

Fusk eller äkta vara?

Finns det några "äkta" Volvo 245 Express? Officiellt slutade Volvo tillverka Expressmodellen med förhöjt tak redan ett år innan 140-serien lades ned på hösten 1974. Men då och då dyker det upp 245 Express till salu och bilarna ser seriösa ut. Frågan är då - varifrån kommer de?

TEXT & FOTO: KJELL BROBERG FOTO: LEIF FORSLUND, NILS-ÅKE NILSSON OCH VOLVO.



Karossmakaren Yngve Nilsson i Laholm byggde cirka 300 så kallade "Miniambulanser" med förhöjt tak ända från vindrutan och bakåt.



För att bygga en 245 Express krävs taket och bakhjulen från en utstrangerad 145 Express. Själva bakhjulen är av plast, vilket är en stor fördel rostmässigt.

Många 245 Express har tillkommit på samma sätt som den här bilen. Den byggdes av en rörfirma genom att tak och bakhjull från en 145 Express monterades på en vanlig Volvo 245.

Volvo 145 Express har mycket hängivna ägare. Expressklubben startades för 14 år sedan och Expressägarna kallar vanliga 140 lite ironiskt för "Platt-Volvo" och hyllar sin praktiska, rymliga modell.

145 Express tillkom när kunderna klagade efter nedläggningen av Volvos arbetshäst nummer 1: Duetten 1969. Det fanns inte längre något Volvoalternativ för hantverkare och andra som behövde en oöm transportbil. Än idag hyllas Duetten och man har glömt att bilen också hade några svaga sidor, som den vingliga framfarten med tung last. Bilens stora lastutrymme frestade till överlast vilket ändrade tyngdpunkten dramatiskt. Jag minns hur min far satt med vita knogar och svettpärlor i pannan när han hade lånat firmans Duett. Vi skulle till sommarstället med bilen så fullpackad som det bara gick. Han muttrade något om att Duetten snart skulle ställa sig på bakhjulen och vifta med "framfassarna" i luften.

RYMLIG MEN DYR

På så vis var 145 Express en modernare bil, samtidigt som det förhöjda taket gav nästan samma generösa lastkapacitet. Men den var dyr, personbilversionen med baksäte kostade nästan lika mycket som vanliga 145. Duetten var några år tidigare runt femtusen kronor

billigare än en Amazon Herrgårdsvagn. Volvo 145 Express byggdes också utan baksäte som skåpbil med plåtsidor eller med sidofönster i lastutrymmet, men de versionerna verkade inte heller fresta många.

Redan innan 140-serien fasades ut på sommaren 1974 var Expressmodellen nedlagd – bara cirka fyratusen exemplar tillverkades. Även om Duetten hade längre produktionstid så är nästan etthundratusen tillverkade exemplar bevis på en betydligt större framgång.

Några 245 Express har alltså inte serietillverkats, i alla fall inte av Volvo. Den enklaste förklaringen att det ändå finns 245 Express är att bilarna är konverterade i efterhand. Vi visar ett sådant exemplar på bilderna, den här bilen har dessutom en intressant notering i registreringsbeviset: "fordonet sammansatt av delar från flera fordon med olika årsmodeller".

Det är en 245 från -75 som har byggts om i två omgångar. Först fick bilen tak och baklucka från en 145 Express -70 och registrerades som lätt lastbil av en rörfirma. Senare byggdes bilen om en gång till och fick ett antal karosdelar från en 1986 års 245. Då registrerades den som personbil igen och fick årsmodellsbeteckningen 1986. En inte helt ovanlig historia för en arbetshäst. Bilen ägs

idag av Göran Åman som är medlem i Expressklubben sedan länge.

Hembyggda 245:or med Expressstak ser man alltså ibland. De har nästan alltid förhöjt tak från B-stolpen och bakhjull i glasfiber, precis som 145 Express. Praktiska bilar med stort bruksvärde, men helt enkelt ombyggda fordon som inte svarar på vår fråga om fabriksbyggda 245 Express.

Då och då ser man även 245:or som har förhöjt tak ända från vindrutan bakåt. De är så kallade "Miniambulanser" som byggdes av karosfirman Yngve Nilsson i Laholm. Företaget grundades 1945 och har genom åren byggt mängder av specialfordon som brandbilar, butiksbussar och förlängda taxi. Under 60-talet tillverkade Yngve Nilsson många varubilar på Amazon- och 145-bas, för att sedan konvertera 245:or till ambulanser och begravningsbilar.

– Det byggdes runt 300 exemplar av Miniambulanser och varubilar på 245-bas. Det fanns flera versioner med förhöjt tak, men det vanligaste var att taket var 2 dm högre från vindrutan ända bak till bakluckan som tillverkades i stål, berättar Nils-Åke Nilsson, son till företagets grundare Yngve Nilsson. I Laholm byggdes också pickuper med förhöjd lastkåpa över flaket för användning av Volvo- och Pentaåterförsäljare.

Så långt låter ju saken som fullständigt kristallklar. Antingen har vi 245:or som har ▶



Hos Yngve Nilsson skedde tillverkningen hantverksmässigt även om produktionen var relativt omfattande. Här byggdes limousiner, begravningsbilar och ambulanser.

Klassikerfakta

Här får du uppgifter om din bil Bilregistret 0771-14 15 16 kan ge information som sträcker sig tre ägare bakåt i tiden, men du måste ta kontakt med Riksarkivet i Ramsele 0623-725 00 om du vill ha äldre uppgifter. Riksarkivet tar 10 kronor för varje kopia man skickar av registreringshandlingar och ägarbytesblanketter plus några tiotior i porto och emballage. Med lite tur kanske det finns 5-10 handlingar och för en dryg hundring kan du få intressant information om bilens historia.



Denna 245 Express byggdes på en fabriksny bil med nya 145-delar.



Bilen specialtillverkades av Volvex i Skövde för transporter till och från Göteborg.

”Mer äkta blir det inte på den här sidan av Volvos löpande band.”

► byggts om i efterhand med 145 Expressdelar eller Yngve Nilssons Miniambulanser. Men det finns en bil i som ägs av Leif Forslund i Bjuråker utanför Härnösand. Den orsakar lite huvudbry, 245:an har nämligen byggts om som nybil och därefter typats med intyg från självaste Volvo.

När man gräver i Riksarkivets fordonshandlingar för den här 245:an så dyker det upp en ”ansökan om registrering” för bilen från 1980. En spännande ruta är ikryssad: ”fordonet är tillverkat i landet av innehavare av tillstånd till typbesiktning”. Tillståndsinnehavaren är företaget Volvex i Skaraborg.

Volvex var ett av Volvos dotterbolag som bland annat var återförsäljare för märket i västra Sverige. Volvex blev senare Bilex och slutligen Bilvia, som vi känner bättre till idag. På Bilvia i Skövde finns bildelschefen Hans Persson som minns 245:an mycket väl.

– Vi byggde den här bilen för att transportera reservdelar mellan Volvo i Göteborg och oss i Skövde. Vi tyckte att vanliga 245 inte rymde tillräckligt mycket, så vi tog ut en ny bil och vår plåtverkstad monterade på ett Expressstak och baklucka, berättar Hans Persson.

– 245:an kördes till Göteborg varje morgon och var sedan tillbaka till lunch med dagens beställningar. Bilen gick hos oss i fem år innan den såldes.

Även hos Volvo själva kan det ha tillverkats en och annan 245 Express. Bo Larsén på Volvos informationsavdelning säger att det fanns ”vaktmästarbilar” som byggdes för eget bruk.

– Det finns många som kan svetsa och knacka plåt på en bilfabrik. Behövdes det en skåpbil med högt tak så byggde man den bara, säger Bo Larsén. Någon serieproduktion ens i liten skala handlade det inte om, utan bara ett och annat exemplar per år.

Så vad är en ”äkta 245 Express”? En 245 som har fått ett Expressstak i efterhand kan knappast kallas ”äkta”. Men hur ska vi ställa oss till Yngve Nilssons ”miniambulanser” eller 245:or som byggts av Volvo eller Volvos dotterbolag? Mer äkta blir det inte på den här sidan av Volvos löpande band.

Om du är intresserad av en Volvo 245 med Expressstak så kan det vara värt att forska lite i bilens historia. Det kan ju vara någon av Volvos ”vaktmästarbilar” och då är det faktiskt en ”äkta 245 Express”. ■



Ursprungsbilen som var så praktisk att många flyttade över tak och bakdörr till nyare årsmodeller när originalet rostade bort: Volvo 145 Express. Den här ersättaren till lastbilen Volvo Duett byggdes i cirka 4 000 exemplar som årsmodell 1970-73.

Yngve Nilsson byggde också pickuper, som den här förlängda lastbilen med udda designad flakkåpa.



Drömmen för många: att hitta ett renoveringsobjekt av Volvo 145 Express.