolv som måste skruvas loss. Det som skiljer är att flaket konverterats med luftkopplingar till spridarlämmen.

– När jag var som snabbast bytte jag flak på sju minuter, berättar Bengt på fullaste allvar.

Vi följer med ut i arbetsdagen. På agendan står att ett bil- och släplass med vägmateriel ska spridas. Efter att ha tankat upp dagsransonen av diesel i Gråbo rullar vi iväg ut på väg 190 mot bergtäkten. Det

går i ett lugnt och behagligt tempo och Bengt påtalar att han sällan har bråttom.

– **Men den skulle** varit högre växlad för om jag ligger i 80 då vrålar det i skiten, säger Bengt samtidigt som han lägger ur växeln och låter ekipaget rulla på i nerförsbacken.

– Jag rullar alltid ner, det har jag gjort i alla tider. De säger att växellådan inte får någon smörjning, säger Bengt med en frågande blick, förväntar sig en åsikt i saken och tillägger:

– Det gjorde jag alltid på 76:an och det var inga problem.

För en tid sedan gavs möjligheten att få prova en modern lastbil av senaste årsmodell, en 750-hästtars demobil från Volvo.

Och Bengt är inte den som rynkar på näsan för de moderna vagnarna utan är uppenbart imponerad av vad han upplevde.

– Den gick ljudlöst och upp för backarna märkte jag inte att det var lass. Den här för ju ett jäkla liv, erkänner Bengt men ändå med lite övermått.

Det var egentligen tänkt att 142:an skulle ersättas av en T143 1996 innan den serien skulle läggas ner, men det var lite oroliga tider så den affären blev aldrig av.

På Östad Säters bergtäkt lastas ekipaget upp med vägmateriel vilket inte tar lång stund och snart är vi ute på väg 190 igen.

Bengt håller sig oftast och gärna i närområdet. Att han tycker det är tråkigt att köra motorvägen ner till storstaden står snart klart.

– Igår körde jag bara ett lass från Göteborg annars så har jag ►

Lasset med vägmaterial tippas ur kassetflaket. Tippen från Hiab-Foco har hängt med över från Scania 141:an och fungerar felfritt.



► kört nästan fullt. Det rullar på som skam, men som jag säger så kör jag hellre två lass om dagen än fem, säger Bengt och skickar över buntan med färdskrivarblad som bevis att det dagligen kan bli kört så mycket som 25 mil. Många hör av sig direkt till Bengt med uppdragen men allt går genom Fraktkedjan Väst där åkeriet är anslutet.

– Farsan var med och bildade Lerums Lastbilcentral 1941, berättar Bengt och förklarar att Lerumcentralen gick ihop med Fraktkedjan 1986.

Men de stora jobben får inte Bengt vara med på bland annat på grund av miljökraven.

– Det är kanske många som retar sig på mig, men jag skiter i vilket, jag kan ställa bilen. Som bonden sa:

Nu när jag har pension går bondgården riktigt bra, säger han och skrattar gott.

Med alla år och alla mil i ryggen undrar man också om fadäserna i hans liv på vägarna men så mycket finns inte att berätta.

– Jag åkte av vägen när bilen var ny. Den åkte i halkan med bakänden före ut mot sjön, det är nog allt. Men det har varit nära några gånger;

– En buss försökte hinna svänga av vägen framför mig men kunde inte ta kurvan utan blev stående tvärs över vägen. Men jag kom förbi bakom, annars hade jag kört rätt igenom bussen.

Lasset ska till Gråbo Dynamit som säljer dynamit och utför produktionssprängningar. Med tanke på verksamheten ligger det en bit in i skogen och asfaltsvägen blir till

” Den har jag spritt många gånger, påtalar Bengt när vi slingrar oss djupare in emellan granarna på det packade Östadgruset.

grusväg, men ändå en jämn och fin sådan.

– Den har jag spritt många gånger, påtalar Bengt när vi slingrar oss djupare in emellan granarna på det packade Östadgruset.

Väl inne på Gråbo Dynamits område passar Bengt på att ta en rast. Dennis Wennerö som driver företaget tar i fikarummet tillfället i akt att berätta om sitt företag med anor tillbaka till 1937 då hans farfar startade Axel Andersson Stenhuggeri, som genom

åren haft en hel del lastbilar. Bland annat ett par Scania-Vabis 76:or på Göteborgs Lastbilcentral.

Bengt och Dennis hinner mellan kaffeslurkarna kivas lite om G89:an är snyggare än F89:an men enas om minnena om hur imponerande de var över Bulldog-76:orna på den tiden. Sedan kommer verkligheten ikapp och vägmaterialet ska ur flaken.

Bengt sprider billasset på planen och här kan inte annat än



Gunnar på Östad Säteris bergtäkt lastar 0-18 med en Volvo L220 hjullastare. En full skopa plus en liten, liten dutt på både bilen och släpet, sedan är det lass.



Instrumentbrädan i Scanian var toppmodern för över 25 år sedan, men fortfarande fyller den sin funktion till fullo.



Kassettsystemet är konstruerat av Harry Jannesson och baljan drivs av två kraftiga startmotorer som får sin energi från två stora batterier.



Garaget är trångt för den fullvuxna T142:an. Annat var det 1934 när byggnaden uppfördes som slaktarbod.

konstateras att han kan sin sak. Lite kraftsande med krattan är allt som krävs efter att tre strängar lagts efter lastbilen.

Därefter är det kassetthaket som ska lossas. Släpet är ett före detta skogssläp av årsmodell 1971 som inhandlades 1979. Timmerbankarna ersattes av ett kassettsystem baserat på åkeriägaren Harry Jannessons system där baljan drivs elektriskt istället för hydrauliskt.

Bengt köpte växellåda, axelstål och lite drev av Harry Jannesson. Sedan gjordes kassettbodyggnationen på en verkstad i Stenkullen och baljan tillverkades hos Floda Cementgjuteri.

– Kolla, ingen olja på marken, ropar Bengt efter att ha dragit över flaket på bilen.

Efter att ha tippat lasset i en hög och kört tillbaka flaket på släpet bär det iväg tillbaka till civilisationen.

Bengt berättar om ett tillfälle när han blev stoppad på kontrollplatsen utanför Göteborgs hamn. Någon myndighetsperson hade skrivit fel på intyget och i raden för släpets registreringsnummer fört in 141:ans (se vidstående artikel) nummer vilket vid kontrollens tidpunkt förvandlats till en Apollo motorcykel från 1950-talet.

Det var något som polisen såg allvarligt på. Men det hela löste sig efter en tur till Bilprovningen i Mölndal där de justerade misstaget med Tipp-ex och en auktoritär stämpel.

Några större reparationer har det inte blivit på 142:an. Bengt hade ur ►

► bränslepumpen för ett par, tre år sedan och lät renovera den. Därtill i stort bara de vanliga slitdelarna.



Nostalgi på hög nivå. En takskytt från Lerumcentralen, Michelin-gubbar i olika former och diverse klistermärken pryder garaget.

– Jag har aldrig dragit av några drivaxlar, det lovar jag på hela min släkt, säger Bengt med stort eftertryck.

– Hade det inte varit att man brötade (i detta fallet donade, grejade, reds anm) på lördagar så skulle man inte kunna ha en sådan här bil, säger Bengt som inte klarar av att bara sitta hemma.

Det mesta fixar han själv. Robson-rullarna är nyligen renoverade och uppmålade, åtminstone den ena eftersom färgen tog slut.

Han har för övrigt målat bilen själv, två gånger dessutom.

Bengt har aldrig varit rädd för att jobba. Det var förr inte ovanligt att han gjorde några byten i Arboga för olika tradaråkare.

I morgon står på programmet att åka ner till Göteborg för att hämta ett lass gravgrus till Lerums Kyrka.

Bengt Johansson släpper loss kassettsläpet och innan Scanian ska in i garaget ska lasset med hästgödsel köras till grannen. Först därefter kan orderlappen som satt på porten läggas till handlingarna. □



Fakta

Bil: Scania T142 6x2 42, 1987.

Motor: V8, 400 hk.

Antal växlar: 10.

Hytt: CT13 daghytt.

Påbyggnad: Hiab-Foco tipp.

Tjänstevikt: 11.340 kg.

Maxlast: 13.660 kg.

Släp: Alpus 220-650 T1, 1971.

Tjänstevikt: 5.920 kg.

Maxlast: 14.080 kg.

Åkarna på Knapekulla

Bengt Johanssons farfar Ivar Johansson, född 1887, var lantbrukare och hade enligt uppgift bland annat en fransk Delahaye. Mycket mer uppgifter än så finns inte förrän året 1940 då han köpte en ny Volvo Rundnos ur 125-serien med Hesselmanmotor. Ivars son Gunnar tog med tiden mer över åkeriverksamheten. Vid krigsslutet försågs Volvon den med en bättre begagnad Flobyhytt och 1947, året då Bengt föddes, monterades en Ryhds-boggi på den. I 13 år rullade den bland annat på Stockholm.

– Han hade blå lanternor på taket men dem tvingades han ta bort då folk kunde tro att det var bussen och skulle försöka stoppa honom och bli överkörda, berättar Bengt.

1951 var det dags för en begagnad Volvo Rundnos, då en LV154 från 1948 med dieselmotor, boggi, fast flak. 1956 utökades fordonsparken till två enheter då en ny Scania-Vabis L51 tippbil köptes in. Boggi-Volvon ställdes av 1957 och ersattes av en Rundnos med tippflak och Flodahytt.

Scania-fyran byttes 1961 in mot en Scania-Vabis L55 och Rundnos blev i sin tur 1966 ersatt av en Scania-Vabis L76, en bil som Bengt som började köra direkt efter skolan. Men 1967 beställdes för honom istället en ny Scania-Vabis LS76 dragbil för transporterna för A-Betong i Sjövik och den trötta L55:an byttes in.

– **De ville sälja en med den nya hytten** men jag ville ha den med raka dörrar, berättar Bengt som till slut slapp päronhytten.

1974 köpte Gunnar en bättre begagnad Scania L110 utan turbo från 1971 vilken senare försågs med en turbomotor från en av Stig Anderssons (Stigs Center) välta tankbilar. Storinvestering blev det 1978 då en helt ny Scania LS141 kvitterades ut. Denna körde Bengt till 1984 då han köpte loss den för att bli sin egen.

Gunnar gick i pension och sålde sin Scania L110 året 1986.

– Det var tårar i ögonen på honom när han sålde bilen sa morsan.

Gunnar själv körde nästan uteslutande för Lerums Kommun under de sista 15-20 åren. Han sopade på våren och plogade snö på vintern och han tog kommunuppdraget på stort allvar.

– När de ringde var det full fart och var det så att morsan inte var färdig med mackorna slet han med sig väskan i farten så hon höll på att flyga med ut genom dörren. Förmannen på kommunen sa att han ofta inte hann att lägga på luren innan farsan stod i dörren, berättar Bengt som alltså drev vidare sin verksamhet och 1986 bytte till den Scania T142 han kör än idag.



Vägunderhåll anno 1929. Bengts farfar Ivar Johansson sitter i lastbilen med vattentanken och körde troligen direkt för väghållarna.



Gunnar pysslar om sin Volvo Hesselman från 1940 vid Shellmacken i Öryd mellan Stenkullen och Floda omkring 1946.



Första Scania-Vabisen blev en ny L51 från 1956. Den rullade med anställd chaufför fram till 1961 då den ersattes av en Scania-Vabis L55.



Far och son, Bengt och Gunnar Johansson, framför Scania LS141:an från 1978. Strax bakom står Gunnars Scania L110.

