

Veteranen som aldrig får pension:

FEMTIOÅRIG VOLVO — STILL GOING STRONG

Trots sina 50 år på nacken står den alltid redo. Den gamla Volvo LV 61:an får nog vänta på sin pension. För när någon av de moderna bilarna hos Sofiero Bryggeri AB går sönder eller behöver tas in på service, sätter man in den 50-åriga lastbilen i distribution. En perfekt kärra för närdistribution. Och en trotjänare man alltid kan lita på. I ur som skur.

Av Jan-Eric Olfwenstam (text), Kjell Karlsson (foto)

■■■ Henry Svensson möter oss i dörren till Sofiero Bryggeri AB i Laholm. Utanför står en rad vanliga bryggeri-lastbilar, alla Volvo. Men snart förändras bilden radikalt. En chaufför kommer in och meddelar att en av bilarna är "out of order".

Varken Henry eller hans son Sven-Olle, som nu är VD i företaget, ser särskilt oroade ut. Vänd till mig förklarar Henry:

— Vid sådana här tillfällen sätter vi in vår LV61!

Sofiero är ett av de sista privatägda bryggerierna i Sverige. Det är ett rent familjeföretag, där slumpen avgjort vem i varje barnaskara, som skulle driva bryggeriet vidare.

— Min farfar startade bryggeriet 1888. Sedan dess har det gått i arv till äldste sonen i varje generation, berättar Henry.

Han är nu 60 år och har lämnat över VD-stolen till sin äldste son, Sven-Olle. Men han är själv kvar i arbetet.

— Det har blivit så. Man lämnar över rodret till den som är yngre. Men för den sakens skull slutar man inte att arbeta. Det är tradition att man arbetar så länge man lever. Så har det alltid varit, påpekar Henry och minns gamla tider.

— Från början var farfar bryggardräng på Laholms Bayerska Bryggeri. När han startade eget, var vi ett rent svagdricksbryggeri. Och inte fanns det några lastbilar på den tiden.

Svagdrickan kördes ut med häst och vagn.

Hästen kvar ända till 1945

■ Från början var det alltså hästtömmar istället för lastbilsratt för utkörarna på Sofiero. Och det höll på ganska länge.

— Jag minns när den första lastbilen köptes. Det var en T-Ford 1924. Det året började vi motorisera transporter. Fyra år senare var det dags att byta ut Forden mot en ny lastbil. Denna gång blev det Volvo 1928. Men utkörning med häst och vagn höll vi på med ända till 1945!

Det var en historisk händelse när sista hästekipaget lämnade bryggeriet. En bit av den gamla tiden gick i graven.

Men det var ändå en större händelse när den första bilen kom! T-Forden användes ju inte

Volvo LV 61:an är en bra satsning för Sofiero Bryggeri AB. Utmärkt reklam och driftssäker medhjälpare.





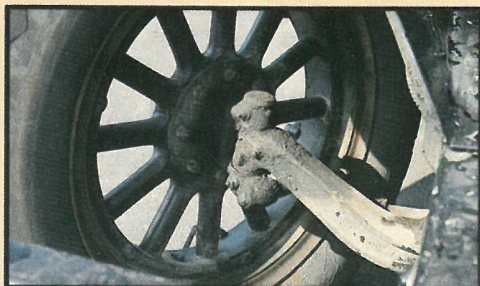
För Henry Svensson betyder Volvo LV 61:an både en tillbakablick och en pålitlig reservbil och någon nyare vagn är ur trafik.



Undra vad Trafiksäkerhetsverket hade gillat den här typen av dörrlås? För 50 år sedan dög det gott.



Trots en spartansk förarplats är det enbart med förtjusning chaufförerna rattar LV 61:an.



Volvo LV 61 var konstruerad efter 1920-talets principer. Trots att modellen hörde trettioalet till. Dess efterträdare fick modernare chassie och fälgar.

enbart till transporter. Vi satte bänkar på lastflaket och använde den också för utfärder och personbefordran. Det var först när Volvon köptes, som far samtidigt köpte sin första personbil. En Chevrolet 1928.

En sådan bil krånglar aldrig

■ Under årens lopp har Sofiero Bryggeri AB provat på många olika fabriker på transportbilar.

— Förutom Volvo har vi haft flest Ford, Opel, Bedford och Hanomag, berättar han.

Upp till 18 bilar samtidigt har behövts för distributionen. Sedan kom man på, att det var billigare att anlita ett åkeri för merparten av transporter.

— Idag har vi enbart fem Volvo-lastbilar. Och vår LV61:a.

Henry Svensson är ingen veterantillfantast. Det finns inte några fler gammal-bilar i gömmorna. Ändå inhandlade han denna Volvo lastbil av 1930 års modell i mitten av sextioalet.

— Jag har känt till den här bilen sedan den var ny. Före oss är det bara en ägare på bilen. En sågverksfirma här utanför Laholm. Jag kände för den här. Den minner om gamla tider. Vår andra lastbil var ju en Volvo 1928.

Men den som trodde att gammal-Volvon skulle gå enbart på söndagstripper fick snart ändra uppfattning.

— Det är klart att bilen köptes för den goda reklamen. Men inte enbart. Den köptes också med avsikten att gå som nyttobil. Efter inköpet renoverade vi bilen. Sedan har den gått oklanderligt. En sådan bil krånglar aldrig!

Volvo LV 61 tillverkades under åren 1929—1932. I fabriken reklam annonserades modellen som 1 1/2 tons lastbil. I verkligheten lastade LV 61 betydligt mer. I specifikationerna anges 3600 kg som totalvikt. Chassiet väger 1.350 kg. Orsaken till benämningen 1 1/2 tonare skall ha varit konkurrensen från de amerikanska lastbilarna i Sverige. Det var främst Chevrolet som sålde sina lätta lastagnar med stor framgång.

Med LV 60-serien kom också sexcylindriga motorer i lastbilsproduktionen. Sidventilsexan lämnade 55 hästar mot den föregående DA-motorn på 28 hk med hjälp av fyra cylindrar. Men utvecklingen gick fort dessa år. Anledningen till att LV 61 inte tillverkades mer än några år är enkel. Redan 1931 kom Volvo med sin DC-motor. Även detta en sexa, men en modern sådan. En toppventilmotor med andra ord. Effekten steg till 75 hk. Vid introduktionen försågs de tyngre modellerna med denna motor. De lättare först under 1932.

En ny Volvo LV 61 kostade 5.150 kronor fritt Göteborg. Priset var för enbart chassie med front och motorhuv. Ville man ha en fabriksstillverkad hytt kostade denna 375 kronor. Ett lastbilsflak gick lös på 160 riksdaler! Men måla bilen fick man göra själv.

— Vår LV 61 är levererad från fabriken utan hytt. Det fick vi erfara i samband med renoveringen. Vi vände oss till en karosserifirma här i trakten. Då visade det sig att samma firma hade levererat hytten till bilen för 50 år sedan. De plockade bara fram Volvons dåtida ritningar ur sina dammiga gömmor, liksom samma mallar. Sedan gjorde de en exakt likadan hytt!

Från svagdricka till Pepsi i aluminiumburk

■ Men inte bara hos Volvo på Hisingen gick utvecklingen framåt. I Laholm följde Sofiero Bryggeri AB med tiden.

— Fram till 1934 gjorde vi enbart svagdricka. Då började vi med läskedrycker som komplement. 1945 var det dags att börja sälja öl. Det året vill jag minnas att vi sålde ungefär en halv miljon enheter till ett värde av ca 300.000 kronor, berättar Henry och tillägger:

— Men vi skall komma ihåg att svagdrickan gick ut i stora förpackningar. Det var mest i 5 och 10 liters-flaskor.

Idag är Sofiero Bryggeri AB ett modernt företag med gamla anor. Man har följt utvecklingen ute på världsmarknaden och hävdar sig bra.

— 1975 började vi tillverka läskedrycker och juice på portionsförpackning som vi säljer på flygbolag över hela världen, avslöjar han.

Man har också blivit uppmärksam på internationellt på annat sätt. Förra året erhölet man ett eftertraktat pris från Spanien för framgång och produktutveckling inom livsmedelsindustrin. Enbart en gång tidigare har ett svenskt företag fått denna utmärkelse.

Detta liksom en försäljning av cirka åtta miljoner förpackningar till ett värde av åtta miljoner kronor för 1981 visar att Henry och Sven-Olle driver företaget framgångsrikt, i konkurrens med de stora bryggerijättarna.

— Vi lever på gamla traditioner och moderna högklassiga produkter, säger Henry och pekar ut över lasten med Pepsi-Cola i världens modernaste förpackning — aluminiumburken.

Han är mannen som förenar "fortid" med framtid, stående vid sin Volvo LV 61 från 1930, som är lastad med framtidens dryckförpackning. □