

Sammanlagt 2,4 kubikmeter lastutrymme. Högt i tak och tålig som få. Samtidigt mer sofistikerad än gamla Duett. Tapetserare Berggren visste vad han gjorde när han investerade i Bulkverkstans Volvo 145 Express.

Året var 1975, mitt under kärnkraftsdebatten, bara dagar efter att Björn Borg som förste svensk segrat i Davis Cup.

NÄR ASKO Horttana i Hallstahammar sedan tog över någon gång våren 1990 höll den gamle fortfarande skenet uppe. Expressen såg riktigt fin ut i välvaxad 108 blå och delar av inredningen noggrant omklädd av mästare själv.

Men under den välskötta ytan hade 15 års transporter av omklädda tagelsoffor och stoppade DUX-fåtöljer satt spår.

– När jag tog bort skärmarna var det slut på det roliga, berättar Asko över en kopp kaffe därbak i husvagnen. På fat förstås, med dammsugare som tilltugg. Som det bör i en campingveteran.

Sammantaget, sett så här i backspeglarna, blev det en rätt omfattande rostrenovering.

– Inte klokt att det kan oxidera så på 19.000 mil. Torpedsidorna bakom skärmarna var i princip helt borta. Lika kexig var plåten under luckan i glasfiber där bak. Samma sak med trösklar och delar av golvet.

– Ett tag tänkte jag skrota den. Men de är ju rätt ovanliga, det tillverkades ju bara runt 4.000 stycken, mellan 1970 och 1973, så när den var rostlagad ställde jag ner den i källaren. Där fick den stå medan jag renoverade huset. Det tog ett tag. Sedan byggde jag en kåk åt brorsan och renoverade ett torp åt en bonde också, förklarar Asko.

Med det andra klart, var det Volvons tur igen. I expressfart den här gången.

– Originalspisen, en B20, hade tidigare donerats till en 34.000-mila-Amazon jag köpt av en baptistpastor. Med maskinen urplockad på den här gick det liksom inte att undgå se framvagnen som behövde renoveras.

SÅ INNAN det var dags att stoppa i den fabriksrenoverade utbytesmaskinen från SVIS blev det både nya bussningar, fjädrar och dämpare. Och med upp- ▶

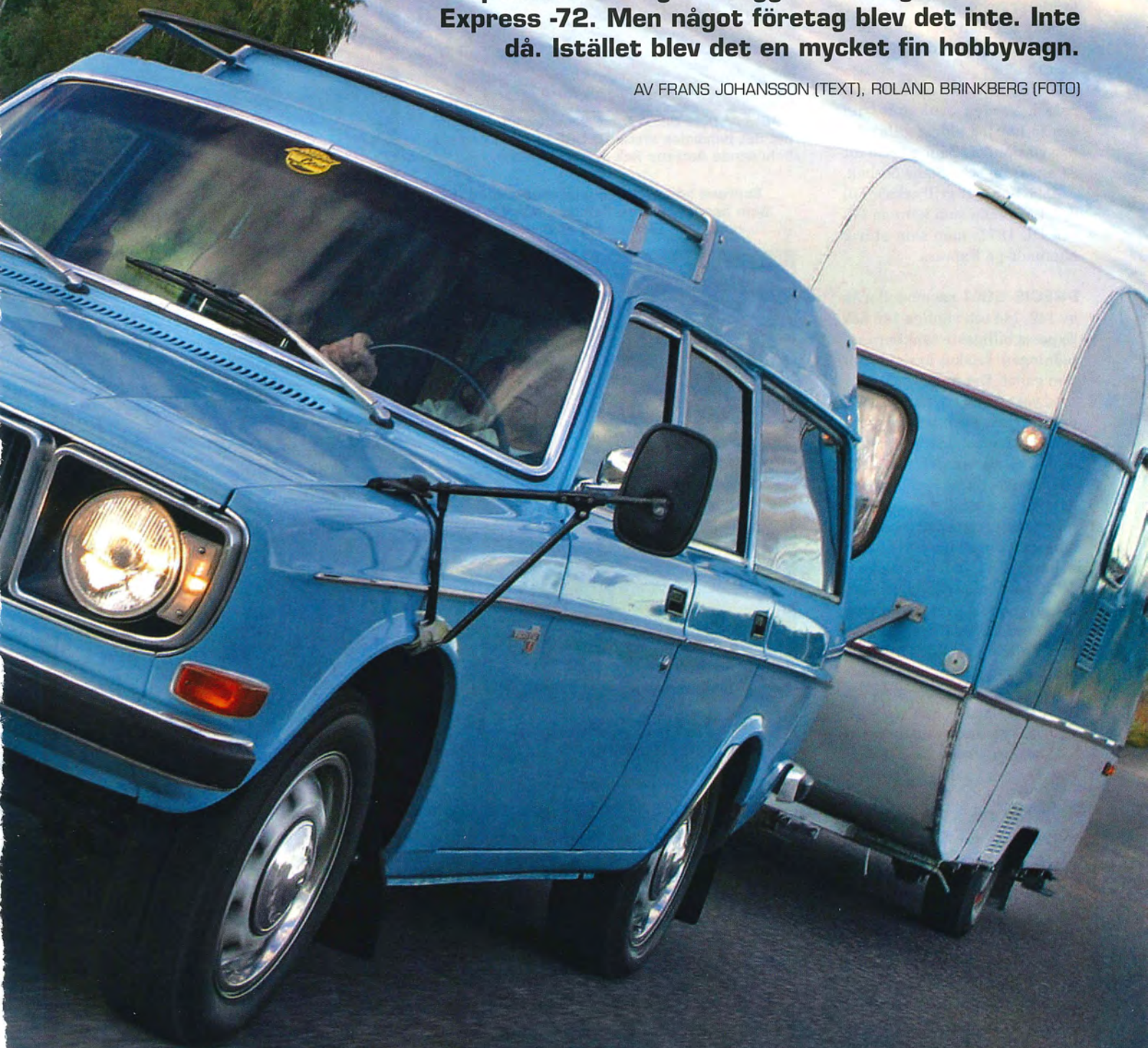
GA



MPINGVETERANER MED HÖGT I TAK

Snickaren Asko Horttana i Hallstahammar skulle egentligen starta egen rörelse. Så han köpte firmabil, tapetserare Holger Berggrens avlagda Volvo 145 Express -72. Men något företag blev det inte. Inte då. Istället blev det en mycket fin hobbyvagn.

AV FRANS JOHANSSON (TEXT), ROLAND BRINKBERG (FOTO)



► fräschade grejor framtill såg bakvagnen hemsk ut ...

Så rullade det på tills hela bilen fått sig en genomgång. Och nog för att han varit noga Asko. Men något originalfilande, inabsurdum, vill han inte veta av. Med en Express ska man få göra vad man vill, det är grundprincipen. Högt i tak ska det vara, det gäller nu som då.

– Till Express använde Volvo vad man hade hemma på hyllan för dagen. Så det är inte lätt att veta vad som är rätt eller fel. Jämför man bilar av samma årsmodell kan det skilja en hel del, förklarar Asko.

Självt har han tagit ut svängarna med nyare dörrar med krockbalkar.

– Ville få bort ventilationsrutan. Vreden brukar lossna och så har jag aldrig gillat det där visslandet. Så jag satte dit 84:ans fram och 82:ans därbak.

Asko har bytt grill också. Till den tredelade som kom på GL och DL 1971, men som aldrig hamnade på Express.

PRECIS SOM basmodellerna av 142, 144 och vanliga 145 fick Express billigaste tänkbara inredningen. I Askos är det brunt som gäller. Det mesta original.

– Lyckades få tag på nya dörrpaneler både fram och bak, köpte dem på någon marknad, men jag har glömt var, förklarar Asko och sträcker på sig i soffgruppen där bak i vagnen.

Det som återstår ett göra iordning på bilen är innertaket. Än så länge håller han till godo med det skamfilade originalet, men det lutar åt ett nysytt. Att köpa rakt över disk går inte. Det är en ovanlig bil det här. Baksätet klädde tapetserarmästare Holger Berggren om redan på sin tid. Praktisk som han var snitsade han dessutom till ett prydligt förtält i 70-tals orange tältväv med tak i galon.

MYCKET PÅ Askos expresslastare är marknadsfynd. Resultatet av aktivt samlande under många år. En bit här och en där. Nya kofångarskenor på ett ställe, 5,5-tums GL-fälgar på ett annat.

Egentligen ska det vara vanliga 5-tummare, men som sagt Asko är inte den som lider för att allt inte stämmer hundra procentigt. Är han på humör kan det bli ATS också. En fin uppsättning ligger i garaget och väntar.

– Två saker bara: Overdrive ►



B20:n är bytt till en fabriksrenoverad. Inte för att det behövdes efter 19.000 mil, men en väl behövande Amazon fick originalmotorn.

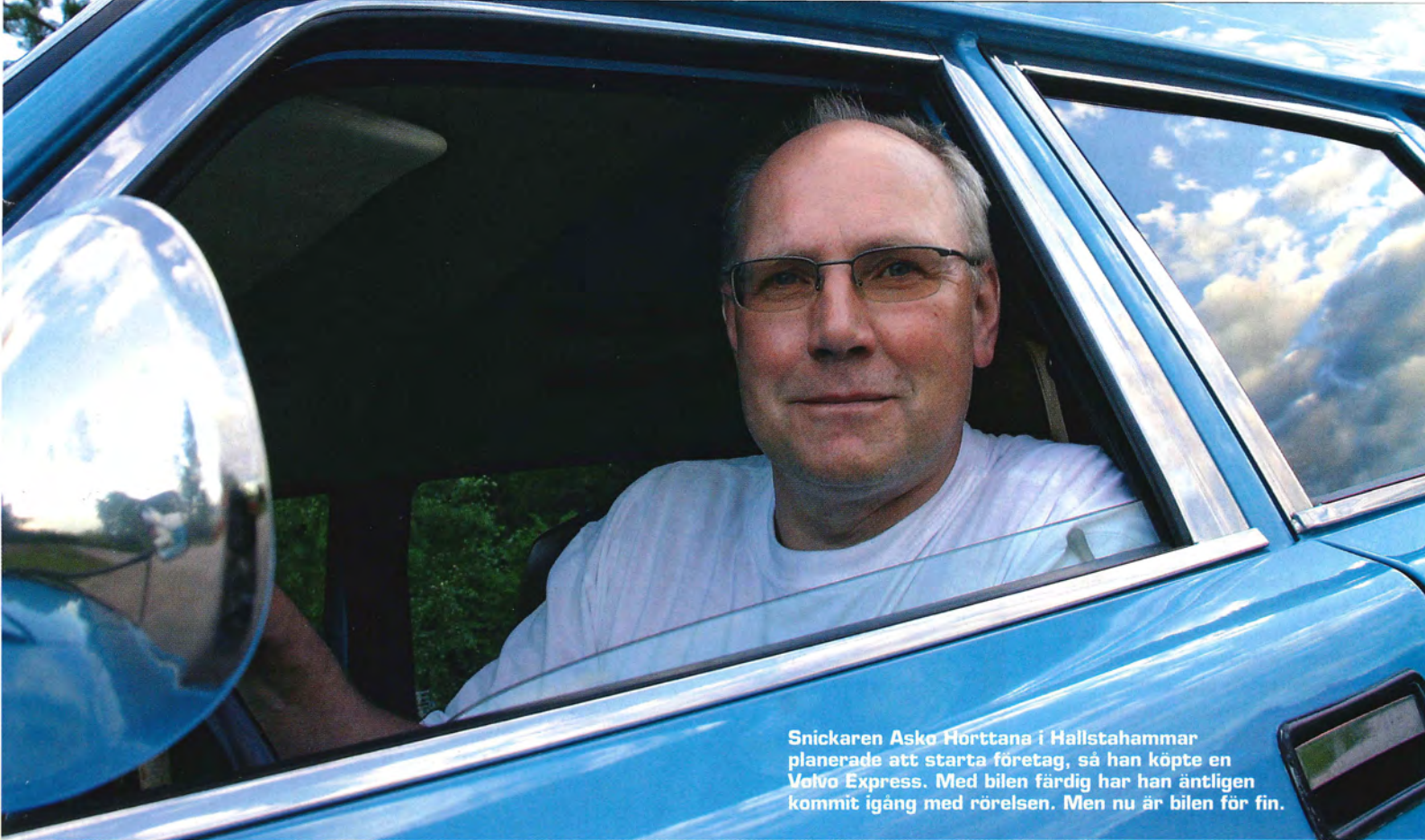


Express höll till godo med plastmatta. Precis som basmodellerna fick den billigast tänkbara inredning. Det mesta är brunt och original.

”Två saker bara: Overdrive och dubbelförgasare, sedan hade den varit perfekt.”



Trelleborg Industrial High Speed rullar bra än idag. Askos vagn är en SMV 14, köpt av ett äldre par i Hallstahammar som haft den som sommarstuga. Gul och vit på den tiden.



Snickaren Askö Hörttana i Hallstahammar planerade att starta företag, så han köpte en Volvo Express. Med bilen färdig har han äntligen kommit igång med rörelsen. Men nu är bilen för fin.



” Jag blev helt fascinerad av den fina inredningen, men hade jag vetat hur rutten husvagnen var hade jag aldrig köpt den. Fick lägga om hela botten. ”

och dubbelförgasare, sedan hade den varit perfekt, menar Askö.

På framskärmarna har han redan förberett med sportemblem från en vanlig plattvolvo.

Som det anstår en sann laståsna har Expressen något lägre utväxling än den vanliga 145:an. Askö är inte säker på hur stor skillnaden egentligen är. Han är dock nöjd. Utväxlingen passar perfekt för att dra husvagnen.

HANS EGEN SMV är en 14 från 1970, köpt av ett äldre par i Hallstahammar som haft den parkerad som sommarstuga. Egentligen skulle den få rulla på semester på stört. Men Askö hann knappt hem förrän han trampat genom golvet.

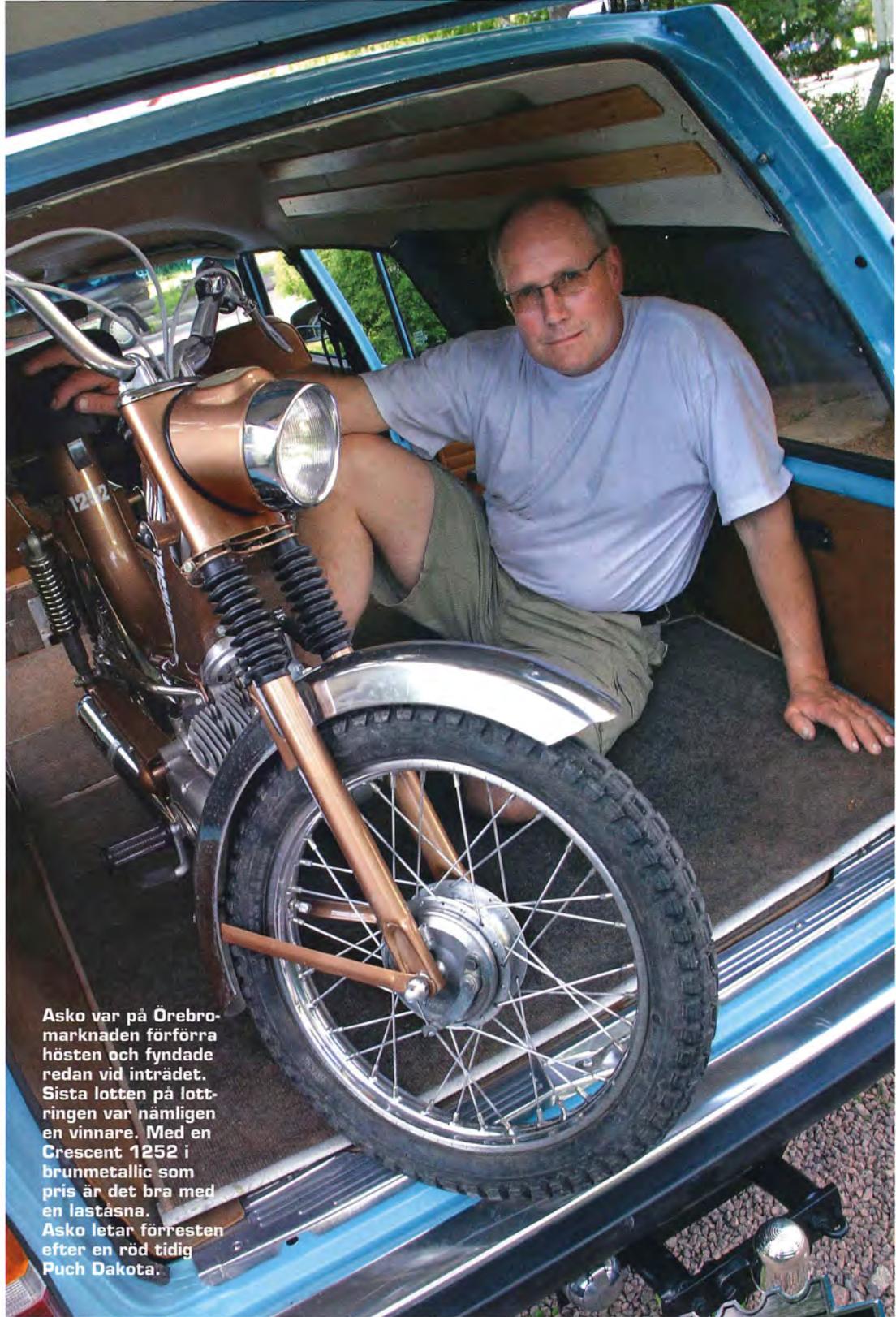
– Jag blev helt fascinerad av den fina inredningen, men hade jag vetat hur rutten husvagnen var hade jag aldrig köpt den. Fick lägga om hela botten, berättar Askö.

I sitt mobila hem bevarar han gamla tiders campingkultur väl. Det mesta är sig likt från förr. Det är Perstorpsplatta på bordet i båda ändar. Originalmugg å la spann och plastpåse, tvålågig fotogenvärmare, utskjutbar diskbalja i 60-tals Hammarplast och handjagad vattenpump. Allt i fin harmoni med rikliga mängder gabonfanerträ.

Som det ska i en nostalgisk semesterglidare. ■

Träffa likasinnade

Campingveteranerna är en ideell förening öppen för alla med intresse av gammal svensk campingkultur. Klubben anordnar träffar och ger ut tidningen Hjulhuset fyra gånger per år. Nyfiken? Knappta då in www.campa-it.se på din dator för mer information.



Askö var på Örebro marknaden förra hösten och fyndade redan vid inträdet. Sista lotten på lottningen var nämligen en vinnare. Med en Crescent 1252 i brunmetallic som pris är det bra med en laståsna. Askö letar förresten efter en röd tidig Puch Dakota.

Askö är den ständige förloraren. Åtminstone på Volvo Express Clubs tillställningar. Expressklubben premierar hårt inarbetat bruksskick före blanka glidare. Askö hade tidigare en vanlig plattvolvo med påskrvat Express-tak. En rishög som stod sig bättre.





Inga bekvämligheter saknas. Soffgruppen kan med några enkla handgrepp göras om till dubbelsäng. Soffbord i Perstorps-platta med mönster ritat av Sigvard Bernadotte. Perstorps-skivorna nytillverkas förresten sedan några år.



SMV på dragkroken

Asko Horttanas Volvo Express har fått en SMV på kroken – en 14 LS, årsmodell 1970, den sista årsmodellen av tre. Förståsigpåare med koll på svensk campinghistoria vet att LS var mellanmodellen med fotogenvärme, 14 L var den mest spartanska med enkelglas, medan lyxvagnen hette 14 LSR och hade radiatorvärme. Den påläste vet också att LS och LSR hade gasolkoffert på draget istället för inne i vagnen.

SMV 14 som kom 1968 var egentligen inget annat än en spegelvänd variant av föregångaren 12. Den ändrade planlösningen kom av högertrafikomläggningen 1967, vilket inuti gjorde att toaletten och pentryt bytte planhalva. Annars var det inga större skillnader.

De ynkliga sextumshjulen var samma, karossen i sex millimeters limträspannt i sex lager, böjda efter en fixtur, likaså. Precis som tidigare var karossen klädd med aluminium på utsidan och skittlimmad gabonfanerträ inuti. Rutorna var i plast och isoleringen i prima uretan. Själva bottenplattan bestod av 30 millimeters plywood i golvet med plåt undertill. Chassit i sin tur var byggt i 4-kantsprofil.

Enligt vad som sägs var SMV – Sörby Mekaniska Verkstad, med verkstaden belägen vid Borgallén utanför Örebro, först i Norden med att fabriksbygga husvagnar.

Ska man tro på vad som brukar berättas började det hela med att bagerimaskinfabrikör Helmer Bengtsson blev oense med sin fru om hur semestern skulle fördrivas. Hustrun förespråkade lugn och ro i sommarstuga, medan Helmer själv kände stark reslusta. Kompromisslösningen blev husvagn, en idé han snabbt upp i USA.

När han så startade husvagnstillverkning 1948 hette vagnen bara SMV. Den första modellen följdes sedan av 6, 8 och 10 – Ägget i folkmun.

Ägget ersattes 1964 av modell 12 som i sin tur blev till 14. Precis en sån som Asko har.

Fotnot: SMV bygger vagnar än idag. Nu med moderna namn som 380, 450 och 550. Alla härstammar dock från SMV 25 – efterträdaren till SMV 14.



SMV 14 presenterades 1968 och var egentligen bara en spegelvänd variant av SMV 12. Nyheter var att toalett och pentry bytt planhalva. En effekt av högertrafikomläggningen 1967.



Campingkulturen bevaras väl i köket. Diskar gör man i utskjutbar balja i seg 60-tals Hammarplast. Vattnet kommer via handjagad pump.

Retrofakta

Bil: Volvo 145 Express -72.

Ägare: Asko Horttana, Hallstahammar.

Motor: B20 A, 4-cyl radmotor, 1.996 cc, Zenith-Strombergförgasare.

Effekt: 82 hk vid 4.700 rpm.

Max vridmoment: 157 Nm vid 2.300 rpm.

Växellåda/kraftöverföring: Original M40, 4-växlad manuell.

Bromsar: Skivor fram, trummor bak.

Styrning: Skruv och rulle.

Totalvikt: 1.800 kg.

Chassi: Individuell framvagn med gummilagrade tvärlänkar. Stel bakaxel, två långsgående bärramar med dubbla momentstag.

Hjul: Volvo GL 5,5x15, Gislaved 185/65 R15.

Inredning: Original brun galon.

Lack: 108 blå.

Retrofakta

Husvagn: SMV 14 LS -70.

Bromsar: Elbroms med parkeringsbroms.

Tjänstevikt: 510 kg.

Tillåten last: 200 kg.

Chassi: Stålkonstruktion i 4-kantsprofil.

Hjul: 6.00 Trelleborg Industrial High Speed, samt stödhjul fram.

Inredning: Tre sängar, låda för bestick, låda för servis, färskvaruskåp, vattenflaska tio liter, vattensäck med kran för toaletterum tio liter, inskjutbar diskho med avlopp, vattenpump i kök, tvålågigt gasolkök, gasdrivet kylskåp och värmeanläggning.

Lack: Volvo 108 blå och vit.

