



På ritkontoret gjordes mycket av design- och konstruktionsarbetet. Allt under överinseende av Helmer Petterson själv.

Motormannen Helmer Petterson

Civilingenjör Helmer Petterson stod fader till mycket inom fordonbranschen, från gengasaggregat till folkbilar, sportbilar och tillbehör. Hans lastbilshytter kom däremot lite i skymundan för alla andra innovationer och konstruktioner.

Av Bo Norvinge (text), Volvos historiska arkiv (foto)

Mekaniker, konstruktör, innovatör, industridesigner och projektledare. Helmer Petterson kunde titulera sig på många sätt. Han uträttade och skapade en hel del genom åren men mycket har också fallit i glömska. Hur många minns idag den eleganta HP-hytten, eller att det var Helmer Petterson som formgav Snabbe-/Trygge-hytten?

Helmer Petterson föddes 27 mars 1901 i Arboga men flyttade till Kristinehamn där hans far startade C. E. Pettersons Mekaniska Verkstads AB. Helmer hade i sin ungdom ett stort motor- och teknikintresse. Motorsport blev hans hobby och han tävlade på motorcykelmärken som Harley Davidson, Indian och Henderson/Excelsior.

Hos Josef Erikssons cykelfabrik i Uppsala som var generalagent för

Excelsior blev han sedan fabriksförrare och deltog med stor framgång i ett stort antal motortävlingar i landet under åren 1921-1923. 1924 åkte Helmer till USA, där han fick anställning som mekaniker hos Excelsior Henderson Motor Corp. i Chicago med ansvar för att trimma Excelsiorlagets dirt track-maskiner, och han blev samma år chef för racingavdelningen.

Helmer Petterson var tillbaka i Sverige 1928 för att ordna med

visum. Meningen var att han skulle emigrera till USA. Efter ett och ett halvt år var formaliteterna klara och han återvände, till Kalifornien där han fick ansvar för servicen på Los Angeles-polisens motorcykelpark. Den stora depressionen medförde dock att Helmer återvände till Sverige 1932.

Han fick då anställning på Stockholmsfirman Arvid Stedt & Co som

sälde GM. Där inleddes gengaskarriären genom projektet att ta fram ett kolgasaggregat. Helmer blev specialist på gengasaggregat och konstruerade flera gasblandare. Han trimmade och tävlade också med Stedts aggregat.

1934 anställdes Helmer som konstruktör av gengasaggregat vid Isbergs Bilservice i Oslo där han var under fyra år. Sedan väntade Stockholm och jobb som verkstadschef hos Gustaf Byrenius under ett år.

Därefter fick Helmer anställning i Örebro som verkstadschef hos Ford-försäljaren Gustafsson & Görtz där han tog fram det berömda Lion-aggregatet av pivot-typ. Med ett sådant efter en Mercury tävlade han i KAK:s gengastävling i Örebro 1940.

Sommaren 1942 anställdes Helmer på Volvo och knöts till deras utvecklingsavdelning. Hans vän Assar Gabrielsson såg potentialen i Helmers



Helmer Petterson var en motortokig innovatör och duktig mekaniker med sinne för stil och elegans, men också funktion.



På 1920-talet var Helmer Petterson en av de mest framgångsrika motorcykelförarna i landet. Han tävlade på Excelsiors motorcyklar.

Foto: Tekniska Museets samlingar

kunnande inom gengastekniken. Volvo själva hade flera aggregat i sitt utbud men Helmer bjöds in för diskussioner kring ett bättre aggregat. 1943 började försäljningen av hans konstruktion HP-1, ett kolgasaggregat som monterades bak på personvagnarna.

Detta år kom Helmer också att bli involverad i en betydligt mer välkänd Volvoprodukt - PV444. Helmer hade idéer på en liten personbil

för efterkrigsmarknadens behov och föreslog dessa för Assar Gabrielson i samband med en Skövderesa. Volvoledningen tog dessa till sig och kopplade in ingenjör Eric Jern som ansvarig för projektet som tillsammans med Helmer och verkställare Axel Roos drog upp riktlinjerna för den nya personbilen.

De tillsammans med en grupp på ett 40-tal Volvoanställda skapade den ►



I snickeriverkstaden sågades alla hyttbitar av ramverket i trä omsorgsfullt till i bandsåg, hyvlades och frästes.



Troligen en av de två prototyperna tidigt 1949 med lite kantigare bakruta än de rundade som kom i serieproduktion.



Hytten placeras liggande på rygg så att den främre hytt dörrstolpen med a-stolpen av aluminium kan passas in på plats.



Personalen passar in dörrsektionen tillverkad av aluminium för det skjutbara sidorutan som kännetecknade HP-hytten.



En av de anställda monterar ihop den elegant designade benvita körriktningvisarspaken. Den fanns också i svart.

► svenska folkbilen som premiärvisades i september 1944 men kom att levereras först från februari 1947.

Ett av Helmers verk som kom i skuggan av PV444 var HP-hytten. Den tog sin start då en direktör för en större möbelfirma tyckte att det skulle finnas elegantare lastbilshytter. Han önskade att allt till hans firma skulle se propert ut, så också hans lastbilar.

Helmer fick något att tänka på. Hytten skulle byggas på lätt utbytbara standardiserade komponenter, vara stark och elegant samt bjuda på bra körställning och god sikt. Efter några månader fanns ett förslag på en ny hytt som överlämnades till Volvos ledning, vilket godtog och ett par provhytter kunde byggas.

Till dessa var det Kockums Flygin-dustri i Malmö som formpressande den krysslimmade faneren, mer känt som plywood. Bolaget Helmer Pettersons Fabriks AB registrerades i december 1948 som dotterbolag till Volvo. I styrelsen noterades Helmer Pettersson som vd och styrelseledamot tillsammans med Ture

Gustaf Andersson, försäljningschef på Volvo, och juristen Carl Henrik Porat Norlander.

Eftersom detta var ett dotterbolag till Volvo kan man kalla det Volvos första egna hytt. Den tillverkades för Volvolastbilar, marknadsfördes som Volvohytten och såldes

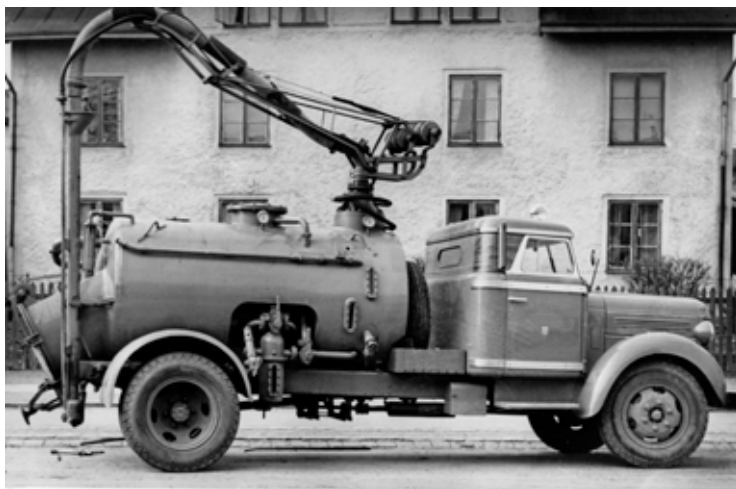
via Volvos återförsäljarnät. Mer känd som Volvohytten blev sedermera GN-hytten från Gösta Nyströms i Umeå. Konstruktionen på HP-hytten var säregen, inte bara genom sina blanka lister och sin djärva formgivning.

Många hyttillverkare valde på den tiden en trästomme klädd med plåt.

Helmer valde plywood i stället för plåt och det gav bättre värme- och ljudisoleringsförmåga. Dessutom billigare pressmallar som medgav mindre serier. Plywooden och trästommen böjdes till i elektriskt uppvärmda fixturer. Bland annat var hyttaket pressat i ett helt stycke av plywood.

En del komponenter i hytten var av aluminiumgjutgods. Exempelvis hörnstolpar och a-stolpen som kunde göras extra smal vilket gav en bra sikt för föraren. Hytten fanns i två bredder. Den smalare hade enkel bakruta och den bredare dubbla fönster. Helsoffa var det för förare och passagerare. I den bredare hytten fanns på var sida mellan soffan och dörrarna en extra liten sittpall.

Hytten hade inte några vanliga fönsterhissar i dörrarna utan minimala skjutfönster, i princip utan möjlighet att få ut huvudet genom. Nästan uteslutande hamnade HP-hytterna på Rundnosmodellerna. En sägs dock ha suttit på en Långnos som ägdes av ett av de större skogsbolagen och ►



Volvo L223 från omkring 1950, med ett tyskt slamsugningsaggregat, tillhörde Norrköpings Stads Byggnadskontor



Termen hyttprovning användes till bilden med personalen upplagen på hyttaket, men det hela var snarare arrangerat i pr-syfte för att påvisa hyttens hållbarhet.



Lackerad träfaner, blankpolerad aluminium och helsoffa bjöds föraren i HP-hytten på. Att Helmer inspirerats av USA går inte att ta miste på.



HP-hytten stod för nytänkande. I annonserna beskrevs fördelarna som skulle locka kunder med sinne för stil och komfort att satsa på den moderna hytten.



Turnébilar som lanserade den nya dieselmodellen L245-serien sommaren 1949 var utrustade med HP-hytten.

► i alla fall en hamnade på en L201 Spetsnos/Flugsnappare. Den finns bevarad i gott skick och är den enda kända överlevaren.

HP-hytten blev långt ifrån någon försäljningssuccé. Hur många som tillverkats och hur länge är okänt men det verkar som att majoriteten levererades under 1949-1950.

Under sommaren 1951 avgick Helmer Petterson som både vd och styrelseledamot i bolaget men fortsatte att arbeta för Volvo.

Bland annat designade han tillbehöret gangsterkepsen av plexiglas till PV444. Men det var inte alls slut med det lastbilsrelaterade arbetet för det. Han stod för designen till L420 Snabb och L430 Trygge (senare F82/F83) vilket nog är okänt för många. Modellen, som togs fram som en frambyggd variant av L340 initialt med namn L4301, lanserades hösten 1956 som L420 med hytt tillverkad på Olofströms-verken.

Helmer Petterson Fabriks AB fusionerades i juni 1958 med Köpings

Mekaniska Verkstads AB, KMV. Helmer fortsatte som konsult att vara produktiv inom Volvo.

Han var bland annat tongivande i framtagandet av sportmodellen P1800 då han fick i uppdrag av Gunnar Engellau att beställa och övervaka designarbetena på det



HP-hytt på Spetsnos var inte så vanligt. Det enda kända bevarade exemplaret, en L201 från 1949, finns hos åkeriägaren Curt Sillström i Östersund. ()

Foto: Jan Andersson

italienska designföretaget Frua i Turin.

Samtidigt hade Helmers son Pelle sin praktik på platsen och enligt legenden var det Helmer som smög in sin sons designförslag som ett femte bland fyra, två vardera från

Frua och Ghia. Det var Pelles förslag presenterat som en Ghia-design som Gunnar Engellau föll för. Det hela uppdragades men designvalet stod fast och Pelle fick leda färdigställandet på Frua av en trämodell och prototyperna av P1800 med svensk formgivning i italiensk stil.

Även utanför Volvo satte Helmer sina spår. 1966 uppfann han för båtar ett sensationellt drevsystem med felvänd propeller som drog fram istället för att skjuta på. Patentet såldes till KG Knutsson som lämnade över ritningarna till Nymansbolagen. Helmer Petterson gick bort 2 augusti 1980. Hans son Pelle Petterson fortsatte att ta framgångssagan in i modern tid genom att konstruera och designa segelbåtar, mopeder, takboxar, gräsklippare med mera och inte minst genom triumferna inom seglingen.

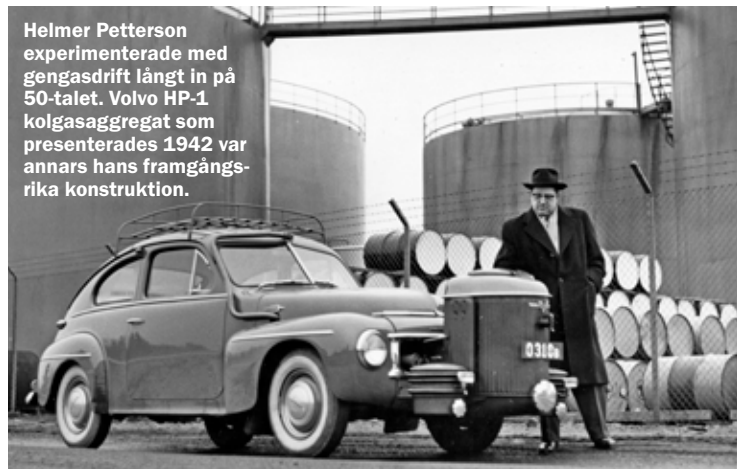
Varumärket Pelle P inom konfektion, det är dottern Cecilia Petterson som står för den succén.

Det blir fyra generationer Petterson som stått för ett otal stora framgångar inom sport, uppfinningar, konstruktion och design. □

Foto: Torbjörn Berggrens samlingar



Volvo LV143 från 1946 gick med Tranåsaggregat som bärgare i Laxå från 1954 till 1965. Den hade den bredare HP-hytten med bubbla bakrutor.



Helmer Petterson experimenterade med gengasdrift långt in på 50-talet. Volvo HP-1 kolgasaggregat som presenterades 1942 var annars hans framgångsrika konstruktion.

Foto: Pelle Petterson



Prototyp till L3401 som den först hette, men snart L420 (och L430). Slutresultatet som lanserades 1956 fick dock inte lika exklusiva bårder i rostfritt, navkapslar och kromsarger runt lyktor och i grillen.



Helmer Petterson vid en av de tre prototyperna av Volvo P1800 som hans son Pelle Petterson hade huvudsakligt designinflytande på.